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-650917/5/ZO/SW

Datum: Linz, 19. Dezember 2017

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seinen Richter Mag. Zöbl 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 Oberösterreich vom 09. Mai 2017, GZ: Verk-720.102/14-2017-Pfe, betreffend einen Antrag nach § 10 ArbIG, nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 16. November 2017

zu Recht:

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

II. Gegen dieses Erkenntnis ist eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof zulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I.

1. Mit Antrag vom 24. November 2016 beantragte das Bundesministerium für Arbeit, Soziales, und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat (in der Folge: Beschwerdeführer - Bf) gemäß § 10 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 – ArbIG iVm § 94 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz 1994 – ASchG wie folgt:

„Der Landeshauptmann von Oberösterreich möge als zuständige Behörde gemäß § 99 ASchG:

1. überprüfen, ob die vom Schienenfahrzeug abgegebenen akustischen Signale im Rahmen der Sicherung gemäß § 6 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 (EKVO) für die Straßenbenützer eindeutig wahrnehmbar sind, sodass die Straßenbenützer entweder vor der Eisenbahnkreuzung rechtzeitig anhalten können oder diese rechtzeitig räumen können und

2. je nach dem Ergebnis des Ermittlungsverfahrens gemäß Antragspunkt 1 anordnen, welche Maßnahmen das Eisenbahnunternehmen zu treffen hat um sicherzustellen, dass die im Rahmen der Sicherung gemäß § 6 EKVO vom Schienenfahrzeug abgegebenen akustischen Signale für die Straßenbenützer eindeutig wahrnehmbar sind.“

2. Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich (in der Folge: belangte Behörde) vom 09. Mai 2017, GZ: Verk-720.102/14-2017-Pfe, wurde über den Antrag des Bf vom 24. November 2016, GZ: BMASK-751.723/0016-VII/A/VAI/11/2016, betreffend eine begehrte Überprüfung der Hörbarkeit der von den Schienenfahrzeugen abgegebenen akustischen Signale für Straßenbenützer sowie die Anordnung von Maßnahmen bei unzureichender Wahrnehmbarkeit an der Eisenbahnkreuzung in Bahn-km x, Lokalbahn Vöcklamarkt – Attersee, wie folgt abgesprochen:

„Der Antrag des Bundesministeriums für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, vom 24. November 2016, GZ BMASK-751.723/0016-VII/A/VAI/11/2016, um Überprüfung der Hörbarkeit der vom Schienenfahrzeug aus abgegebenen akustischen Signale für die Straßenbenützer sowie die Anordnung von erforderlichen Maßnahmen bei der Eisenbahnkreuzung in Bahn-km x der Lokalbahn Vöcklamarkt - Attersee wird zur Gänze als unbegründet abgewiesen.

Rechtsgrundlagen:
§ 10 Abs. 1 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 (ArbIG), BGBl. Nr. 27/1993, i.d.g.F.
§ 99 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (ASchG), BGBl. Nr. 450/1994, i.d.g.F.
§§ 103 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV), BGBl. II Nr. 216/2012, i.d.g.F.“
[Hervorhebungen nicht übernommen]

Begründend führte die belangte Behörde darin nach Wiedergabe des bisherigen Verfahrens, des Sachverhalts und der einschlägigen Rechtsvorschriften wie folgt aus:

„1. Die Behörde hat aufgrund des Erlassens der neuen Eisenbahnkreuzungsverordnung alle bestehenden Kreuzungen zu überprüfen und dabei festzulegen, bis wann die sohin festgelegte Art der Sicherung umzusetzen ist.

Gemäß der Übergangsbestimmung in § 103 Abs. 1 EisbKrV hat die Behörde die betreffenden Eisenbahnkreuzungen innerhalb von 12 Jahren ab Inkrafttreten der EisbKrV gemäß § 49 Abs. 2 EisbG zu überprüfen und über die erforderliche Art der Sicherung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens 17 Jahre ab Inkrafttreten dieser Verordnung endet, zu entscheiden beziehungsweise darüber zu entscheiden, ob die bestehende Art der Sicherung nach Maßgabe des § 102 Abs. 3 bis 5 EisbKrV beibehalten werden kann.

Nach Rechtsansicht des Oö Landesverwaltungsgerichtes (vgl Oö. LVwG vom 22.12.2016, LVwG-650698/6/Sch/HG) wird dem Verordnungsgeber bewusst gewesen sein, dass zwar die Umsetzung der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen nach den Bestimmungen der neuen EisbKrV zu einer Erhöhung der Sicherheit auf solchen Kreuzungen führen soll, dabei aber auch andere Belange (wie z.B. organisatorische oder wirtschaftliche Rahmenbedingungen) zu berücksichtigten sind. Dem Verordnungsgeber war bereits im Begutachtungsverfahren bekannt, dass die nach der alten EKVO 1961 gesicherten Kreuzungen nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen. Dennoch hat er für die Sicherung dieser Kreuzungen eine entsprechende Umsetzungsfrist eingeräumt.

Wenn aber alle Eisenbahnkreuzungen nach einer Sicherung gemäß § 6 EKVO 1961 nicht ausreichend sicher sind, so wäre es auch am Verordnungsgeber gelegen, für alle diese Kreuzungen auszusprechen, dass die Annäherungsgeschwindigkeiten ab Inkrafttreten der Verordnung entsprechend der neuen EisbKrV reduziert werden müssen. Der Verordnungsgeber hat sich aber offensichtlich bewusst dagegen entschieden und einen entsprechenden Zeitraum für die Umsetzung vorgegeben.

Weder das EisbG noch die EisbKrV bestimmen Übergangsfristen, damit alle Kreuzungen, die nach der alten EKVO 1961 durch akustische Signale gesichert werden, an die Geschwindigkeitsvorgaben der neuen EisbKrV angepasst werden sollten. Eine solche Übergangsbestimmung ist in den maßgeblichen Normen weder ab Inkrafttreten der neuen Verordnung noch ab der Überprüfung einer Eisenbahnkreuzung durch die Eisenbahnbehörde und Festlegung der Art der Sicherung vorgesehen.

Es fehlt somit an der rechtlichen Grundlage, um mit dem Ausspruch der Art der Sicherung auch zugleich eine sofortige Änderung der derzeitigen Art der Sicherung auch nicht bloß die Herabsetzung der Geschwindigkeit auf der Schiene, im Sinne einer Übergangsbestimmung bis zur Errichtung der Anlage zu bestimmen.

Auch kann aus der Bestimmung des § 19 Abs. 2 EisbG keine Verpflichtung zur generellen Vorschreibung von Maßnahmen ab einer Überprüfung von Eisenbahnkreuzungen gemäß

§ 103 Abs. 1 EisbKrV bis zur Errichtung der Sicherungsanlage abgeleitet werden (vgl. Oö. LVwG vom 22.12.2016, LVwG-650698/6/Sch/HG).

Ebenso hat der VwGH in seiner Entscheidung vom 24. Mai 2016, Ra 2016/03/0033, klargestellt, dass nicht jede einzelne Kreuzung sofort an die verschärften Sicherungsvorschriften der EisbKrV anzupassen ist.

Unter Berücksichtigung dieser Klarstellung kommt die Behörde eindeutig zum Ergebnis, dass im Zeitraum zwischen der behördlichen Überprüfung bis zur Realisierung des technischen Kreuzungsschutzes keine Sofortmaßnahmen zu setzen sind.

Würde man die Ansicht des VAI in konsequenterweise zu Ende denken, müssten alle Eisenbahnkreuzung mit einer Sicherung gemäß § 6 EKVO einer sofortigen Überprüfung unterzogen sowie Sofortmaßnahmen (Geschwindigkeitsreduktion auf der Bahn) verfügt werden und wäre die vom Verordnungsgeber eingeräumte Überprüfungsfrist obsolet. Von der tatsächlichen Unmöglichkeit der Durchführbarkeit abgesehen.

Zudem kann dem Verordnungsgeber kein zweistufiges Sicherungsverfahren zugesonnen werden, also ab Rechtskraft des Bescheides bis zur Inbetriebnahme das eine und danach dann die technische Kreuzungssicherung.

2. Die Stellungnahme der S & H Verkehrsgesellschaft mbH vom 8. März 2017 kann dahingehend interpretiert werden, dass seitens des Eisenbahnunternehmens keine Erforderlichkeit zur Setzung von Sofortmaßnahmen (Geschwindigkeitsreduktion) bei der verfahrensgegenständlichen Eisenbahnkreuzungen besteht, da keine Einschränkung der Hörbarkeit der akustischen Signale gegeben ist.

Laut Aktenlage (keine Unfallhäufung) bestehen auch seitens der Behörde keine Gründe zur Annahme, die derzeit bestehende Sicherung der Eisenbahnanlage bedeute eine konkrete Gefahr für Leben und Gesundheit von Menschen.

3. Unabhängig von der obigen Beurteilung, wird abschließend Folgendes festgehalten:

Das VAI stützt sich in seinen Stellungnahmen betreffend die Hörbarkeit von akustischen Signalen auf eine durch den Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 22, durchgeführte Studie aus dem Jahr 2006, welche eine wesentliche Grundlage für die Gestaltung der Bestimmung des § 36 Abs. 2 Z. 1 EisbKrV bildete und wird diese vom VAI als geeignet beurteilt.

Von der Abteilung Umweltschutz des Amtes der Oö Landesregierung wurden im Zusammenhang mit der Wahrnehmbarkeit von Schienenfahrzeugen umfangreiche Untersuchungen an unterschiedlichen Triebwagen sowie in unterschiedlichen Fahrzeugen vorgenommen.

Die Untersuchung wurde in Anlehnung an die Messmethodik der MA 22 durchgeführt, jedoch mit dem Unterschied eines spaltbreit geöffneten Fahrerfensters, da das Annähern an eine Eisenbahnkreuzung eine besondere Achtsamkeit erfordert (§ 97 Abs. 2 EisbKrV).
Im Ergebnis wurde die Wahrnehmbarkeit der akustischen Signale vom Schienenfahrzeug aus ab einer Entfernung von zumindest 240 m bestätigt.“

3. Mit Schreiben vom 2. Juni 2017 erhob der Bf fristgerecht das Rechtsmittel der Beschwerde und beantragte hinsichtlich der im Spruch genannten Eisenbahnkreuzung die Durchführung eines Ermittlungsverfahrens, die Übermittlung des Ergebnisses des neu durchgeführten Ermittlungsverfahrens zur Kenntnis- und Stellungnahme sowie die Erlassung eines neuen Bescheides im Sinne der Ergebnisse des neu durchgeführten Ermittlungsverfahrens.

Begründend führte der Bf zusammengefasst aus, dass Gegenstand seines Antrages die Einleitung eines Ermittlungsverfahrens zur Überprüfung der Hörbarkeit der vom Schienenfahrzeug abgegebenen akustischen Signale gewesen sei. Es sei die grundsätzliche Sachfrage zu klären, ob im Zeitraum zwischen Festlegung der Art der Sicherung und Inbetriebnahme der vorgeschriebenen technischen Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage ein sicherer Eisenbahnbetrieb und damit gleichzeitig ein sicherer Arbeitsvorgang für die dabei eingesetzten Arbeitnehmer gewährleistet sind.

Die Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes werde seitens des Bf insbesondere deshalb angezweifelt, da bereits im Begutachtungsverfahren für die Neufassung der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV) auf ein Gutachten verwiesen wurde, wonach eine eindeutige Hörbarkeit der vom Schienenfahrzeug abzugebenden akustischen Signale nur bis zu einer Entfernung von 120 m sichergestellt sei. Auch weitere Gutachten würden zu der Schlussfolgerung kommen, dass diese Signale nur auf eine Entfernung von ca. 150 m eindeutig wahrgenommen werden können.

Die belangte Behörde stütze sich in der rechtlichen Begründung unzulässigerweise auf eisenbahnrechtliche Bestimmungen (Eisbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV) und Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG)). Im Verfahren nach § 10 ArbIG sei eine Vollziehung des Eisenbahnrechts (Eisenbahngesetz und Verordnungen hierzu) jedoch nicht vorgesehen. Vielmehr seien ausschließlich arbeitnehmerschutzrechtliche Bestimmungen (ASchG sowie die hierzu erlassene Verordnung Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung – EisbAV) heranzuziehen.

Es werde nicht in Zweifel gezogen, dass das betriebsführende Eisenbahnunternehmen die zu treffenden Vorkehrungen gemäß § 19 Abs. 1 und 2 EisbG auch getroffen habe. Folglich habe die zuständige Eisenbahnbehörde gemäß § 19b EisbG von Amts wegen die erforderlichen Maßnahmen zu verfügen. Die belangte Behörde stütze sich in ihrer Entscheidung auf ein Gutachten der Abteilung Umweltschutz der oberösterreichischen Landesregierung in dem die Wahrnehmbarkeit der akustischen Signale ab einer Entfernung von 240 m bestätigt worden sei. Eine eingehende Nachprüfung habe ergeben, dass dies unzutreffend sei. Vielmehr sei im konkreten Einzelfall nicht einmal eine eindeutige Hörbarkeit auf eine Entfernung von 150 m gegeben. Die belangte Behörde habe

sich im angefochtenen Bescheid überhaupt nicht mit diesen, bereits im Verfahren vor der belangten Behörde vorgebrachten Bedenken, auseinandergesetzt.

4. Die belangte Behörde legte den in Rede stehenden Verwaltungsakt dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich mit Schreiben vom 23. Juni 2017 zur Entscheidung vor. Eine Beschwerdevorentscheidung wurde nicht erlassen.

5. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den vorgelegten Verwaltungsakt, das Beschwerdevorbringen und durch Abhaltung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 16. November 2017.

6. Ergänzend zum soeben angeführten Verfahrensgang wird folgender entscheidungsrelevanter Sachverhalt festgestellt:

Bei der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung handelt es sich um eine Kreuzung einer Gemeindestraße über die eingleisige Bahnstrecke der Lokalbahn Vöcklamarkt - Attersee (Ortszufahrt Palmsdorf Ost). Diese wird derzeit durch die Abgabe akustischer Signale von Schienenverkehrsfahrzeugen gemäß § 6 EKVO 1961 und über Sichtraumfreihaltung nach § 4 EKVO 1961 gesichert. Diese Eisenbahnkreuzung wird von 42 Zügen täglich mit einer zulässigen Geschwindigkeit von derzeit 40 bzw. 50 km/h befahren. Die kreuzende Straße weist eine Fahrbahnbreite von ca. 5,40 m bei einem Kreuzungswinkel von 131 Grad auf und wird mit einer Frequenz von unter 500 Fahrzeugen täglich befahren.

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Oö. vom 09. August 2016, GZ: Verk-720.102/10-2016-Pfe wurde für die gegenständliche Eisenbahnkreuzung gemäß § 103 Abs. 1 EisbKrV eine zukünftige Sicherung durch Lichtzeichen festgelegt, wobei eine Umsetzungsfrist von zwei Jahren ab Rechtskraft des Bescheides angeordnet wurde. Weiters wurde vorgeschrieben, dass während der Errichtung und Inbetriebnahme der neuen Sicherungsanlage die Sicherung durch Anbringung der Vorschriftszeichen „HALT“ sowie über die Abgabe von akustischen Signalen zu erfolgen hat und die Geschwindigkeit auf der Schiene dabei in beiden Fahrtrichtungen auf max. 20 km/h zu reduzieren ist.

Über den Zeitraum ab Rechtskraft des gegenständlichen Bescheids bis zum Beginn der Errichtung der neuen Sicherungsanlagen wurden keine Festlegungen getroffen.

Die gegen diesen Bescheid erhobene Beschwerde wurde vom Landesverwaltungsgericht Oberösterreich mit Beschluss vom 03. November 2016, GZ: LVwG-650703/2/ZO/CG, zurückgewiesen.

Die Arbeiten an der neuen Sicherung des Bahnüberganges werden im Laufe des Jahres 2018 vollendet werden.

II.

Der unter Punkt I. dargestellte Verfahrensgang und Sachverhalt ergibt sich widerspruchsfrei aus dem vorgelegten Akt und der durchgeführten mündlichen Verhandlung am 16. November 2017.

In der mündlichen Verhandlung vom 16. November 2017 wurde vom Bf – in Ergänzung zur schriftlichen Beschwerde – auf § 3 Abs. 1 Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV) hingewiesen, wonach an Stellen, an denen herannahende Schienenfahrzeuge nicht rechtzeitig wahrgenommen werden können, Einrichtungen vorhanden sein müssen, durch die eine Gefährdung von Arbeitnehmer vermieden wird. Der Arbeitgeber sei verpflichtet, sichere Arbeitsmittel und Arbeitsplätze zur Verfügung zu stellen. Die genannte Bestimmung umfasse alles, was in den Gefahrenraum der Eisenbahn eindringe. Damit sei auch der Verkehr im Bereich einer Eisenbahnkreuzung umfasst. Es sei daher im Einzelfall zu prüfen, ob Maßnahmen – etwa eine Herabsetzung der Geschwindigkeit – erforderlich seien.

Im gegenständlichen Fall gehe es um allgemeinen Arbeitnehmerschutz und nicht um Bestimmungen aus dem Eisenbahnrecht. Das arbeitnehmerschutzrechtliche Verfahren sei getrennt von der eisenbahnrechtlichen Angelegenheit zu beurteilen.

III. Rechtliche Grundlagen

1. Gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 und Art. 131 Abs. 1 B-VG iVm. § 3 VwGVG ist das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich zur Entscheidung über die vorliegende Beschwerde zuständig. Dieses hatte gemäß Art. 135 Abs. 1 erster Satz B-VG iVm. § 2 VwGVG durch den nach der Geschäftsverteilung zuständigen Einzelrichter zu entscheiden.

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 § 10 Abs. 1 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 – ArbIG, BGBl. I Nr. 71/2013, kann das Arbeitsinspektorat, wenn es der Ansicht ist, dass in einer Betriebsstätte oder auf einer Arbeitsstelle Vorkehrungen zum Schutz des Lebens, der Gesundheit und der Sittlichkeit sowie der Integrität und Würde der Arbeitnehmer/innen zu treffen sind, so hat es im Rahmen der Arbeitnehmerschutzvorschriften bei der zuständigen Behörde die Vorschreibung der erforderlichen Maßnahmen zu beantragen.

In § 3 Abs. 1 Eisenbahn-Arbeitnehmerschutzverordnung – EisbAV, BGBl. II Nr. 215/2012, heißt es:
Führen Verkehrswege für Fußgänger oder Fahrzeuge in den Gefahrenraum von Gleisen, so müssen an Stellen, an denen herannahende Schienenfahrzeuge nicht rechtzeitig wahrgenommen werden können, Einrichtungen vorhanden sein, durch die eine Gefährdung von Arbeitnehmern vermieden wird.

IV. Rechtliche Beurteilung:

1. Vorauszuschicken ist, dass die Behörde eine Überprüfung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung gemäß § 103 Abs. 1 EisbKrV durchgeführt hat und mit Bescheid vom 09. August 2016 die Errichtung einer Lichtsignalanlage binnen zwei Jahren vorgeschrieben hat. Die Beschwerde gegen diesen Bescheid wurde vom Landesverwaltungsgericht Oberösterreich mit Beschluss vom 3. November 2016, LVwG-650703/2/ZO/CG, als unzulässig zurückgewiesen.

2. Der Bf stützt sich nunmehr auf die arbeitsrechtliche Bestimmung des § 10 ArbIG, wonach das Arbeitsinspektorat – sofern es der Ansicht ist, dass in einer Betriebsstätte oder auf einer Arbeitsstelle Vorkehrungen zum Schutz des Lebens, der Gesundheit und der Sittlichkeit sowie der Integrität und Würde der Arbeitnehmer/innen zu treffen sind - im Rahmen der Arbeitnehmerschutzvorschriften bei der zuständigen Behörde die Vorschreibung der erforderlichen Maßnahmen zu beantragen hat, und begehrte die Überprüfung und allenfalls die Vorschreibung von Maßnahmen bis zur tatsächlichen Errichtung der vorgeschriebenen Sicherungsanlage mittels Lichtzeichen.

3. Im verfahrenseinleitenden Antrag vom 24.11.2016 gemäß § 10 Abs. 1 ArbIG begehrte der Bf noch die Überprüfung der gegenständlichen Kreuzung dahingehend, ob die (bestehende) akustische Sicherung gemäß § 6 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 (EKVO) für die Straßenbenützer eindeutig wahrnehmbar ist. In der gegenständlichen Beschwerde brachte der Bf zusätzlich

vor, dass die eisenbahnrechtlichen Bestimmungen in diesem Fall nicht anwendbar seien und berief sich dazu auf § 10 ArbIG.

Nach § 10 ArbIG kann das Arbeitsinspektorat zwar erforderliche Maßnahmen beantragen, ist dabei jedoch an bestehende Arbeitnehmerschutzvorschriften gebunden. Der Gesetzgeber versteht unter Arbeitnehmerschutzvorschriften iSd § 10 ArbIG keineswegs jede Bestimmung, die in ihrer Funktion als Schutzbestimmung von Arbeitnehmer verstanden werden könnte, vielmehr hatte er bei der Erlassung des ArbIG 1974 nur den Arbeitnehmerschutz im engeren Sinne im Auge (vgl. dazu die ErlRV 813, 18 GP 6, wo ausdrücklich auf das ANSchG - Arbeitnehmerschutzgesetz (heute: ASchG) und die AAV – Allgemeine Arbeitnehmerschutzverordnung verwiesen wird). In diesem Sinne hat auch der OGH in seiner Entscheidung vom 26.05.1992, RS0084412, zur Auslegung des Begriffes der „Arbeitnehmerschutzvorschriften“ ausgesprochen (betreffend § 213a ASVG), dass es sich dabei um öffentlich-rechtliche Arbeitsrechtsnormen handelt, die dem Schutz des Lebens, der Gesundheit und der Sittlichkeit im Zusammenhang mit der Erbringung der Arbeitsleistung dienen, auf unmittelbarem staatlichen Eingriff basieren und typischerweise als Sanktionsinstrumentarium die Verwaltungsstrafe vorsehen. Allgemeine Fahrregeln der Straßenverkehrsordnung gehören nicht zum Kreis der Arbeitnehmerschutzvorschriften. Unter Zugrundelegung der soeben angeführten erläuternden Bemerkungen zum ArbIG und der Judikatur ist auch § 10 ArbIG dahingehend einschränkend auszulegen und eine Anwendung von eisenbahnrechtlichen Bestimmungen als Arbeitnehmerschutzvorschriften zu verneinen. Die gegenständlichen Bestimmungen der EKVO 1961, der EisbKrV 2012 oder des EisbG gehören daher nicht zum Kreis der Arbeitsnehmerschutzvorschriften iSd § 10 ArbIG.

4. Der Bf stützt sich in seiner Beschwerde nunmehr auf § 3 Abs. 1 Eisenbahn-Arbeitnehmerschutzverordnung – EisbAV, wonach bei Verkehrswegen für Fußgänger oder Fahrzeuge, die in den Gefahrenraum von Gleisen führen, an Stellen, an denen herannahende Schienenfahrzeuge nicht rechtzeitig wahrgenommen werden können, Einrichtungen vorhanden sein müssen, durch die eine Gefährdung von Arbeitnehmern vermieden wird. Der Bf bringt mit Verweis auf eine Studie des Magistrates Wien und ein Gutachten eines Amtssachverständigen des Amtes der Oö. Landesregierung (zu einem anderen eisenbahnrechtlichen Verwaltungsverfahren) generalisierend vor, dass eine eindeutige Hörbarkeit des akustischen Signales nur auf eine Entfernung von 120 m bzw. 150 m gegeben sei. Daraus ergebe sich eine Gefährdung von Arbeitnehmern, nämlich des Triebwagenführers und eines allenfalls vorhandenen Zugbegleitpersonals. Der Bf beantragte aber keine konkrete Maßnahme zur Vermeidung dieser behaupteten Gefährdung von Arbeitnehmern.

5. Das Arbeitsinspektorat hat nach § 10 ArbIG bestimmte und in den Arbeitnehmerschutzvorschriften vorgesehene Maßnahmen (mit Verweis auf die

ergänzenden Erläuterungen zu § 10 ArbIG, ErlRV 813, 18 GP 6: *„Das Arbeitsinspektorat kann entsprechende Maßnahmen bei der zuständigen Behörde nur beantragen, wenn die Arbeitnehmerschutzvorschriften solche Maßnahmen vorsehen“)* zu beantragen, wenn dies zum Schutz ua des Lebens oder der Gesundheit der Arbeitnehmer/innen notwendig ist. Aus einem Antrag nach § 10 ArbIG muss daher jedenfalls hervorgehen, welche (in den Arbeitnehmerschutzvorschriften vorgesehene) Maßnahme beantragt wird. Der Bf begehrte jedoch sowohl in dem verfahrenseinleitenden Antrag als auch in der Beschwerde lediglich die Überprüfung der Hörbarkeit der akustischen Signale und je nach dem Ergebnis dieses Überprüfungsverfahrens die Anordnung von (nicht näher genannten) Maßnahmen zur Sicherstellung, dass die akustischen Signale für die Straßenbenützer eindeutig hörbar sind. Ein derartiger Antrag, mit dem die Behörde zu einem Ermittlungsverfahren veranlasst werden soll, ob überhaupt Maßnahmen vorzuschreiben sind, ist jedoch nach hs. Ansicht durch § 10 Abs. 1 ArbIG nicht gedeckt. Der gegenständliche Antrag läuft im Ergebnis auf einen reinen Erkundungsbeweis hinaus. § 10 ArbIG gibt nach hs. Ansicht dem Arbeitsinspektorat hingegen (nur) die Möglichkeit, selbst konkrete (in den Arbeitnehmerschutzvorschriften vorgesehene) Maßnahmen zu verlangen und die Behörde hat aufgrund eines solchen Antrages ein Ermittlungsverfahren darüber durchzuführen, ob die beantragten Maßnahmen anzuordnen sind.

Ein bloßes Begehren auf Durchführung eines Ermittlungsverfahrens kann aus § 10 ArbIG jedoch nicht abgeleitet werden. § 10 ArbIG stellt somit keine geeignete Rechtsgrundlage für das im konkreten Fall vorgebrachte und allgemein gehaltene Überprüfungsbegehren dar.

6. Die belangte Behörde hat den Antrag daher im Ergebnis zu Recht abgewiesen, weshalb die Beschwerde als unbegründet abzuweisen war.

V. Zulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist zulässig, weil zur Frage des zulässigen bzw. notwendigen Inhaltes eines Antrages nach § 10 Abs. 1 ArbIG – soweit ersichtlich – keine Rechtsprechung des VwGH vorliegt. Dieser Frage kommt auch über den Einzelfall hinausgehende Bedeutung zu.

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 ordentlichen 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