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

Geschäftszeichen:
LVwG-651767/9/KLe/HK

Datum:
Linz, 24. November 2020

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seine Richterin Mag. Lederer über die Beschwerde der Bundesministerin für Arbeit, Familie und Jugend, Zentral- Arbeitsinspektorat, Verkehrsarbeitsinspektorat, Stubenring 1, 1010 Wien, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 26.5.2020, GZ: VERK-2017-14260/33-Pfe, betreffend Bahnstrecke H - A, Sicherung der Eisenbahnkreuzung in Bahn-km x im Gemeindegebiet von F (mitbeteiligte Partei: Ö, S, B, L) nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung

zu Recht:

I. Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

II. Gegen diese Entscheidung ist eine Revision unzulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I. Verfahrensgang:

Der Landeshauptmann von Oberösterreich hat in Spruchpunkt A des Bescheides vom 8.6.2017, Verk-2017-1460/11-Pfe, im Hinblick auf die Sicherung der Eisenbahnkreuzung in Bahn-km x der x-Strecke H - A Folgendes verfügt:
„SPRUCH:
A) Eisenbahnkreuzung in Bahn-km x
Die Eisenbahnkreuzung in Bahn-km x der x-Strecke H-A ist rechts und links der Bahn gegen E durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes gemäß § 4 Abs. 1 Z. 1 EisbKrV sowie links und rechts der Bahn gegen A durch Abgabe von akustischen Signalen vom Schienenfahrzeug aus gemäß § 4 Abs. 1 Z. 2 EisbKrV nach Maßgabe des technischen Berichtes der Ö vom 27.12.2016 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.
Rechtsgrundlagen:
§§ 12 Abs. 2 Z. 1 und 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, i.d.g.F. V.m. §§ 4, 5, 35, 36, 95 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV), BGBl. II Nr. 216/2012, i.d.g.F.“ [Hervorhebungen nicht übernommen]

Gegen diesen Bescheid hat der Bundesminister für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, kurz: Verkehrs-Arbeitsinspektorat, rechtzeitig Beschwerde erhoben. Diese wurde zusammengefasst damit begründet, dass die Behörde die Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung von Amts wegen zu entscheiden habe. Dieser Entscheidung sei jene Annäherungsgeschwindigkeit der Schienenfahrzeuge zugrunde zu legen, die sich aus dem Baugenehmigungs- und Betriebsbewilligungsverfahren ergibt.

Nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 21.12.2017 hat das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich die Beschwerde mit Erkenntnis vom 20.2.2018, LVwG-650929/5, abgewiesen.

Gegen dieses Erkenntnis hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat Revision beim Verwaltungsgerichtshof erhoben.

Dieser hat die Entscheidung des Landesverwaltungsgerichtes Oberösterreich im Hinblick auf diesen Spruchpunkt des behördlichen Bescheides mit Erkenntnis vom 8.4.2019, Ro 2018/03/0021-4, unter Hinweis auf die Begründung im Erkenntnis vom 8.4.2019, Ro 2018/03/0014, wegen Rechtswidrigkeit in Folge von Verletzung von Verfahrensvorschriften aufgehoben.

Begründend führt der Verwaltungsgerichtshof nach Wiedergabe der relevanten Gesetzes- bzw. Verordnungsstellen aus:
Nach der Judikatur des Gerichtshofes ist die zulässige Geschwindigkeit, mit der sich Schienenfahrzeuge einer Eisenbahnkreuzung nähern dürfen, eine der Voraussetzungen für die Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung und nicht umgekehrt, also dass die Art der Sicherung von der Geschwindigkeit abhängt. Die zulässige Annäherungsgeschwindigkeit der Schienenfahrzeuge an eine Eisenbahnkreuzung stellt sohin bloß ein Kriterium im Rahmen der Verkehrserfordernisse dar, auf die bei der Bestimmung der Sicherungsart Bedacht zu nehmen ist. Demnach ist die Behörde nicht befugt, im Bescheid über die Art der Sicherung eine Herabsetzung der Annäherungsgeschwindigkeit vorzuschreiben.
Allerdings sind im Unterschied zu der Rechtslage, zu der diese Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes ergangen sind, nunmehr für die Festlegung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit auch die Bestimmungen der Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung (EisbBBV) zu beachten. Nach § 113 Abs. 8 EisbBBV ist die örtlich zulässige Geschwindigkeit für einzelne Streckenabschnitte vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen festzulegen und in geeigneter Weise darzustellen. Die örtlich zulässige Geschwindigkeit im Bereich der Eisenbahnkreuzung ist ein wesentliches Kriterium für die Festlegung der Art der Sicherung, sodass eine nachfolgende Änderung dieser Geschwindigkeit durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen einer vorangehenden neuen behördlichen Entscheidung über die Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung bedarf. Die Behörde bzw. das Verwaltungsgericht hat Feststellungen zu der vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Bereich der Eisenbahnkreuzung festgelegten örtlichen zulässigen Geschwindigkeit sowie der in geeigneter Weise zu erfolgenden Darstellung (Kundmachung) dieser Geschwindigkeit zu treffen.

Mit Beschluss des Landesverwaltungsgerichts Oberösterreich vom 5.9.2019, LVwG-650929/20/Sch Linz, wurde der Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 8.6.2017, Verk-2017-1460/11-Pfe, aufgehoben und die Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an den Landeshauptmann von Oberösterreich zurückverwiesen.

Der Landeshauptmann von Oberösterreich hat nach Durchführung des ergänzenden Ermittlungsverfahrens mit Bescheid vom 26.5.2020, GZ: VERK-2017-14260/33-Pfe, in Hinblick auf die Sicherung der Eisenbahnkreuzung km 8,895 der x Strecke H – A mit einer Gemeindestraße im Gemeindegebiet von F folgenden Spruch erlassen:
„Eisenbahnkreuzung in Bahn-km x
Die Eisenbahnkreuzung in Bahn-km x der x-Strecke H-A ist rechts und links der Bahn gegen E durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes gemäß § 4 Abs. 1 Z. 1 EisbKrV sowie links und rechts der Bahn gegen A durch Abgabe von akustischen Signalen vom Schienenfahrzeug aus gemäß § 4 Abs. 1 Z. 2 EisbKrV zu sichern.

Diesem Bescheid liegen der Aktenvermerk vom 1. Dezember 2016, der technische Bericht vom 27. Dezember 2016, das Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten Version 3.00-07.10.2016, Auszug aus dem Fahrplan x, das am 6. Mai 2020 übermittelte Bildmaterial und die eisenbahnfachliche Stellungnahme vom 20. Mai 2020, UBAT-2016-302549/57-Di/Kb, zugrunde und bilden einen ergänzenden Bestandteil dieses Bescheides.
Rechtsgrundlagen:
§§12 Abs. 2 Z. 1 und 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957,
i.d.g.F. i.V.m. §§ 4, 5, 35, 36 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV), BGBl. II Nr. 216/2012, i.d.g.F.“
[Hervorhebungen nicht übernommen]

Gegen diesen Bescheid wurde fristgerecht die nunmehrige Beschwerde erhoben in der zusammenfassend ausgeführt wurde, dass Feststellungen hinsichtlich der rechtlichen Verbindlichkeit der von der Ö dargestellten Vorgangsweise, insbesondere die dafür maßgeblichen Rechtsvorschriften, fehlen würden. Eine schriftlich kundgemachte Dienstanweisung gemäß § 8 EisbVO 2003 als Konkretisierung der Dienstvorschriften gemäß § 7 EisbVO 2003 in Verbindung mit § 21a Eisenbahngesetz 1957 würden sich definitionsgemäß alleine an die eigenen Eisenbahnbediensteten richten, hier daher an die Eisenbahnbediensteten der Ö. Damit sei jedoch nicht sichergestellt, dass alle Züge von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die diese Eisenbahnkreuzungen befahren (somit auch z. B. die x-P AG) sich nur maximal mit der in der schriftlich kundgemachten Dienstanweisung festgelegten örtlich zulässigen Geschwindigkeit nähern dürften.
Es wurde beantragt, das Ermittlungsverfahren im obigen Sinne zu ergänzen.

II. Sachverhalt, Beweiswürdigung:

Bei der Eisenbahnkreuzung in Bahn-km x der Bahnstrecke H - A handelt es sich um eine Eisenbahnkreuzung mit öffentlichem Fahrzeugverkehr. Der Kreuzungswinkel liegt bei 100 Grad. Die Fahrbahnbreite beträgt ca. 3m, die Straße wird geschätzt (nur) von ca. 50 Fahrzeugen pro Tag befahren. Es handelt sich um eine Zufahrt zu landwirtschaftlichen Anwesen und Wohnobjekten. Die zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn liegt laut Baugenehmigung bzw. Streckenbewilligung bei 60 km/h in beiden Richtungen. Entsprechend dem technischen Bericht der Ö vom 27.12.2016 und dem Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten in der Version 3.00-07.10.2016 wurde die örtlich zulässige Geschwindigkeit im Eisenbahnkreuzungsbereich in Richtung 1 auf 25 km/h reduziert. Dies ist auch im vorgelegten Auszug aus dem Fahrplan x dargestellt. Die Geschwindigkeitseinschränkung auf 25 km/h ist aufgrund der vorliegenden Fotodokumentationen in der Natur durch Geschwindigkeitstafeln gekennzeichnet und sind zusätzlich entsprechende Vorankündigungen dieser Geschwindigkeitseinschränkung vorhanden. Die reduzierte Geschwindigkeit trat mit Fahrplan 2017/2018 (ab 10.12.2017) in Kraft.

Seitens des eisenbahntechnischen Amtssachverständigen bestehen gegen die Art der Sicherung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus und durch das Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes aufgrund der Verringerung der Geschwindigkeit keine Bedenken (vgl. Aktenvermerk vom 01.12.2016 und Stellungnahme vom 20.05.2020).

Die Schienennetznutzungsbedingungen (SNNB) sind gemäß § 59 Abs. 8 EisbG im Internet veröffentlicht und sind jeden Interessenten frei zugänglich. In der öffentlichen mündlichen Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht wurde der passwortgeschützte Zugang („Regelwerke Webshop“) zu den SNNB (auf der Homepage xxx) ausführlich und nachvollziehbar vorgeführt. Das Passwort wird von der mitbeteiligten Partei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie Behörden auf Anfrage bekannt gegeben.

Konkret für die Strecke von H nach A zeigt der Vertreter der mitbeteiligten Partei, dass in Fahrtrichtung A für die Eisenbahnkreuzung bei km. x im dortigen PDF eine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 25 km/h dargestellt ist. Diese betrifft den Streckenabschnitt von km 8,786 bis 8,895. Die höchstzulässige Streckengeschwindigkeit beträgt 60 km/h, für den angeführten Bereich ist sie wegen der ggst. Eisenbahnkreuzung auf 25 km/h herabgesetzt. In die Gegenrichtung besteht wegen der Eisenbahnkreuzung keine Beschränkung.

Die SNNB sind ein integraler Bestandteil des Nutzungsvertrages, welchen die mitbeteiligte Partei mit den jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen abschließt. Die mit den jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen tatsächlich abgeschlossenen Verträge entsprechen den Musterverträgen. Die Musterverträge sind auf der Homepage xxx veröffentlicht. Unter Punkt 2.3.2 findet sich der „Muster Infrastrukturnutzungsvertrag“. In diesem Mustervertrag sind im Punkt 6 „Sonstige Bestimmungen“ die SNNB angeführt, welche einen integrierenden Bestandteil dieses Vertrages darstellen.

Der festgestellte Sachverhalt ergibt sich widerspruchsfrei aus dem Verfahrensakt bzw. den Angaben der Parteienvertreter in der öffentlichen mündlichen Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht.

III. In rechtlicher Hinsicht ist Folgendes auszuführen:

III.1. § 4 Abs. 1 EisbKrV

Die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung kann vorgenommen werden durch

1. Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes;
2. Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus;
3. Lichtzeichen;
4. Lichtzeichen mit Schranken oder

5. Bewachung.

§ 5 Abs. 1 EisbKrV
Die Behörde hat 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 Abs. 2 EisbKrV
Der Behörde sind die für die Entscheidung gemäß Abs.1 erforderlichen Grundlagen vom jeweiligen Verkehrsträger zur Verfügung zu stellen.

§ 35 Abs. 1 EisbKrV
Eine Eisenbahnkreuzung kann durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes gesichert werden, wenn
1. die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung nicht mehr als 80 km/h beträgt und
2. der Abstand des erforderlichen Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt höchstens 400 m beträgt und der Sichtraum im erforderlichen Ausmaß vorhanden ist und
3. der erforderliche Sichtraum nicht durch stehende oder sich bewegende Schienenfahrzeuge eingeschränkt wird und
4. nicht mehr als ein Fahrstreifen für jede Fahrtrichtung der Straße vorhanden ist und
5. durchschnittlich auf der Straße täglich nicht mehr als 3000 Kraftfahrzeuge innerhalb von 24 Stunden verkehren und
6. dem die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße, die Beschaffenheit des sich kreuzenden Verkehrs oder die örtlichen Verhältnisse nicht entgegenstehen.

§ 36 Abs. 2 EisbKrV
Eine Eisenbahnkreuzung kann mit Fahrzeugverkehr durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert werden, wenn
1. der gemäß § 45 zu ermittelnde erforderliche Abstand des Sichtpunktes vom Kreuzungspunkt nicht mehr als 120 m beträgt und
2. die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf der Straße nicht mehr als 3000 Kraftfahrzeuge innerhalb 24 Stunden beträgt und
3. dem die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße, die Beschaffenheit des sich kreuzenden Verkehrs oder die örtlichen Verhältnisse nicht entgegenstehen.

§ 113 Abs. 8 EisbBBV
Die örtlich zulässige Geschwindigkeit ist für einzelne Streckenabschnitte vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen festzulegen und in geeigneter Weise darzustellen.

§ 56 EisBG
(1) Die Zuweisungsstelle hat Zugangsberechtigten den Zugang zur Eisenbahninfrastruktur der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen durch Zuweisung von Fahrwegkapazität zu nicht diskriminierenden, angemessenen und transparenten Bedingungen einzuräumen. Dieses Zugangsrecht schließt auch den Zugang zu Anlageteilen für die Anbindung von Serviceeinrichtungen und zu Infrastrukturen ein, die mehr als einem Endnutzer dienen oder dienen könnten.
(2) Fahrwegkapazität ist die Möglichkeit, für einen Teil der Eisenbahninfrastruktur für einen bestimmten Zeitraum begehrte Zugtrassen einzuplanen, wobei unter Zugtrasse die Fahrwegkapazität zu verstehen ist, die erforderlich ist, damit ein Zug zu einer bestimmten Zeit zwischen zwei Orten verkehren kann.

§ 59 Abs. 2 EisbG
Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat seine Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf dem neuesten Stand zu halten, bei Bedarf zu ändern und gegenüber jedem Fahrwegkapazitätsberechtigten in gleicher Weise anzuwenden.

§ 59 Abs. 8 EisbG
Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Schienennetz-Nutzungsbedingungen sowie deren Änderungen mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist (§ 65 Abs. 4) für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität unentgeltlich in elektronischer Form auf ihrer Internetseite in für jedermann zugänglicher Weise zu veröffentlichen und der Schienen-Control Kommission innerhalb eines Monats ab Erstellung oder Änderung derselben vorzulegen.

§ 7 Abs. 5 Eisenbahnverordnung
In den Dienstvorschriften von Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist festzulegen, welche Bestimmungen der Dienstvorschrift auch von Dritten bei der Mitbenützung der Schieneninfrastruktur und bei der Ausübung von Zugangsrechten zu beachten sind. Derartige Dienstvorschriften sind vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu veröffentlichen und unentgeltlich im Internet bereitzustellen.

§ 66 Betriebsvorschrift V3 (Dienstvorschrift 30.01)
(1) Die Geschwindigkeit richtet sich nach dem Ziel, die planmäßigen Verkehrszeiten einzuhalten. Die höchste Geschwindigkeit der zugewiesenen Trasse ist nicht zu überschreiten (siehe DA).

(2) Bei verspäteten Zügen ist die Fahrzeit bis zum Erreichen der Fahrplangeschwindigkeit zu kürzen. Sind Fahrzeitüberschreitungen zu erwarten, so ist auch bei nicht verspäteten Zügen die Fahrzeit zu kürzen.
(3) Von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Langsamfahrstellen sind die Züge schriftlich (Befehl, La) oder über die Führerstandsignalisierung zu verständigen. (Zu diesem Absatz ist eine Erläuterung verlautbart. 30_06_38_Verständigung_ Lf_Stellen.pdf)
(4) Die Fahrzeug- vmax des führenden Tfz ist vom Tfzf selbst zu beachten.
(5) Mit Genehmigung des IB darf bei Probefahrten die Fahrzeug-vmax sowie die örtlich zulässige Geschwindigkeit überschritten werden.

III.2. Die Sicherung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung durch die Gewährleistung des erforderlichen Sichtraumes und die Abgabe akustischer Zeichen vom Schienenfahrzeug aus ist nach den unwidersprochenen Ausführungen des Sachverständigen ausreichend, wenn die Schienenfahrzeuge die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorgegebene Geschwindigkeit von 25 Km/h bei der Annäherung an die Eisenbahnkreuzung nicht überschreiten. Aus den oben angeführten Entscheidungen des VwGH ergibt sich, dass eine Herabsetzung der in der Baugenehmigung grundsätzlich für diese Bahnstrecke festgesetzten Höchstgeschwindigkeit gemäß § 113 Abs. 8 EisbBBV zulässig ist. Diese herabgesetzte Geschwindigkeit ist der behördlichen Entscheidung über die Art der Sicherung zugrunde zu legen, wenn sichergestellt ist, dass die Herabsetzung der Geschwindigkeit für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen rechtlich verbindlich ist.

Die Bf bestreitet diese rechtliche Verbindlichkeit. Dazu ist Folgendes auszuführen: Durch die im Akt erliegenden Unterlagen (Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten in der Version 3.00-07.10.2016; Auszug aus dem Fahrplan, Fotodokumentation) steht fest, dass das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die örtlich zulässige Geschwindigkeit im Eisenbahnkreuzungsbereich in Fahrtrichtungen 1 mit 25 km/h festgelegt und den örtlichen Wirkungsbereich dieser auch in geeigneter Weise, in Form von Geschwindigkeitstafeln (Geltungsbereich, Vorankündigung) in der Natur dargestellt bzw. kundgemacht hat.

Die Festlegung der jeweils örtlich zulässigen Geschwindigkeit gehört zu den Nutzungsbedingungen, welche das Eisenbahninfrastrukturunternehmen für die Benützung der jeweiligen Eisenbahnstrecke bestimmt (§ 59 Abs. 2 EisbG). Diese sind in der Online-Datenbank der Regelwerke abrufbar und somit in für jedermann zugänglicher Weise (Bekanntgabe des Passwortes an alle Eisenbahnverkehrsunternehmen und Behörden) veröffentlicht (§ 59 Abs. 8 EisbG).

Die Ö schließt die Infrastrukturnutzungsverträge mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen ausschließlich entsprechend ihrem Mustervertrag ab. Es enthalten daher alle Nutzungsverträge auch die Verpflichtung, die SNNB

(vgl. Punkt 6 des Mustervertrages) einzuhalten, weil diese einen integrierenden Bestandteil jedes Nutzungsvertrages bilden. Das Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten ist Teil der SNNB, weshalb alle Vertragspartner verpflichtet sind, die dort festgesetzten Geschwindigkeiten einzuhalten. Bereits daraus ergibt sich die rechtliche Verbindlichkeit der von der Ö gemäß § 113 Abs. 8 EisbBBV festgelegten Geschwindigkeit. Diese ist auch durch die entsprechenden Geschwindigkeitszeichen und Ankündigungstafeln entlang der Schienenstrecke dargestellt.

Zusätzlich ergibt sich die Verbindlichkeit der so festgesetzten Geschwindigkeit für jeden Triebfahrzeugführer aus § 7 Abs. 5 Eisenbahnverordnung. Das Verzeichnis der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten ist Teil der Dienstvorschriften. Aus § 66 der Betriebsvorschrift V3 ergibt sich, dass sich diese nicht nur an die Bediensteten des Infrastrukturunternehmens richten sondern auch alle Triebfahrzeugführer diese einhalten müssen. Sie sind auch auf der Homepage der Ö veröffentlicht.

Aus diesen Gründen ist die von der Ö für die Annäherung an die gegenständliche Eisenbahnkreuzung gemäß § 113 Abs. 8 EisbG festgelegte und dargestellte Geschwindigkeit für alle Benutzer rechtlich verbindlich. Diese Geschwindigkeit war daher der behördlichen Entscheidung über die Art der Sicherung zugrunde zu legen, weshalb die Beschwerde abzuweisen war.

IV. 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. Ebenfalls liegen 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 diese Entscheidung 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. Ein Verzicht ist schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Wurde der Verzicht nicht von einem berufsmäßigen Parteienvertreter oder im Beisein eines solchen abgegeben, so kann er binnen drei Tagen schriftlich oder zur Niederschrift widerrufen werden.

H i n w e i s

Verfahrenshilfe ist einer Partei zur Gänze oder zum Teil zu bewilligen, wenn die Partei außerstande ist, die Kosten der Führung des Verfahrens ohne Beeinträchtigung des notwendigen Unterhalts zu bestreiten und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint.
Einer juristischen Person oder einem sonstigen parteifähigen Gebilde ist die Verfahrenshilfe zu bewilligen, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder von ihr/ihm noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können, und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint; das Gleiche gilt für ein behördlich bestelltes Organ oder einen gesetzlichen Vertreter, die für eine Vermögensmasse auftreten, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder aus der Vermögensmasse noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können.

Für das Beschwerdeverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verfassungsgerichtshof einzubringen.

Für das Revisionsverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen. Im Antrag ist, soweit zumutbar, kurz zu begründen, warum die Revision entgegen dem Ausspruch des Verwaltungsgerichtes für zulässig erachtet wird.

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Mag. Lederer