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-650822/4/Zo

Datum:
Linz, 31. August 2017

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seinen Richter Mag. Zöbl über die Beschwerde des B, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 1. Februar 2017, GZ: Verk-720.028/15-2017 betreffend die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung, nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 23. August 2017

zu Recht:

I. Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen und der angefochtene Bescheid bestätigt.

II. Gegen dieses Erkenntnis ist keine Revision an den Verwaltungsgerichtshof zulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

zu I.
Der Landeshauptmann von Oberösterreich (in der Folge: belangte Behörde) hat mit dem angefochtenen Bescheid angeordnet, dass die Eisenbahnkreuzung in Bahn-km x der ÖBB-Strecke S – Abzweigung M (B) durch Lichtzeichen mit Schranken gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 Eisenbahnkreuzungsverordnung zu sichern ist.
Wenn im Störungsfall das Vorschriftszeichen „Halt“ vor der Eisenbahnkreuzung angebracht wird, 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 der Abgabe akustischer Signale fortsetzen.
Für den Fall einer vorübergehenden Einschränkung der derzeit vorhandenen Sichträume während der Errichtung und der Inbetriebnahme der Anlage wurden bestimmte Anordnungen getroffen. Für die Umsetzung wurde eine Frist von drei Jahren ab Rechtskraft des Bescheides festgesetzt.

Dieser Bescheid wurde zusammengefasst damit begründet, dass die Eisenbahnkreuzung derzeit durch die Abgabe von akustischen Signalen und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes entsprechend der alten EKVO 1961 gesichert werde. Die durchgeführte Verhandlung und das eisenbahntechnische Gutachten hätten ergeben, dass gegen die Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken keine Bedenken bestehen.

Die Kreuzung sei aufgrund der Bestimmungen der neuen Eisenbahnkreuzungsverordnung (EisbKrV) zu überprüfen und die Sicherung entsprechend dieser neuen Verordnung festzulegen. Bereits dem Verordnungsgeber sei bewusst gewesen, dass die Umsetzung dieser neuen Sicherungsart eine bestimmte Zeit in Anspruch nehmen werde und dieser habe deshalb in der Verordnung entsprechende Umsetzungsfristen vorgesehen. Es fehle daher an einer rechtlichen Grundlage, gleichzeitig mit dem Sicherungsbescheid eine sofortige Änderung der derzeitigen Sicherungsart (auch nicht die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf der Schiene) als „Übergangsregel“ bis zur Errichtung der neuen Anlage vorzuschreiben. Auch aus § 19 Abs. 2 EisbG könne keine Verpflichtung zur generellen Vorschreibung von Maßnahmen für diese Übergangszeit abgeleitet werden. Die Umsetzungsfrist wurde mit der Notwendigkeit der Ausarbeitung eines Gesamtkonzeptes für sämtliche in diesem Bereich befindlichen Eisenbahnkreuzungen begründet.

2. In der dagegen rechtzeitig eingebrachten Beschwerde machte der Beschwerdeführer zusammengefasst geltend, dass der Bescheid nur hinsichtlich der fehlenden Prüfung des Erfordernisses von Maßnahmen für die Aufrechterhaltung der Sicherheit des sich kreuzenden Verkehrs bis zur Inbetriebnahme der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen angefochten werde.

Die Anordnung der zukünftigen Art der Sicherung sowie die dafür festgesetzte Leistungsfrist werden nicht angefochten.

Der Beschwerdeführer habe bereits im erstinstanzlichen Verfahren darauf hingewiesen, dass die Eisenbahnkreuzung derzeit gemäß § 6 EKVO 1961 gesichert werde, weshalb die Sicherheit auf dieser Kreuzung auf der eindeutigen Wahrnehmbarkeit der vom Schienenfahrzeug aus abzugebenden akustischen Signale beruhe. Die eindeutige Hörbarkeit dieser Signale sei aber nur bis zu einer Entfernung von 120 Metern zwischen Schienenfahrzeug und Eisenbahnkreuzung gegeben, bei der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung sei die eindeutige Hörbarkeit der akustischen Signale aufgrund des wesentlich größeren erforderlichen Sichtraumes aller Voraussicht nach nicht gegeben. In einem anderen Verfahren habe der Amtssachverständige dargelegt, dass die eindeutige Hörbarkeit von akustischen Signalen des Schienenfahrzeuges nicht einmal auf einer Entfernung von 150 Meter gegeben sei.

Es sei richtig, dass weder das Eisenbahngesetz 1957 noch die Eisenbahnkreuzungsverordnung bestimmte Übergangsfristen bestimmt, innerhalb welcher die nach der EKVO 1961 durch akustische Signale gesicherten Kreuzungen an die Geschwindigkeitsvorgaben der neuen Eisenbahnkreuzungsverordnung angepasst werden sollen. Es sei hingegen nicht richtig, dass es keine rechtliche Grundlage gebe, mit dem Ausspruch der Art der Sicherung auch zugleich eine sofortige Änderung der derzeitigen Art der Sicherung im Sinne einer Übergangsbestimmung bis zur Errichtung der Anlage zu bestimmen. Es sei nämlich gemäß § 19b Eisenbahngesetz die zuständige Eisenbahnbehörde von Amts wegen verpflichtet, bei möglichen Gefahren für die Sicherheit des Betriebes die entsprechenden Maßnahmen zu verfügen. Im Hinblick auf das in einem anderen Verfahren eingeholte Gutachten zur nicht ausreichenden Hörbarkeit der akustischen Signale könne eine mögliche Gefahr für die Sicherheit des Betriebes nicht ignoriert werden.

Richtig sei, dass die Bestimmungen des § 19 Abs. 1 und Abs. 2 Eisenbahngesetz keine Verpflichtung zur generellen Vorschreibung von Maßnahmen ab einer Überprüfung von Eisenbahnkreuzungsverordnungen vorsehe. Die Eisenbahnunternehmen würden offensichtlich die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen treffen. Dem stünde jedoch die eindeutige Verpflichtung der Eisenbahnbehörde gegenüber, gemäß § 19b Eisenbahngesetz bei möglichen Gefahren für die Sicherheit des Betriebes die entsprechenden Maßnahmen zu verfügen. Die Eisenbahnbehörde habe daher entgegen den Ausführungen im angefochtenen Bescheid im Bedarfsfall sehr wohl entsprechende Übergangsregelungen treffen.

Das Landesverwaltungsgericht Wien habe entgegen der Ansicht des Landesverwaltungsgerichtes Oberösterreich in einer Entscheidung für den als

„Übergangszeit“ bezeichneten Zeitraum zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen angeordnet.

Aus dem Einführungserlass zur Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 ergebe sich, dass die Behörde in den Spruch eines Bescheids gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz unter anderem Anordnungen der Behörde bei vorübergehender Einschränkung des erforderlichen Sichtraumes im Zusammenhang mit der Errichtung von Lichtzeichen oder von Lichtzeichen mit Schranken anzuordnen habe.

In Punkt III.1 dieses Erlasses wird vorgegeben, dass auch innerhalb des Zeitraumes für die Umsetzung einer Anordnung gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz die Sicherheit des sich kreuzenden Verkehrs bis zur Inbetriebnahme der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage zu gewährleisten ist. Dabei könne im Einzelfall ein Antrag des Eisenbahnunternehmens angebracht sein, dass die Behörde im Rahmen der dieser Entscheidung vorhergehenden Ermittlungen feststellen möge, ob bzw. wenn erforderlich, welche Maßnahmen für die Aufrechterhaltung der Sicherheit des sich kreuzenden Verkehrs bis zur Inbetriebnahme der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage getroffen werden können. Diese Ermittlungen „haben sich auch auf mögliche Maßnahmen zu erstrecken, die nicht in die Kompetenz der Eisenbahnbehörde fallen“.

Da es sich beim Verfahren gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz um ein amtswegiges Verfahren handle, sei die Behörde auch dann zu solchen Ermittlungen verpflichtet, wenn das betroffene Eisenbahnunternehmen gar keinen Antrag gestellt hat. Dem Einführungserlass sei klar und eindeutig zu entnehmen, dass das BMVIT offenbar der Ansicht ist, dass die §§ 48 und 49 Eisenbahngesetz im Rahmen der Zuständigkeit der Eisenbahnbehörde eine Rechtsgrundlage für diese Anordnungen bieten und die Behörde verpflichtet sei, die erforderlichen und in ihre Zuständigkeit fallenden Maßnahmen selbst anzuordnen. Für jene Maßnahmen, für die eine andere Behörde zuständig ist, wäre die Umsetzung durch die jeweils andere zuständige Behörde anzuordnen.

Das BMVIT habe als oberste Eisenbahnbehörde im Einführungserlass klare, verständliche und eindeutige Vorgaben getroffen, die Vorgangsweise der belangten Behörde und des LVwG Oberösterreich würden diesen Vorgaben jedoch widersprechen.

Der Beschwerdeführer beantragte daher eine umfassende Ergänzung des Ermittlungsverfahrens im Sinne der obigen Ausführungen, die Übermittlung der Ergebnisse des ergänzten Ermittlungsverfahrens an das Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Kenntnis und Stellungnahme und die Ergänzung des angefochtenen Bescheides im Sinne des Ergebnisses des ergänzten Ermittlungsverfahrens und der dazu abgegebenen Stellungnahme des Verkehrs-

Arbeitsinspektorates. Weiters wurde die Durchführung einer mündlichen Verhandlung beantragt.

3. Das Amt der Oö. Landesregierung hat die Beschwerde ohne Beschwerdevorentscheidung dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich vorgelegt. Damit ergab sich dessen Zuständigkeit, wobei es durch den nach der Geschäftsverteilung zuständigen Einzelrichter zu entscheiden hat (§ 2 VwGVG).

4. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den Verfahrensakt und Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 23.8.2017. An dieser haben zwei Vertreter des Beschwerdeführers sowie zwei Vertreter der ÖBB Infrastruktur AG. (der Betreiberin der gegenständlichen Eisenbahnlinie) teilgenommen. Die belangte Behörde war entschuldigt.

4.1. Daraus ergibt sich folgender für die Entscheidung wesentliche Sachverhalt:

Bei der Eisenbahnkreuzung der ÖBB Strecke S – Abzweigung M, in Bahn-Km x handelt es sich um eine Kreuzung zwischen der Bahnstrecke und der L x S. Derzeit erfolgt die Sicherung rechts der Bahn gegen A und E sowie links der Bahn gegen A durch Übersicht und Freihaltung nach § 4 EKVO 1961, links der Bahn gegen E über die Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug gemäß § 6 EKVO 1961. Diese Eisenbahnkreuzung wird von 31 Zügen pro Tag überquert, die zulässige Fahrgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h in Richtung 1 und bei 40 km/h in Richtung 2. Die Straße weist eine Breite von ca. 5,4 Meter auf, der Kreuzungswinkel beträgt 83 Grad. Die Kreuzung wird täglich von ca. 30 Fußgängern und ca. 1.000 Fahrzeugen benützt. In den letzten drei Jahren kam es zu fünf Verkehrsunfällen, welche auf ein Fehlverhalten der Straßenverkehrsteilnehmer zurück zu führen waren. Die Kreuzung befindet sich im Ortsgebiet im Nahebereich der Haltestelle H.

Entsprechend dem dem gegenständlichen Verfahren zugrundeliegenden Projekt des Eisenbahnunternehmens soll eine Lichtzeichenanlage mit Schranken errichtet werden, wobei der Sachverständige in der von der belangten Behörde durchgeführten Verhandlung unter Bezugnahme auf die geplante Ausführung dieser Lichtzeichenanlage festgestellt hat, dass gegen diese aus fachlicher Sicht keine Bedenken bestehen.

5. Diesen Sachverhalt hat das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich in rechtlicher Hinsicht wie folgt beurteilt:

5.1. Gemäß § 49 Abs. 1 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, in der Fassung BGBl. I Nr. 137/2015, setzt der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie 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.

Gemäß § 49 Abs. 2 leg. cit. hat die Behörde über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung 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.

§ 19b Abs. 1 Eisenbahngesetz 1957 lautet:
Ist die Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn oder die Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf Grund des Zustandes einer Eisenbahn nicht mehr gegeben, so hat die Behörde im ersteren Fall die gänzliche oder teilweise Einstellung des Betriebes einer solchen Eisenbahn und im anderen Fall die gänzliche oder teilweise Einstellung des Schienenfahrzeugbetriebes gegenüber dem zum Betrieb der Eisenbahn berechtigten Eisenbahnunternehmen zu verfügen, sofern im ersteren Fall die Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn und im anderen Fall die Sicherheit des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn nicht durch Verfügung von anderen Maßnahmen gewährleistet werden kann. Der eingestellte Betrieb darf nur mit Bewilligung der Behörde wieder aufgenommen werden. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn die Sicherheit des Betriebes gewährleistet ist. Die Verfügung anderer Maßnahmen ist aufzuheben, wenn die für die Verfügung maßgeblichen Gründe weggefallen sind.

Gemäß § 103 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV), BGBl. II Nr. 216/2012, sind 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, 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.

Gemäß § 4 Abs. 1 EisbKrV kann die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung vorgenommen werden durch
1. Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes;

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

Gemäß § 5 Abs. 1 EisbKrV hat die Behörde über die zur Anwendung kommende Sicherung einer Eisenbahnkreuzung 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.

5.2. Die Behörde hat eine Überprüfung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzungen gemäß § 103 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsverordnung durchgeführt und über die in Zukunft erforderliche Art der Sicherung entsprechend den Bestimmungen der neuen Eisenbahnkreuzungsverordnung entschieden. Die dabei getroffenen Anordnungen wurden in der Beschwerde nicht bekämpft sondern ausdrücklich als zutreffend und richtig anerkannt. Auch die Umsetzungsfrist von drei Jahren wurde nicht bekämpft. Diese behördlichen Anordnungen sind daher nicht Gegenstand des Beschwerdeverfahrens.

Der Beschwerdeführer bringt vor, dass auf den gegenständlichen Eisenbahnkreuzungen bis zur Errichtung der Lichtzeichenanlage mit Schranken möglicherweise eine Gefahr bestehe, weil die rechtzeitige eindeutige Hörbarkeit der akustischen Signale der Schienenfahrzeuge bei der derzeit erlaubten Höchstgeschwindigkeit auf der Bahn nicht geprüft worden sei. Bei der Festlegung der Art der Sicherung nach der „alten“ EKVO sei davon ausgegangen worden, dass die akustischen Signale auf eine weitere Entfernung wahrnehmbar seien, als dies mittlerweile durch Sachverständige festgestellt worden sei. Auch dem Verordnungsgeber sei bereits im Begutachtungsverfahren zur neuen Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 bekannt gewesen, dass die akustischen Signale nicht ausreichend hörbar seien. Daher sei bei Sicherungen durch Abgabe von akustischen Signalen vom Schienenfahrzeug aus nach der neuen Verordnung lediglich eine Annäherungsgeschwindigkeit von etwa 20 bis 25 km/h erlaubt, während in der „alten“ EKVO eine Annäherungsgeschwindigkeit der Schienenfahrzeuge bis zu 60 km/h erlaubt war. Dazu legte er in der mündlichen Verhandlung ein Schreiben des BMVIT vom 24.3.2017, GZ: BMVIT-220.020/0003-IV/SCG2/2017 vor.

Nach Ansicht des LVwG Oberösterreich ist offensichtlich bereits dem Verordnungsgeber bewusst gewesen, dass die Umsetzung der Sicherung von

Eisenbahnkreuzungen nach den Bestimmungen der neuen Eisenbahnkreuzungsverordnung zwar zu einer Erhöhung der Sicherheit auf solchen Kreuzungen führen soll, diese Umsetzung jedoch eine bestimmte Zeit in Anspruch nehmen wird. Er hat daher für die Sicherung dieser Kreuzungen eine entsprechende Umsetzungsfrist eingeräumt und den Behörden aufgetragen, diese Eisenbahnkreuzungen innerhalb von 12 Jahren zu überprüfen und für die Umsetzung der angeordneten Sicherung eine Ausführungsfrist von maximal 17 Jahren ab Inkrafttreten der Verordnung einzuräumen. Wenn das Vorbringen des Beschwerdeführers zutreffen würde, dass alle Eisenbahnkreuzungen, welche (nur) gemäß § 6 EKVO durch akustische Signale gesichert sind, nicht ausreichend sicher wären, so wäre es bereits am Verordnungsgeber gelegen, für alle diese Kreuzungen generelle Anordnungen (etwa eine entsprechende Herabsetzung der Annäherungsgeschwindigkeit) unmittelbar in der Verordnung anzuordnen. Der Verordnungsgeber hat sich aber offensichtlich bewusst dagegen entschieden und einen entsprechenden Zeitraum für die Umsetzung vorgegeben. Der Verordnungsgeber hat in § 103 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsverordnung für die tatsächliche Ausführung der vorzuschreibenden neuen Art der Sicherung eine Maximalfrist von 17 Jahren eingeräumt. Die im gegenständlichen Fall getroffenen behördlichen Anordnungen samt Umsetzungsfrist nützen diese Maximalfrist bei weitem nicht aus. Diese Ansicht wird durch das angeführte Schreiben des BMVIT im Wesentlichen gestützt. Auch aus diesem ist abzuleiten, dass der Verordnungsgeber in Kenntnis der Untersuchungsergebnisse des Magistrates der Stadt Wien eine Überprüfungs- und Umrüstungsfrist bis 31.8.2029 – gestützt auf weitere Überlegungen - grundsätzlich als ausreichend erachtet hat. Dem 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“.

§ 49 Eisenbahngesetz und die Bestimmungen der neuen Eisenbahnkreuzungs-verordnung 2012 enthalten daher nach Ansicht des LVwG Oberösterreich keine rechtliche Grundlage, um mit dem Ausspruch der Art der Sicherung auch zugleich eine sofortige Änderung der derzeitigen Art der Sicherung (z.B. durch Herabsetzung der Geschwindigkeit auf der Schiene) anordnen zu können. Soweit im angeführten Schreiben des BMVIT ausgeführt wird, dass die Behörde „gegebenenfalls“ die Anordnung „allenfalls“ erforderlicher zusätzlicher Vorkehrungen vorzunehmen habe, ist anzumerken, dass dem Schreiben nicht zu entnehmen ist, auf welche konkrete Rechtsgrundlage die Behörde diese Anordnungen stützen könnte.

Soweit sich der Beschwerdeführer auf § 19b Eisenbahngesetz bezieht, ist vorerst darauf hinzuweisen, dass diese Bestimmung im 3. Teil, 6. Hauptstück des Eisenbahngesetzes mit der Überschrift „Pflichten des Eisenbahnunternehmens“ geregelt ist, während die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen im 4. Teil,

2. Hauptstück des Eisenbahngesetzes unter der Überschrift „Kreuzungen mit Verkehrswegen, Eisenbahnübergänge – schienengleiche Eisenbahnübergänge“ geregelt ist. Bereits diese Eingliederung der Bestimmungen in unterschiedliche Teile des Eisenbahngesetzes lässt es zweifelhaft erscheinen, ob die Bestimmung des § 19b Eisenbahngesetz für die Regelung der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen überhaupt anzuwenden ist oder diesbezüglich die spezielleren Vorschriften des § 49 Eisenbahngesetz und der dazu erlassenen Verordnungen anzuwenden sind.

Im Übrigen ist festzuhalten, dass Sache des Beschwerdeverfahrens jeweils nur der von der Behörde erlassene Bescheid sein kann. In einem Beschwerdeverfahren kann nur über jene Angelegenheit entschieden werden, welche bereits Gegenstand des behördlichen Verfahrens war. Im konkreten Fall ist die Behörde ihrer Verpflichtung zur Überprüfung der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen gemäß § 103 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsverordnung nachgekommen und hat entsprechende Anordnungen auf der Rechtsgrundlage des § 49 Eisenbahngesetz und der dazu erlassenen Eisenbahnkreuzungsverordnung getroffen. Darüber hinausgehende Anordnungen, gestützt auf andere Rechtsgrundlagen, hat die Behörde nicht getroffen, weshalb darüber auch nicht im Beschwerdeverfahren erstmalig abgesprochen werden kann.
Die Beschwerde war auch aus diesem Grund abzuweisen.

Das vom Beschwerdeführer geltend gemachte Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes Wien vom 25.6.2014, GZ: VGW-101/012/20817/2014 führt schon deshalb nicht zu einer anderen Beurteilung, weil bei diesem Verfahren die Eisenbahnbehörde die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung mit einer Lichtzeichenanlage vorgeschrieben und dafür eine bestimmte Frist gesetzt hatte. Das Landesverwaltungsgericht Wien hat diesen Bescheid nur dahingehend abgeändert, dass die Frist für die Errichtung der permanenten Lichtzeichenanlage verlängert und zusätzlich aufgetragen wurde, eine temporäre Lichtzeichenanlage früher zu errichten und bis zur Inbetriebnahme der permanenten Lichtzeichenanlage zu betreiben. Eine Begründung, auf welche Rechtsgrundlage sich diese Anordnung stützt, ist dem Erkenntnis soweit ersichtlich nicht zu entnehmen.

Zu II. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Gegen diese Entscheidung ist keine Revision zulässig, weil keine Rechtsfrage 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 (vergleiche VwGH vom 24.5.2016, Ra 2016/03/033). 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

Mag. Zöbl