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-652641/11/Zo

Datum:
Linz, 27. Juni 2023

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seinen Richter Mag. Zöbl über die Beschwerde des Bundesministeriums für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, x, x, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 11.11.2022, GZ: VERK-2021-285667/24-Pfe, betreffend die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung 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 (im Folgenden: belangte Behörde) hat mit Bescheid vom 11.11.2022, GZ: VERK-2021-285667/24-Pfe, betreffend die Sicherung der Eisenbahnkreuzung in Bahn-km X der Bahnstrecke Stainach-Irdning - Schärding Folgendes angeordnet:

„Eisenbahnkreuzung in Bahn-km X

Die Eisenbahnkreuzung in Bahn-km X der ÖBB-Strecke Stainach-Irdning - Schärding ist durch Lichtzeichen gemäß § 4 Abs. 1 Z. 3 EisbKrV zu sichern.

- Als Zusatzeinrichtung sind Läutewerke zu errichten

Für die Umsetzung wird eine Frist von 3 Jahren ab Rechtskraft dieses Bescheides festgesetzt und ist diese der Behörde schriftlich zu melden.

Rechtsgrundlagen:

§§ 12 Abs. 1 und 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, i.d.g.F. i.V.m. §§ 4, 5, 12, 37, 102 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV), BGBl. II Nr. 216/2012, i.d.g.F.

§ 59 Abs. 2 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG)

Diesem Bescheid liegen folgende Unterlagen zugrunde und bilden einen ergänzenden Bestandteil dieses Bescheides:

- Verhandlungsschrift vom 14.09.2021, GZ VERK-2022-285667/1-Em
- Technischer Bericht der ÖBB-Infrastruktur AG vom 13.01.2022
- Lageplan des Planungsbüros P e.U. vom 12.01.2022
- Eisenbahnfachliche Stellungnahme vom 08.02.2022, GZ UBAT-2014-90466/107-Di/CD
- Eisenbahnfachliche Stellungnahme vom 18.03.2022, GZ UBAT-2014-90466/114-Di/CD
- Eisenbahnfachliche Stellungnahme vom 21.06.2022, GZ UBAT-2014-90466/126-Di/Kb
- Eisenbahnfachliche Stellungnahme vom 05.09.2022, GZ UBAT-2014-90466/139-Di/Kb

[Hervorhebungen nicht übernommen]

Dagegen wurde fristgerecht Beschwerde erhoben, in der zusammengefasst ausgeführt wurde, dass der „Räumweg" bereits bei der Haltelinie beginne und nicht erst dort, wo das Straßenfahrzeug im Projektplan fälschlicher Weise eingetragen sei. Die Berücksichtigung dieses Kriteriums sei auch ein wesentliches Kriterium für die Einhaltung der Bestimmungen der § 3 Abs. 1 Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV). Die technischen Unterlagen, welche die Behörde zu einem Bestandteil des angefochtenen Bescheides erklärt, würden den Rechtsvorschriften des Arbeitnehmerschutzes widersprechen. Es seien daher der Räumweg von der Haltelinie aus zu berechnen und die technischen Unterlagen entsprechend anzupassen. Es wurde beantragt, das Ermittlungsverfahren im obigen Sinne zu ergänzen und den Bescheid an das ergänzte Ermittlungsverfahren anzupassen.

II. Sachverhalt, Beweiswürdigung:

Es handelt sich um eine Kreuzung zwischen der eingleisigen Bahnstrecke und der B137 Innviertler Straße im Ortsgebiet von St. Florian am Inn. Derzeit erfolgt die Sicherung durch Halbschranken gemäß § 8 EK-VO 1961. Die Anlage ist am Ende der technischen Lebensdauer und soll durch Lichtzeichen gemäß § 4 Abs. 1 Z. 3 EisbKrV gesichert werden.

Die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn beträgt 80 km/h in beide Richtungen, die Fahrbahnbreite beträgt ca. 6,8 bis 7,8 m, zusätzlich ist ein Geh- und Radweg mit ca. 3 m vorhanden.

Bei der von der Behörde durchgeführten mündlichen Verhandlung am 14.9.2021 wurden teilweise Änderungen festgelegt, worauf die ÖBB Infrastruktur AG am 12.1.2022 einen geänderten Projektplan vorlegte. Die vorgesehene Sicherungsanlage mit Lichtzeichen gemäß § 4 Abs. 1 Z. 3 EisbKrV wurde vom Sachverständigen aus eisenbahnfachlicher Sicht unter Berücksichtigung der geänderten Unterlagen als geeignete Art der Sicherung beurteilt.

Die Anlage wird unter Aufrechterhaltung der Bestandsanlage errichtet. Die Anlage wird in beide Richtungen fahrtbewirkt geschaltet und fernüberwacht. Aufgrund der Kreuzungsgeometrie ergeben sich Annäherungszeiten von 19 Sekunden in beiden Fahrtrichtungen.

Aus der mündlichen Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht ergibt sich weiters folgendes:
Die Berechnung der Annäherungszeit und daraus folgend der Sperrstrecke entspricht nach den unwidersprochenen Ausführungen des Sachverständigen in der Verhandlung der Anlage 1 der Eisenbahnkreuzungsverordnung (EisbKrV). Dies bestreitet auch der Bf nicht.

Bei der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung sind Haltelinien nach den Bestimmungen der EisbKrV nicht erforderlich, dennoch ist in eine Richtung eine solche tatsächlich angebracht und in der anderen Richtung im Projektsplan vorgesehen. Die Haltelinie befindet sich 4 Meter vor dem Signal, weshalb das langsamste Fahrzeug, welches von der Haltelinie aus dem Stand wegfährt, um 1,9 Sekunden länger für das Überqueren der Eisenbahnkreuzung benötigt als vom Lichtzeichen aus. Daraus ergibt sich auch eine Verlängerung der Annäherungszeit für Schienenfahrzeuge um 1,9 Sekunden. Es ist jedoch bei der Berechnung der Annäherungszeit im § 65 EisbKrV eine Restzeit von 3 Sekunden vorgesehen, welche als „Sicherheitspolster“ für jene Fälle dient, in denen ein Fahrzeuglenker - aus welchen Gründen auch immer - vor jener Straßenstelle anhält, an der er tatsächlich spätestens anhalten muss. Diese Restzeit deckt daher jene 1,9

Sekunden ab, welche sich aus der Differenz zwischen Haltelinie und Signal ergeben. Aus eisenbahntechnischer Sicht kann auch das langsamste und längste Fahrzeug die Eisenbahnkreuzung gefahrlos überqueren.

III. In rechtlicher Hinsicht ist Folgendes auszuführen:

III.1. Gemäß §22 Abs. 3 EisbKrV sind die Andreaskreuze in der Regel auf beiden Straßenseiten anzubringen. Ist die Anbringung der Andreaskreuze entweder auf der rechten Straßenseite oder auf der linken Straßenseite nicht möglich, sind die Andreaskreuze auf der linken Straßenseite und oberhalb der Fahrbahn beziehungsweise auf der rechten Straßenseite und oberhalb der Fahrbahn anzubringen. Ist die Anbringung der Andreaskreuze weder auf der rechten noch auf der linken Straßenseite möglich, ist ein Andreaskreuz oberhalb der Fahrbahn anzubringen. Weist die Fahrbahn in der Annäherungsrichtung zur Eisenbahnkreuzung mehr als einen Fahrstreifen auf, ist zusätzlich jedenfalls ein Andreaskreuz oberhalb der Fahrbahn anzubringen.

Gemäß § 22 Absatz 7 EisbKrV sind Andreaskreuze in der Regel in einem Abstand von 3 m vor der nächstgelegenen Schiene anzubringen. Wenn es die örtlichen Verhältnisse erfordern, darf dieser Abstand so weit verringert werden, als dem andere gesetzliche Bestimmungen nicht entgegenstehen.

Gemäß § 22 Abs. 8 EisbKrV ist bei stumpfwinkeligen Kreuzungen der Schnittpunkt der linken Begrenzung eines 2,60 m breiten Straßenfahrzeuges mit der Begrenzung des Gefahrenraumes der Bahn zu ermitteln. Das Andreaskreuz auf der rechten Straßenseite ist in diesem Fall unter Berücksichtigung des erforderlichen Seitenabstandes des Andreaskreuzes zum Fahrbahnrand so aufzustellen, dass ein vor dem Andreaskreuz stehendes Fahrzeug nicht näher als 2,75 m an die Achse des nächstgelegenen Gleises heranragt.

Kann den Anforderungen der Abs. 7 und 8 nicht entsprochen werden, darf das Andreaskreuz gemäß § 22 Abs. 9 EisbKrV in einem solchen näheren Abstand zur nächstgelegenen Schienen angebracht werden, als dem andere gesetzliche Bestimmungen nicht entgegenstehen. In diesem Fall hat das Eisenbahnunternehmen die Anbringung einer Haltelinie in einer den Bestimmungen der Abs. 7 und 8 entsprechenden Entfernung vor der nächstgelegenen Schiene beim Träger der Straßenbaulast zu veranlassen.

Gemäß § 28 Abs. 1 EisbKrV sind Lichtzeichen für die Straßenbenützer leicht und rechtzeitig erkennbar vor der Eisenbahnkreuzung unterhalb der Andreaskreuze in liegender Form, oberhalb der Andreaskreuze in stehender Form und rechts der Andreaskreuze oberhalb der Fahrbahn anzubringen.

Gemäß § 37 EisbKrV kann eine Eisenbahnkreuzung durch Lichtzeichen gesichert werden, wenn

1. die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung nicht mehr als 140 km/h beträgt,
2. die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung in der Regel nicht mehr als 60 Sekunden 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.

Gemäß Anlage 1 Z 2 lit. a) EisbKrV beginnt die Sperrstrecke d für Fahrzeugverkehr
- wenn das Straßenfahrzeug den auf der rechten Fahrbahnseite angeordneten Signalgeber zuerst erreicht, bei diesem Signalgeber,
- wenn das Straßenfahrzeug jene Stelle, die mindestens 3,0 m vor der nächstgelegenen Schiene liegt, zuerst erreicht, bei der mindestens 3,0 m vor der nächstgelegenen Schiene entfernten Stelle, […].

§ 97 Abs. 4 EisbKrV bestimmt, dass, wenn ein gefahrloses Übersetzen der Eisenbahnkreuzung nicht möglich oder die Straßenbenützer aufgrund von Lichtzeichen vor der Eisenbahnkreuzung anzuhalten haben, diese, je nachdem, was sie zuerst erreichen,
1. vor der Haltelinie oder Ordnungslinie, wenn eine solche vorhanden ist, oder
[…]
3. vor dem Lichtzeichen vor der Eisenbahnkreuzung, jedoch mindestens in einer Entfernung von 3 m vor der nächstgelegenen Schiene, […].

III.2.1. § 97 Abs. 4 EisbKrV schreibt den Straßenbenützern vor, dass sie vor der Haltelinie, vor dem Lichtzeichen, jedenfalls aber mindestens 3 Meter vor der nächstgelegenen Schiene anhalten müssen, und zwar abhängig davon, welche Stelle sie zuerst erreichen. Die Fahrzeuglenker müssen bei der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung (bei Rotlicht) daher nicht erst beim Lichtzeichen sondern bereits bei der Haltelinie (4 m vor dem Lichtzeichen) anhalten. Dies ändert jedoch an der Sicherheit der Eisenbahnkreuzung aus folgenden Überlegungen nichts:

Nach dem Erlöschen des Lichtzeichens fährt der Straßenbenützer aus dem Stand los. Wenn sich bis zum Erreichen des Lichtzeichens durch das Straßenfahrzeug ein weiteres Schienenfahrzeug nähert, so löst dieses wiederum das Lichtzeichen aus und der Fahrzeuglenker muss gemäß § 97Abs. 4 EisbKrV vor dem Lichtzeichen wieder anhalten. Erst nach dem Erlöschen des Lichtzeichens darf er seine Fahrt fortsetzen. Es ist daher ausreichend, wenn für die Berechnung der Sperrstrecke der auf der rechten Straßenseite befindliche Signalgeber herangezogen wird.

Die Berechnung der Sperrstrecke nach Anlage 1 der EisbKrV gewährleistet daher, jedenfalls die Sicherheit auf der Eisenbahnkreuzung. Die Sperrstrecke ist nicht von

der Haltelinie weg zu berechnen, weil Fahrzeuglenker jedenfalls beim rechten Signalgeber (wieder) anhalten müssen, wenn dieser durch ein sich annäherndes Schienenfahrzeug (wieder) ausgelöst wird. Nähert sich hingegen nach dem Erlöschen des vom ersten Schienenfahrzeug ausgelösten Signals kein weiteres Schienenfahrzeug an, verbleibt für den Fahrzeuglenker ausreichend Zeit zum Passieren der Eisenbahnkreuzung, auch wenn er bereits vor der Haltelinie (erstmals) angehalten hatte.

Damit ist auch die Sicherheit der Arbeitnehmer auf dem Schienenfahrzeug gewährleistet, weshalb die Berechnung der Sperrstrecke ab dem auf der rechten Fahrbahnseite angeordneten Signalgeber nicht den Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes (vgl. § 3 Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung) zuwiderläuft.

Im Gegenteil: Durch die Bestimmung des § 65 EisbKrV ist sichergestellt, dass zusätzlich ab dem Ende des Räumvorganges der Eisenbahnkreuzung durch die Straßenbenützer bis zum Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung eine Zeit von drei Sekunden (Restzeit) sowie die für die sicherungstechnischen Schaltfolgen und dazugehörigen Abfragen diesbezüglicher Daten aus elektronischen Systemen erforderlichen Zeiten (Technikzeiten) zu berücksichtigen sind.

Wie sich aus den schlüssigen und unwidersprochenen Ausführungen des Sachverständigen ergibt, ist die größte errechnete Räumzeit kleiner als die kleinste errechnete Annäherungszeit des Zuges. Es ist daher ein sicheres Räumen der Eisenbahnkreuzung durch die Straßenbenützer sichergestellt, bevor die Schienenfahrzeuge die Eisenbahnkreuzung befahren. Die im Bescheid angeführten technischen Unterlagen entsprechen den Bestimmungen der EisbKrV und gewährleisten die Sicherheit der Eisenbahnkreuzung, weshalb es nicht rechtswidrig ist, dass die belangte Behörde diese zum Bestandteil des Bescheides erklärt hat.

Es war daher, wie im Spruch angeführt, zu entscheiden.

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. Die Entscheidung weicht weder von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer solchen. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Es liegen auch keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

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

Gegen 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. Zöbl