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-652670/8/Zo/Ka

Datum:
Linz, 28. 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 29.12.2022, GZ: VERK-2022-722788/8, 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 29.12.2022, GZ: VERK-2022-722788/8, betreffend die Sicherung der Eisenbahnkreuzung in Bahn-km X der Bahnstrecke Steindorf bei Straßwalchen - Abzweigung Mining 1 (Braunau) Folgendes angeordnet:

„Eisenbahnkreuzung in Bahn-km X

Die Eisenbahnkreuzung in Bahn-km X der ÖBB-Strecke Steindorf bei Straßwalchen - Abzweigung Mining 1 (Braunau) ist durch Lichtzeichen gemäß § 4 Abs. 1 Z. 3 EisbKrV zu sichern.

Bei einer vorübergehenden Einschränkung der derzeit vorhandenen Sichträume während der Errichtung und Inbetriebnahme der Anlage hat die Sicherung der betreffenden Quadranten über die Abgabe von akustischen Signalen von Schienenfahrzeugen aus zu erfolgen, wobei in den betreffenden Fahrtrichtungen die Geschwindigkeiten auf der Bahn auf 20 km/h zu reduzieren sind.

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

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

- Verhandlungsschrift vom 21. November 2022, VERK-2022-722788/1
- Bauentwurf der ÖBB-Infrastruktur AG vom 19.10.2022 samt Lageplan vom 19.10.2022“

Dagegen hat der Bundesminister für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, fristgerecht Beschwerde erhoben, in der zusammengefasst ausgeführt wurde, dass der „Räumweg" bereits bei dem linken, zuerst erreichten Lichtzeichen beginne. Bei dieser stumpfwinkeligen Eisenbahnkreuzung werde das linke Lichtzeichen vom Fahrzeuglenker früher erreicht und es sei jedenfalls davon auszugehen, dass Fahrzeuglenker bereits beim Erreichen des linken Andreaskreuzes anhalten. Dies sei bei der Berechnung der Räumzeit und damit der kleinsten zulässigen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges zu berücksichtigen.

Die ggst. Eisenbahnkreuzung befinde sich zwischen den Ausfahrsignalen und dem Einfahrsignal des Bahnhofes Mattighofen. Sie werde daher in beiden Fahrtrichtungen durch Signale gedeckt. Diese Hauptsignale werden durch die Neuerrichtung von Lichtzeichen jeweils durch die Funktion als Deckungssignale ergänzt und die geplanten Lichtzeichen befinden sich unter Deckung dieser Signale. Es sei daher gemäß § 87 Abs. 7 EisbKrV der ordnungsgemäße Zustand gemäß § 87 Abs. 3 EisbKrV zu überwachen. Wenn die entsprechenden Voraussetzungen vorliegen würden, sei auch die ordnungsgemäße Funktion im

Sinne des § 87 Abs. 5 EisbKrV im deckenden Signal zu überwachen. Auf diese Vorgaben sei die belangte Behörde überhaupt nicht eingegangen und habe nicht überprüft, ob bei der Erstellung der Grundlagen gemäß § 5 Abs. 2 EisbKrV diese Vorgaben berücksichtigt worden sind. Es seien daher diese Grundlage unter Berücksichtigung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes zu überarbeiten. Dies betreffe sowohl den Räumweg als auch die Überwachung der Lichtzeichen gemäß § 87.

§ 87 Abs. 7 EisbKrV stelle sicher, dass ein „Entdeckerzug“, also ein Zug, der erst beim Befahren der Eisenbahnkreuzung „entdeckt“, dass die Lichtzeichen ausgefallen sind, jedenfalls vermieden wird. Fällt die Eisenbahn-kreuzungssicherungsanlage aus irgendeinem Grund aus, dann kann das deckende Signal nicht mehr in Freistellung gebracht werden und ein Befahren der nicht gesicherten Eisenbahnkreuzung wird jedenfalls verhindert. Bei einer reinen Fernüberwachung wird hingegen eine Störung der Eisenbahnkreuzungs-sicherungsanlage zwar an einer besetzten Betriebsstelle angezeigt, aber das Befahren der nicht gesicherten Eisenbahnkreuzung durch den „Entdeckerzug“ wird mit der Anzeige der Störung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage allein nicht verhindert. Es wurde beantragt, das Ermittlungsverfahren im obigen Sinne zu ergänzen und dem Bescheid an das ergänzte Ermittlungsverfahren anzupassen.

II. Sachverhalt, Beweiswürdigung:

Es handelt sich um eine Kreuzung der eingleisigen Bahnstrecke Steindorf bei Straßwalchen - Abzweigung Mining 1 (Braunau) in Bahn-km X mit der Gemeindestraße Kirchenweg im Gemeindegebiet von Mattighofen. Diese Eisenbahnkreuzung wird derzeit durch Freihaltung des Sichtraumes gemäß § 4 EKVO gesichert. Die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn beträgt 80 km/h in beide Fahrtrichtungen, die Fahrbahnbreite beträgt 4,5 m und der Kreuzungswinkel 106 Grad. Es handelt sich um geschotterte Gemeindestraße. Aufgrund des Kreuzungswinkels und der Fahrbahnbreite wird das auf der linken Straßenseite befindliche Andreaskreuz von den Fahrzeuglenkern um 2 m früher erreicht als jenes auf der rechten Straßenseite.

Die zukünftige Sicherung der Eisenbahnkreuzung ist mittels Lichtzeichen gemäß § 4 Abs. 1 Z 3 EisbKrV geplant. Die Signalgeber werden in Abständen von 4 m bis 4,3 m zur Gleisachse beidseits der Straße aufgestellt. Die Lichtzeichenanlage wird in beiden Richtungen fahrtbewirkt geschaltet, es ergeben sich Annäherungszeiten von 17 Sekunden. In Fahrtrichtung 1 wird eine Annäherungszeit von ca. 20 Sekunden ausgeführt. Die Anlage wird fernüberwacht (BFZ S) ausgeführt. Die ggst. Eisenbahnkreuzung befindet sich zur Gänze unter Deckung der Ein- und Ausfahrsignale des Bahnhofes Mattighofen, deren ordnungsgemäßer Zustand – das ist die Überwachung der Verfügbarkeit im Sinne des § 87 EisbKrV – in den deckenden Ein- und Ausfahrsignalen überwacht wird.

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 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.

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, […].

Gemäß § 87 Abs. 1 EisbKrV ist der ordnungsgemäße Zustand (Überwachung der Verfügbarkeit) der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken oder die ordnungsgemäße Funktion (Überwachung der Funktion) der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken in einer überwachenden Stelle oder in einem deckenden Signal anzuzeigen.

Gemäß § 87 Abs. 3 EisbKrV ist bei der Fernüberwachung der ordnungsgemäße Zustand (die Verfügbarkeit) der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit Schranken in einer besetzten Betriebsstelle anzuzeigen. Die Prüfung des ordnungsgenmäßen Zustandes hat auch jeweils die Prüfung zu umfassen, ob bei der Fahrt eines Schienenfahrzeuges über die Eisenbahnkreuzung die Lichtzeichen oder die Lichtzeichen mit Schranken ordnungsgemäß funktioniert haben.

Befinden sich Lichtzeichen oder Lichtzeichen mit Schranken unter Deckung eines Signals, ist der ordnungsgemäße Zustand gemäß Abs. 3 zu überwachen. Liegen die entsprechenden Voraussetzungen hiefür vor, ist auch die ordnungsgemäße Funktion im Sinne des Abs. 5 im deckenden Signal zu überwachen.

III.2. In der Verhandlung wurde klargestellt, dass sich aus dem Bauentwurf der ÖBB vom 19.10.2022 (Punkt 2.4.3.) ergibt, dass eine Lichtzeichenanlage errichtet wird, welche sich unter Deckung der Ein- und Ausfahrsignale des Bahnhofes Mattighofen befindet und deren ordnungsgemäßer Zustand (Überwachung der Verfügbarkeit im Sinne des § 87 EisbKrV) in den deckenden Ein- und Ausfahrsignalen überwacht wird. Die ggst. Lichtzeichenanlage erfüllt daher die Voraussetzungen des § 87 EisbKrV und auch alle sonstigen für Lichtzeichenanlagen vorgesehen technischen Bestimmungen, weshalb sie als geeignete Art der Sicherung anzusehen ist.

III.3.1. Im ggst. Fall befindet sich das linke Andreaskreuz aufgrund der relativ geringen Fahrbahnbreite und des nicht besonders stark von 90 Grad abweichenden Kreuzungswinkel nur ca 2 m vor dem rechten Signal. Fahrzeuglenker, welche ihr Fahrzeug bereits vor dem linken Signal anhalten, haben daher nur einen geringfügig längeren Räumweg als jene, welche vor dem rechten Signal anhalten. Auch wenn die Vertreter des Bf das diesbezügliche Vorbringen in der Verhandlung

nicht mehr ausdrücklich ausgeführt haben, ist dazu der Vollständigkeit halber Folgendes anzugeben:

Hält ein Fahrzeuglenker bereits auf Höhe des auf der linken Straßenseite befindlichen Lichtzeichens an, und fährt nach dem Erlöschen des Lichtzeichens weg, so kann er – sofern sich kein weiteres Schienenfahrzeug unmittelbar danach der Eisenbahnkreuzung nähert - diese gefahrlos überqueren. Nähert sich jedoch ein weiteres Schienenfahrzeug der Eisenbahnkreuzung an, bevor der Fahrzeuglenker das auf der rechten Straßenseite befindliche Lichtzeichen erreicht, so löst dieses Schienenfahrzeug wiederum das Rotlicht der Lichtzeichenanlage aus und der Fahrzeuglenker muss vor dem rechten Lichtzeichen wiederum anhalten. Es ist daher ausreichend, wenn für die Berechnung der Sperrstrecke der auf der rechten Straßenseite befindliche Signalgeber herangezogen wird. Die Sicherung der Eisenbahnkreuzung ist daher auch unter diesem Aspekt gewährleistet.

Die Beschwerde war daher abzuweisen.

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 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