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-650948/5/Zo/MSt

Datum:
Linz, 12. Februar 2018

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seinen Richter Mag. Zöbl über die Beschwerde der S B I, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 6. Juli 2017, GZ: Verk-720.229/45-2017, betreffend die Auflassung einer Eisenbahnkreuzung nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 18. Jänner 2018

zu Recht:

I. Die Beschwerde wird abgewiesen und der angefochtene Bescheid vollinhaltlich bestätigt.

II. Gegen diese Entscheidung ist keine 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

Zu I.

1. Der Landeshauptmann von Oberösterreich hat mit dem bekämpften Bescheid angeordnet, dass die Eisenbahnkreuzung in Bahn-km x der ÖBB-Strecke S/I – S unter Einhaltung nachstehender Vorschreibungen binnen einer Frist von zwei Jahren ab Rechtskraft dieses Bescheides aufzulassen ist:

1. Errichtung einer Fußgängerrampe als Abgang vom W zur Straße neben der Traun entsprechend dem Projektsplan vom 22. Mai 2015;
2. Ein Betreten der Bahnanlagen im Bereich der aufzulassenden Eisenbahnkreuzung ist durch bauliche Maßnahmen zu verhindern.

Dieser Bescheid wurde zusammengefasst damit begründet, dass es sich bei der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung um eine Fußwegverbindung zwischen der Gemeindestraße nördlich der Traun und dem W handelt, welcher in weiterer Folge über die Traun zum Zentrum von L führt. Bei der Überprüfung dieser Eisenbahnkreuzung sei festgestellt worden, dass die derzeitige Art der Sicherung durch Lichtzeichen aufgrund der neuen Bestimmungen der Eisenbahnkreuzungsverordnung nicht mehr aufrechterhalten werden könne und in Zukunft eine Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken erforderlich sei. Die ÖBB-Infrastruktur AG habe daraufhin die ersatzlose Auflassung dieser Eisenbahnkreuzung beantragt. Die S B I habe sich gegen die Auflassung dieser Eisenbahnkreuzung ausgesprochen. Entsprechend ihrer Stellungnahme würde der Fußweg von ca. 100 Personen pro Tag benützt, wobei es sich vor allem um Touristen und Wanderer handeln würde.

Der Sachverständige habe festgestellt, dass für Fußgänger die Möglichkeit bestünde, die bestehende Unterführung in Bahn-km x zu benützen, was eine Mehrweglänge von maximal 270 Meter ergebe, wobei von dieser maximalen Länge lediglich die Bewohner von acht bis neun Objekten betroffen seien. Im Fall eines Hochwassers könne zwar die Unterführung nicht benützt werden, es bestehe jedoch eine weitere Möglichkeit, die Eisenbahn bei Kilometer x zu überqueren. Der maximale Umweg auf dieser Strecke betrage ca. 800 Meter, dieser Umweg sei jedoch nur im Fall eines Hochwassers erforderlich, wobei nach der Stellungnahme des Gewässerbezirkes G mit einer Überflutung der Unterführung (Umweg von 270 Meter) ab einem einjährlichen Hochwasser zu rechnen sei, welches in der Regel vier bis sieben Tage andauere.

Diese Umwege seien den Fußgängern zumutbar und es ergebe sich durch die Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung ein wesentlicher Sicherheitsgewinn. Durch den Neubau der Fußgängerrampe sei es dann auch möglich, Fahrräder und Kinderwägen problemlos vom W zur Straße neben der Traun zu bewegen.

2. In der dagegen rechtzeitig eingebrachten Beschwerde führte die S B I zusammengefasst aus, dass die derzeitige Sicherung der Eisenbahnkreuzung auf einer Vereinbarung zwischen der Gemeinde und den ÖBB aus dem Jahr 1997 beruhe. Die seither bestehende Lichtzeichenanlage funktioniere anstandslos und ermögliche ein gefahrloses Queren dieser Eisenbahnkreuzung. Auch Vertreter der ÖBB hätten noch im Jahr 2016 die bestehende Sicherung dieser Eisenbahnkreuzung ausdrücklich positiv gewürdigt.

Dem Bescheid sei nicht zu entnehmen, weshalb die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung in der Regel mehr als 60 Sekunden betrage. Die Behörde habe auch nicht dargelegt, warum es mit einfachen und kostengünstigen Mitteln nicht möglich sein sollte, die zwischen dem Einschalten der Lichtzeichenanlage und dem Eintreffen der Schienenfahrzeuge maximal zulässige Zeit von 60 Sekunden zu gewährleisten.

Die von der Behörde vorgeschriebene Rampe sei aus mehreren Gründen problematisch, weshalb auch aus diesem Grund die Auflassung der Eisenbahnkreuzung nicht zulässig sei. Einerseits sei die Neigung von 12 % keine barrierefreie Ausführung, andererseits habe sich auch das Bundesdenkmalamt gegen eine derartige Rampe ausgesprochen, weil diese einen wesentlichen Eingriff auf das historische Ortsbild des „W L“ darstellen würde.

Jener Weg, in welchen die gegenständliche Rampe münden solle, sei keine Gemeindestraße sondern stehe im Eigentum der Österreichischen Bundesforste. Dieser Weg sei lediglich ca. 3 Meter breit und zum Ufer hin nicht abgesichert. Dadurch ergeben sich weitere Gefahren, wenn dieser Weg neben der Zufahrt zum Objekt W Nr. x und den zahlreichen Radfahrern in Zukunft auch von Fußgängern benützt werde.

Die Behörde habe auch die Eignung der Unterführung für ein vermehrtes Fußgängeraufkommen nicht überprüft, so sei diese Unterführung zum Beispiel nicht beleuchtet.

Die S habe bereits im wasserrechtlichen Verfahren zur Genehmigung der gegenständlichen Rampe darauf hingewiesen, dass diese zur Gänze in der „roten Zone“ des Traun-Flusses liege und es daher zu Verklausungen kommen könne.

Die Behörde habe in Wahrheit keine Abwägung des öffentlichen Interesses an der Auflassung bzw. der Erhaltung der verfahrensgegenständlichen Eisenbahnkreuzung durchgeführt. Sie habe ausschließliche Gründe für die Auflassung der Kreuzung angeführt, Gründe für die Beibehaltung jedoch weder erwähnt noch erwogen.

3. Der Landeshauptmann von Oberösterreich 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 sowie Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 18.1.2018. An dieser haben Vertreter der Beschwerdeführerin, der belangten Behörde, der ÖBB-Infrastruktur AG sowie des Verkehrs-Arbeitsinspektorates teilgenommen und es wurde ein eisenbahntechnischer Sachverständiger beigezogen.

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

Bei der Eisenbahnkreuzung der ÖBB-Strecke S/I – S in Bahn-km x handelt es sich um eine Kreuzung mit einem öffentlichen Fußgängerübergang. Diese Eisenbahnkreuzung wird von ca. 35 Zügen und weniger als 100 Fußgängern täglich benützt. Für Fußgänger besteht auch die Möglichkeit, die gegenständliche Bahnstrecke bei der Bahnunterführung in Kilometer x bzw. bei der Eisenbahnkreuzung bei Kilometer x zu überqueren.

Die Eisenbahnkreuzung bei Kilometer x wird derzeit durch eine Lichtzeichenanlage mit Läutwerk gesichert. Da sich die Haltestelle L zwischen dem Signalgeber für die Lichtzeichenanlage und der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung befindet, ergibt sich für jene Züge, welche in der Haltestelle L anhalten, eine Annäherungszeit nach dem Aktivieren der Lichtzeichenanlage von weit über einer Minute. Die Bahnstrecke wird jedoch auch von Zügen befahren, welche in der Haltestelle L nicht anhalten, weshalb es nicht möglich ist, den Signalgeber für die Lichtzeichenanlage anders zu situieren. Eine technische Möglichkeit dafür, den Einschaltkontakt unterschiedlich festzulegen, je nachdem, ob die Züge durchfahren oder in der Haltestelle L anhalten, besteht derzeit nicht. Vom Sachverständigen für Eisenbahntechnik wurde bereits bei einem Lokalaugenschein am 6.6.2013 darauf hingewiesen, dass die Annäherungszeit von weit über einer Minute nicht den Bestimmungen der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 entspricht, weshalb eine Sicherung durch Lichtzeichen mit Schrankenanlage erforderlich wäre. Die Errichtung der Schrankenanlage ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse im Bereich der Gemeindestraße nordwestlich der Eisenbahnkreuzung nur sehr schwer möglich, die Kosten für eine derartige Anlage würden entsprechend einer Kostenschätzung der ÖBB aus dem Jahr 2013 ca. 590.000 Euro betragen.

Entsprechend den Angaben der Gemeinde B I handelt es sich beim Fußgängerverkehr auf der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung im Wesentlichen um Personen, welche zu der im südlichen Ortsteil von L gelegenen Kirche oder den

Gasthäusern gehen. Zusätzlich wird die Eisenbahnkreuzung von Spaziergängern und Wanderern benutzt. Eine Zählung der Fußgänger im Jänner 2014 ergab zwischen 24 und 61 Personen pro Tag. Im Hinblick auf die zahlreichen Touristen und Wanderer zwischen und Frühling und Herbst ist nach den Angaben der Gemeinde mit einem Durchschnitt von ca. 100 Personen pro Tag zu rechnen.

Als Alternative für die gegenständliche Eisenbahnkreuzung stehen für die Fußgänger folgende Möglichkeiten zur Verfügung:
Nach der Querung der Traun über den W müsste die zu errichtende Rampe zur Straße neben der Traun genutzt werden. Über diese Straße besteht die Möglichkeit zur bestehenden Bahnunterführung in Kilometer x zu gelangen, durch diese Unterführung besteht die Möglichkeit, wieder auf die Gemeindestraße nördlich der Bahnlinie zu gelangen. Der sich daraus ergebende maximale Umweg beträgt ca. 270 Meter. Dieser Umweg ergibt sich jedenfalls für die Bewohner der westlich des W befindlichen sechs Wohnhäuser, für jene weiteren sechs Häuser, welche sich zwischen W und der Unterführung befinden, ist der Umweg kürzer. Die gegenständliche Unterführung kann im Fall eines einjährlichen Hochwassers nicht mehr benutzt werden, wobei nach den Angaben des Gewässerbezirkes G die Dauer eines derartigen Hochwassers nach den bisherigen Erfahrungen zwischen vier und sieben Tage betragen dürfte.

Eine weitere Möglichkeit zur Querung der gegenständlichen Bahnstrecke besteht darin, vom Zentrum von L kommend über die dort vorhandenen parallel zur Traun führenden Gemeindestraßen zur bestehenden Traunbrücke und in weiterer Folge zur Eisenbahnkreuzung bei Kilometer x zu gelangen. Ab dieser Eisenbahnkreuzung gelangt man wiederum zur Gemeindestraße nördlich der Bahnlinie. Von hier beträgt die Entfernung bis zur Eisenbahnkreuzung bei Kilometer x ca. 340 Meter, die theoretische Mehrweglänge vom Bereich des W südlich der Traun bis zur gegenständlichen Fußgängereisenbahnkreuzung bei Benützung der Eisenbahnkreuzung bei Kilometer x beträgt ca. 800 Meter. Gemessen vom Zentrum von L (Ausgangspunkt Kirche) reduziert sich die Mehrweglänge auf ca. 400 Meter.

Diese beiden Ersatzwege sind bereits jetzt nutzbar, es handelt sich um ein bestehendes Wegenetz. Zur besseren Anbindung des Weges zwischen Traun und Eisenbahnlinie soll von der ÖBB eine Fußgängerrampe errichtet werden, welche vom W auf diese Straße führt. Diese Fußgängerrampe soll entsprechend dem im Akt befindlichen Projekt mit einem Gefälle von 12 % ausgeführt werden. Die Bezirkshauptmannschaft Gmunden hat mit Bescheid vom 25.11.2016, N10-211-2015 festgestellt, dass durch diese Fußgängerrampe solche öffentlichen Interessen an der Erhaltung des Landschaftsbildes und des Naturhaushaltes, die alle anderen Interessen überwiegen, nicht verletzt werden. Mit Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Gmunden vom 2.11.2016, WA10-1579/28-2015 wurde der ÖBB-Infrastruktur AG die wasserrechtliche Bewilligung für die Errichtung dieser

Rampe erteilt. Das Bundesdenkmalamt hat im gegenständlichen Verfahren zwar Bedenken hinsichtlich dieser Rampe geäußert, letztlich jedoch keine negative Stellungnahme abgegeben. Hinsichtlich der fehlenden Barrierefreiheit (Gefälle 12 %) ist darauf hinzuweisen, dass der Fußweg, welcher über die gegenständliche Eisenbahnkreuzung führt, derzeit ebenfalls nicht barrierefrei ist, weil sowohl von der Gemeindestraße nördlich der Eisenbahnkreuzung als auch vom W in den südlichen Ortsteil von L ein wesentlich steileres Gefälle zu überwinden ist.

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

5.1. Gemäß § 48 Abs. 1 Z 2 Eisenbahngesetz hat die Behörde 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….
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.

5.2. Jede Auflassung eines Eisenbahnüberganges ist notwendigerweise mit einer Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse für jene Personen verbunden, welche diesen Eisenbahnübergang bisher benützt haben. Dennoch hat der Gesetzgeber die rechtliche Möglichkeit geschaffen, Eisenbahnübergänge aufzulassen und dies daran geknüpft, dass auch das verbleibende (oder allenfalls umzugestaltende) Wegenetz den Verkehrserfordernissen entspricht. Der Verwaltungsgerichtshof hat dazu in seiner Entscheidung vom 26.5.2014, Zl. 2013/03/0133 ausgesprochen, dass nicht jede Veränderung der derzeitigen Verhältnisse, die zu längeren Verbindungen zwischen den durch die Bahnlinie getrennten Ortsteilen führt, der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung entgegensteht. Das verbleibende Wegenetz muss den Erfordernissen des Straßenverkehrs gerecht werden. Dazu sind Feststellungen über den Bedarf an Kreuzungsmöglichkeiten für den lokalen Straßenverkehr und den Durchzugsverkehr zu treffen. Es ist festzustellen, mit welcher Frequenz die Eisenbahnkreuzung von welchen Verkehrsteilnehmern

benutzt wird (lokaler oder Durchzugsverkehr?, PKW, LKW, Autobus oder sonstiger Verkehr?) und inwieweit den vorhandenen Bedarf durch die vorgesehene Ersatzlösung Rechnung getragen werden kann. Es dürfen auch die lokalen Bedürfnisse an Verkehrsverbindungen nicht außer Acht gelassen werden. Unzumutbare Verschlechterungen des straßenverkehrstechnischen Anschlusses einzelner Ortsteile einer Gemeinde vom restlichen Gemeindegebiet bzw. von jenseits der Bahnstrecke gelegener Infrastruktur können dazu führen, dass nicht mehr von einem den Verkehrserfordernissen entsprechenden Wegenetz auszugehen wäre.

Für den konkreten Fall ist vorerst festzuhalten, dass es sich ausschließlich um einen Fußgängerübergang handelt, welcher nur von einer relativ geringen Zahl von Personen benutzt wird. Soweit es sich dabei um Bewohner des nördlich der Bahnstrecke befindlichen Ortsteiles von L handelt, beträgt der Umweg lediglich 270 Meter, das entspricht einer Gehzeit von in der Regel weniger als fünf Minuten. Ein derartig kurzer Umweg ist nach hs. Ansicht jedermann zuzumuten, dies insbesondere auch unter Berücksichtigung des Umstandes, dass es sich bei den typischen Zielen für derartige Fußwege (Kirche und Gaststätten) wohl um solche handelt, welche im Normalfall nicht mehrmals täglich aufgesucht werden. Es darf auch nicht übersehen werden, dass durch diesen Umweg nur eine relativ geringe Zahl von Personen betroffen ist. Für Spaziergänger und Wanderer fällt ein derartig geringer Mehrweg nach hs. Einschätzung überhaupt nichts ins Gewicht. Soweit die Beschwerdeführerin darauf hinweist, dass sich ein Teil dieser für den (kürzeren) Umweg erforderlichen Straße nicht im Eigentum der Gemeinde befindet, ist darauf hinzuweisen, dass die Straße nach dem Vorbringen der Beschwerdeführerin sowohl von PKW als auch zahlreichen Radfahrern benützt wird, es sich also offenkundig um eine Straße mit öffentlichem Verkehr handelt. Warum diese Straße nicht auch für Fußgänger benützbar sein sollte, ist nicht ersichtlich.

Der ebenfalls geltend gemachte Hochwasserfall, in welchem die Unterführung unter der Bahntrasse nicht benutzbar ist, tritt nach der Stellungnahme des Gewässerbezirkes nicht allzu häufig ein. Die Unterführung ist erst bei einem einjährlichen Hochwasserereignis nicht mehr benützbar, woraus geschlossen werden muss, dass dieser Fall nur relativ selten eintritt und dann auch nur vier bis sieben Tage andauert. Auch in diesem Fall besteht für Fußgänger eine Möglichkeit, die Eisenbahnkreuzung zu überqueren, wobei der Umweg dann maximal 800 Meter beträgt. Diese maximale Umweglänge ergibt sich wiederum nur für Personen, deren Ausgangspunkt oder Ziel sich westlich des Wes befindet, also nur für sechs Wohnobjekte. Für alle anderen Bewohner bzw. Fußgänger im Ortsteil L ist der Umweg kürzer. Im Hinblick auf die geringe Anzahl der betroffenen Personen und den Umstand, dass dieser längere Umweg nur bei Hochwasserereignissen notwendig wird, erscheint auch dieser Umweg jedenfalls zumutbar.

Letztlich darf nicht übersehen werden, dass auch bei Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung sämtliche Objekte des Ortsteiles L verkehrstechnisch gut erschlossen und erreichbar sind. An der Erreichbarkeit mit Fahrzeugen ändert sich durch die Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung überhaupt nichts, lediglich für Fußgänger kommt es zu einer geringfügigen Verschlechterung der Verkehrsverbindungen. Auch nach Auflassung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung entspricht das verbleibende Wegenetz den Verkehrserfordernissen im Sinne des § 48 Abs. 1 Z 2 Eisenbahngesetz.

Die zu errichtende Fußgängerrampe zwischen dem W und dem zwischen der Traun und der Bahnlinie befindlichen Weg stellt eine Ersatzmaßnahme dar, welche die leichtere Erreichbarkeit dieses Weges sicherstellt und gegenüber der jetzigen Situation für Radfahrer und Kinderwägen jedenfalls eine deutliche Verbesserung darstellt. Es trifft zwar zu, dass diese Rampe aufgrund ihres Gefälles von 12 % den formalen Anforderungen an die Barrierefreiheit nicht entspricht, dazu ist aber festzuhalten, dass der gegenständliche Fußweg auch derzeit nicht als barrierefrei angesehen werden kann, weil das Gefälle zwischen der nördlich der Bahnlinie gelegenen Gemeindestraße und dem Bahnübergang und insbesondere zwischen dem W und dem Straßennetz im südlichen Ortsteil L noch ein deutlich stärkeres Gefälle aufweist. Das Gefälle der Fußgängerrampe führt daher keinesfalls zu einer Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse.
Es liegen daher sämtliche Voraussetzungen des § 48 Abs. 1 Z 2 Eisenbahngesetz vor, weshalb die Beschwerde abzuweisen war.

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. Die gegenständliche Entscheidung weicht nicht von der dargestellten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zur Auflassung von Eisenbahnkreuzungen ab. Die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ist 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

Mag. Zöbl