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-652891/16/Zo

Datum:
Linz, 18. März 2024

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seinen Richter Mag. Zöbl über die Beschwerde des Bundesministeriums für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, gegen Punkt A IV. des Bescheides des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 24.07.2023, GZ: VERK-2023-126242/12-Pfe, betreffend die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 06.03.2024

zu Recht:

I. Die Beschwerde wird mit der Maßgabe abgewiesen, dass die Anführung der Verhandlungsschrift vom 11.05.2023 sowie des Bauentwurfes betreffend die Eisenbahnkreuzung in Bahn-km 12,487 als ergänzende Bestandteile des Bescheides zu entfallen haben.

II. Gegen diese Entscheidung ist eine Revision zulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I. Verfahrensgang:

I.1. Der Landeshauptmann von Oberösterreich (im Folgenden: belangte Behörde) hat mit dem im Spruch angeführten Bescheid, Punkt A IV. betreffend die Sicherung der Eisenbahnkreuzung in Bahn-km 12,487 der Bahnstrecke Steindorf bei Straßwalchen - Abzweigung Mining 1 (Braunau) Folgendes angeordnet:

„Eisenbahnkreuzung in Bahn-km 12,487
Die Eisenbahnkreuzung in Bahn-km 12,487 der ÖBB-Strecke Steindorf bei Straßwalchen - Abzweigung Mining 1 (Braunau) ist durch Lichtzeichen gemäß § 4 Abs. 1 Z. 3 EisbKrV zu sichern.

Die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege hat nach Maßgabe des Bauentwurfes der ÖBB-Infrastruktur AG vom 29.03.2023 samt Lageplan vom 28.03.2023 zu erfolgen.

Bei Einschränkung der derzeit vorhandenen Sichträume durch die Errichtung der Anlage sind für die betreffenden Quadranten Sicherungen über Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus vorzunehmen, wobei in den betreffenden Fahrtrichtungen die Geschwindigkeiten auf der Bahn auf 20 km/h zu reduzieren sind.

Für die Umsetzung wird eine Frist von 4 Jahren ab Rechtskraft dieses Bescheides festgesetzt und ist diese der Behörde schriftlich anzuzeigen.

Rechtsgrundlagen:
§§ 12 Abs. 1, 48 Abs. 1 Z. 1 und 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, i.d.g.F. i.V.m. §§ 4, 5, 37 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 11.05.2023, GZ VERK-2023-126242/2-Lea
- Bauentwurf der ÖBB-Infrastruktur AG EK in Km 12,487 vom 29.03.2023 samt Lageplan vom 28.03.2023“

[Hervorhebungen nicht übernommen]

I.2. In der dagegen rechtzeitig eingebrachten Beschwerde führte der Bf Folgendes aus:

„Angefochtener Bescheid
Bescheid vom 24. Juli 2023, GZ VERK-2023-126242/12-Pfe.

Belangte Behörde
Landeshauptmann von Oberösterreich.

Erklärung über den Umfang der Anfechtung (§ 9 Abs. 3 VwGVG)
Der Bescheid wird nur hinsichtlich des Spruchpunktes A) IV. (Eisenbahnkreuzung in Bahn-km 12,487) und der diesem Spruchpunkt zugrundeliegenden Unterlagen angefochten.

Begründung
Die Beschwerde erfolgt wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes und begründet sich wie folgt:

„Bauentwurf“ der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft
Befund und Gutachten des Amtssachverständigen stimmen mit dem „Bauentwurf“, der im Rahmen des Parteiengehörs dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat zur Kenntnis und Stellungnahme vorgelegt wurde, nicht vollständig überein.
Befund und Gutachten des Amtssachverständigen werden auf Seite 7 des angefochtenen Bescheides wörtlich wiedergegeben. Darin wird ausgeführt, dass die Ein- bzw. die Ausschaltung der Lichtzeichen in beiden Fahrtrichtungen fahrtbewirkt erfolge und die Annäherungszeiten der Schienenfahrzeuge mit 17 Sekunden ausgewiesen seien.
Im „Bauentwurf“, der dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat vorliegt, wird abweichend davon in der „Berechnung Terf Richtung 1“ eine ungünstigste Annäherungszeit von 20 Sekunden ausgewiesen.
Das der Entscheidung zu Grunde liegende Gutachten wäre diesbezüglich zu korrigieren.

Rechtliche Rahmenbedingungen
- Gemäß § 5 Abs. 1 EisbKrV hat die Behörde über die zur Anwendung kommende Sicherung einer Eisenbahnkreuzung im Einzelfall nach Maßgabe der Zulässigkeit der einzelnen Arten der Sicherung gemäß den §§ 35 bis 39 EisbKrV sowie nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden. Den erläuternden Bemerkungen zu BGBl. II Nr. 216/2012 kann entnommen werden, dass hinsichtlich des Betrachtungszeitraumes für die absehbare Entwicklung des Verkehrs auf der Straße Zeiträume in Betracht kommen, wie sie in der Verkehrstechnik üblich sind. Daraus folgt, dass neben den eisenbahntechnischen Grundsätzen in Verwaltungsverfahren betreffend Eisenbahnkreuzungen auch verkehrstechnische Grundsätze anzuwenden sind.

- Gemäß § 5 Abs. 2 EisbKrV sind die für die Entscheidung gemäß § 5 Abs. 1 EisbKrV erforderlichen Grundlagen der Behörde vom jeweiligen Verkehrsträger zur Verfügung zu stellen. Dabei müsste unbestritten sein, dass die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorzulegenden Grundlagen den einschlägigen Rechtsvorschriften (Eisenbahnrecht und Arbeitnehmerschutzrecht) entsprechen müssen und diese auch eingehalten sind.

- 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. Aus diesen Bestimmungen folgt schlüssig, dass auf der rechten Straßenseite nicht in jedem Fall ein Andreaskreuz angebracht sein muss und daher auch nicht immer vorhanden ist.

- Gemäß § 48 Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO) sind Straßenverkehrszeichen auf der rechten Straßenseite oder oberhalb der Fahrbahn anzubringen, sofern sich aus diesem Bundesgesetz (StVO) nichts anderes ergibt. Es werden aber auch Straßenverkehrszeichen angetroffen, die auf der rechten und auf der linken Straßenseite angebracht sind. Diesfalls stehen die Straßenverkehrszeichen auf der rechten und auf der linken Straßenseite „auf gleicher Höhe“ (d.h. die Verbindungslinie der beiden Aufstellungsorte liegt in einem rechten Winkel zur Straßenachse und die beiden Straßenverkehrszeichen auf der rechten und linken Straßenseite werden somit gleichzeitig erreicht).

Bei Eisenbahnkreuzungen gelten jedoch für die Anbringung der Andreaskreuze nicht die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung, sondern die Sonderbestimmungen des § 22 EisbKrV. Aus diesen Bestimmungen ergibt sich auch, dass die Andreaskreuze bei schiefwinkeligen Eisenbahnkreuzungen in der Regel nicht „auf gleicher Höhe“ angebracht sind und die Andreaskreuze auf der rechten und auf der linken Straßenseite eben nicht gleichzeitig erreicht werden. Es kann das Andreaskreuz in diesen Fällen entweder auf der rechten Straßenseite (spitzer Kreuzungswinkel) oder auf der linken Straßenseite (stumpfer Kreuzungswinkel) zuerst erreicht werden. Ist auf der rechten Straßenseite kein Andreaskreuz angebracht, dann wird in jedem Fall das Andreaskreuz auf der linken Straßenseite zuerst erreicht.

- Gemäß § 22 Abs. 8 EisbKrV ist bei stumpfwinkeligen Kreuzungen das Andreaskreuz auf der rechten Straßenseite so aufzustellen, dass ein vor dem Andreaskreuz stehendes Fahrzeug nicht näher als 2,75 m an die Achse des nächstgelegenen Gleises heranragt. Diese Bestimmung kann jedoch dann nicht erfüllt werden, wenn die Anbringung eines Andreaskreuzes auf der rechten Straßenseite gemäß § 22 Abs. 3 EisbKrV gar nicht möglich ist.

- Kann den Anforderungen des § 22 Abs. 7 und 8 EisbKrV nicht entsprochen werden, darf das Andreaskreuz gemäß § 22 Abs. 9 EisbKrV in einem solchen näheren Abstand zur nächstgelegenen Schiene 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 beantragen.

- 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. Die Standorte der Lichtzeichen fallen daher immer mit den Standorten der Andreaskreuze zusammen.

- Gemäß § 63 EisbKrV ist bei fahrtbewirkter Anschaltung der Lichtzeichen wie im

vorliegenden Fall der Zeitpunkt der Anschaltung der Lichtzeichen so zu bemessen, dass Straßenbenützer, die sich zum Zeitpunkt der Anschaltung der Lichtzeichen auf der Eisenbahnkreuzung befinden, diese noch gefahrlos verlassen können (erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges). Ist bei Aufleuchten des gelben Lichtes ein sicheres Anhalten vor der Eisenbahnkreuzung nicht mehr möglich, haben die Straßenbenützer gemäß § 99 Abs. 1 letzter Satz EisbKrV weiter zu fahren. Dies gilt umso mehr für jene Straßenbenützer, die sich zum Zeitpunkt der Anschaltung der Lichtzeichen bereits auf der Eisenbahnkreuzung befinden.

- Wenn Straßenbenützer anzuhalten haben, dann haben diese gemäß § 97 Abs. 4 EisbKrV, je nachdem, was sie im konkreten Fall zuerst erreichen, vor der Haltelinie oder Ordnungslinie, wenn eine solche vorhanden ist, oder vor dem Andreaskreuz, jedoch mindestens in einer Entfernung von 3 m vor der nächstgelegenen Schiene anzuhalten. Wo jeweils anzuhalten ist, regeln somit die Bestimmungen des § 97 Abs. 4 EisbKrV. Das Überfahren der Stelle, an der anzuhalten ist, bedeutet daher gleichzeitig auch das Einfahren in die Eisenbahnkreuzung und die Straßenbenützer befinden sich mit dem Einfahren in die Eisenbahnkreuzung bereits auf der Eisenbahnkreuzung.

- Gemäß § 65 EisbKrV ist bei der Ermittlung der erforderlichen Annäherungszeit davon auszugehen, dass Straßenfahrzeuge vor der Eisenbahnkreuzung anhalten. Wo Straßenfahrzeuge vor der Eisenbahnkreuzung anzuhalten haben, wird durch die Bestimmungen des § 97 Abs. 4 EisbKrV normiert. Für das Anfahren bis zum Erreichen der Mindestgeschwindigkeit gemäß § 45 EisbKrV innerhalb der gemäß Anlage 1 zu ermittelnden Sperrstrecke sind für die einzelnen Arten von Straßenbenützern bestimmte Mindestbeschleunigungswerte vorgegeben.

- Gemäß Anlage 1, Z 2 lit. a) EisbKrV beginnt die Sperrstrecke d für den 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. Bei der Ermittlung der Sperrstrecke fehlt jedoch die Regelung für die Sperrstrecke bei Vorhandensein einer Haltelinie, weil das Straßenfahrzeug dann bereits vor der Haltelinie anhalten muss und dann bereits nach Überfahren der Haltelinie in die Eisenbahnkreuzung „einfährt“ und nicht erst, wenn der Signalgeber oder ein Abstand von mindestens 3 m vor der nächstgelegenen Stelle erreicht wird.

Werden zuerst Lichtzeichen auf der linken Straßenseite erreicht, was bei stumpfwinkeligen Eisenbahnkreuzungen regelmäßig der Fall ist (und somit auch im gegenständlichen Fall), dann muss nach dem Wortlaut der Verordnung vor den Lichtzeichen auf der linken Straßenseite angehalten werden. Ein Weiterfahren bis zum Erreichen der Lichtzeichen auf der rechten Straßenseite oder bis zu einer vorhandenen Haltelinie ist nach den Bestimmungen des § 97 Abs. 4 EisbKrV (abweichend von den Regeln der hier nicht geltenden StVO) nicht zulässig. Die Vorgaben der Anlage 1 Z 2 lit. a) EisbKrV für die Berechnung der Sperrstrecke widersprechen bei stumpfwinkeligen Eisenbahnkreuzungen den Vorgaben des § 97

Abs. 4 EisbKrV, da zwar beim Erreichen des ersten Lichtzeichens auf der linken Straßenseite bereits angehalten werden muss, die Sperrstrecke als Teil des Räumweges aber erst bei dem Lichtzeichen auf der rechten Straßenseite beginnt. Die Räumung der Eisenbahnkreuzung dauert in diesen Fällen länger, als es sich aufgrund der theoretischen Berechnung nach den Vorgaben der Anlage 1 Z 2 lit. a) EisbKrV ergibt. Die Berechnungsergebnisse liegen daher nicht „auf der sicheren Seite“!

- Führen Verkehrswege für Fußgänger oder Fahrzeuge in den Gefahrenraum von Gleisen, so müssen gemäß § 3 Abs. 1 Eisenbahn-ArbeitnehmerInnen-schutzverordnung (EisbAV) an Stellen, an denen herannahende Schienenfahrzeuge nicht rechtzeitig wahrgenommen werden können, Einrichtungen vorhanden sein, durch die eine Gefährdung von Arbeitnehmern vermieden wird. Bei der Sicherung eines schienengleichen Überganges ist sicherzustellen, dass die Straßenbenützer, die sich dem schienengleichen Übergang nähern und die Annäherung eines Schienenfahrzeuges wahrnehmen, entweder vor dem schienengleichen Übergang verlässlich anhalten können oder, wenn ihnen ein Anhalten vor dem schienengleichen Übergang nicht mehr möglich ist, den schienengleichen Übergang ungefährdet überqueren und verlassen können.

Verkehrstechnische Rahmenbedingungen

- Der Stand der Technik, der sich aus der wissenschaftlichen Forschung an Universitäten und den sich daraus ableitbaren wissenschaftlichen Erkenntnissen ergibt, ist beispielsweise an der früheren Gesamthochschule und nunmehrigen Bergischen Universität Wuppertal von dem dort lehrenden und forschenden Prof. Dr. Ing. J F im Rahmen des einschlägigen Fachbuches „Grundlagen der Bahntechnik“ in der zweiten Auflage erstmals im Jahr 1980 für die Öffentlichkeitdokumentiert worden. Dieser Stand der Technik hat sich in seinen Grundsätzen über die letzten vier Jahrzehnte kaum geändert und darf daher hier „Pars pro toto“ kurz dargestellt werden. Im Jahr 1980 wurden diese Grundsätze im Sonderkapitel 10 des angeführten Fachbuches erstmals dargestellt:

„Dem Ingenieur stellen sich zwei Aufgaben:
• Die bauliche Gestaltung der sich kreuzenden Verkehrswege Schiene/Straße und
• die gegenseitige verkehrstechnische Sicherung“ (ebenda, Seite 276).

„Die technische Sicherung basiert darauf, dass eine Zugannäherung den Straßenverkehrsteilnehmern angezeigt, ihnen das rechtzeitige Räumen des Schienenbereiches ermöglicht und für die nachfolgenden Verkehrsteilnehmer der Bahnübergang gesperrt wird“ (ebenda, Seite 282).

- Die Berechnung dazu erfolgt unter Zugrundelegung der in der Verkehrstechnik geltenden Gesetzmäßigkeiten des Verkehrsablaufes. Diese Gesetzmäßigkeiten des Verkehrsablaufes betreffen hier insbesondere das „Räumen und Einfahren beim Phasenwechsel“. Der „Phasenwechsel“ wird bei einer Eisenbahnkreuzung durch das Einschalten der Lichtzeichen (des gelben Lichtes) eingeleitet. Die Straßenbenützer müssen die Eisenbahnkreuzung räumen und das sich annähernde Schienenfahrzeug fährt in die Eisenbahnkreuzung ein. Die Vorgaben für die

Berechnung sind als Stand der Technik wiederum in einem führenden einschlägigen Fachbuch des Beuth-Verlages mit dem Titel „Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrstechnik, Band 1, Straßenverkehrstechnik“, herausgegeben von einem Autorenkollektiv, ausführlich dokumentiert. Abweichend von den Parametern für das Räumen der Kreuzung und für das Einfahren in die Kreuzung ist von den in der Eisenbahnkreuzungsverordnung vorgegebenen Werten auszugehen. Dies begründet sich insbesondere darin, dass Schienenfahrzeuge bei der Annäherung an Eisenbahnkreuzungen grundsätzlich nicht auf Sicht fahren und wesentlich längere Bremswege benötigen als die Teilnehmer am Straßenverkehr. Die Berechnung selbst muss aber in der gleichen Weise erfolgen und somit sicherstellen, dass das langsamste bzw. längste Straßenfahrzeug die Eisenbahnkreuzung sicher verlassen hat, wenn das Schienenfahrzeug die Eisenbahnkreuzung erreicht, da das Schienenfahrzeug nicht auf Sicht fährt und daher nicht wie ein Straßenfahrzeug mit seinen hohen Bremsverzögerungen bei Fahrthindernissen auf der Kreuzung noch vor der Kreuzung anhalten kann.

Entscheidungsgrundlagen der belangten Behörde zu § 3 Abs. 1 EisbAV

In der Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat ausgeführt, dass in Bezug auf die Eisenbahnkreuzung in km 12,487 der Räumweg bereits bei dem linken, zuerst erreichten Lichtzeichen beginnt (siehe Seite 7 des angefochtenen Bescheides).

In den rechtlichen Erwägungen führt die belangte Behörde aus, das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich habe in jüngster Rechtsprechung in einem ähnlich gelagerten Fall klargestellt, dass gemäß § 97 Abs. 4 EisbKrV ein Fahrzeuglenker das Lichtzeichen dann erreiche, wenn er sich auf gleicher Höhe mit dem rechts der Straße angebrachten Lichtzeichen befinde. Die zusätzliche Anbringung der Sicherungseinrichtung auf der linken Straßenseite diene lediglich der leichteren Erkennbarkeit der Einrichtung.

Ferner sei seitens des Landesverwaltungsgerichtes keine Änderung an der Sicherheit der Eisenbahnkreuzung vor allem unter Zugrundelegung der Bestimmung des § 65 EisbKrV erkannt worden, auch wenn ein Straßenbenützer bereits auf Höhe des auf der linken Straßenseite befindlichen Lichtzeichens anhalten würde. In diesem Zusammenhang verweist die belangte Behörde auf die Entscheidung des Landesverwaltungsgerichtes Oberösterreich vom 27. Juni 2023, GZ LVwG-652643/10/Zo.

Die vorliegenden Berechnungen entsprächen somit den rechtlichen Vorgaben und es bedürfe keiner Korrektur der Unterlagen.

Erkenntnis des Landesverwaltungsgericht Oberösterreich, GZ LVwG-652643/10/Zo

Die belangte Behörde stützt sich hinsichtlich der Vorbringen des Verkehrs-Arbeitsinspektorates sowohl formal als auch inhaltlich im Wesentlichen auf das angeführte Erkenntnis des Landesverwaltungsgericht Oberösterreich, weil mit diesem Erkenntnis über einen gleichartig gelagerten Fall (stumpfer Kreuzungswinkel) entschieden wurde. Es ist daher erforderlich, sich mit diesem Erkenntnis näher auseinanderzusetzen.

Restzeit gemäß § 65 EisbKrV bei einer Haltelinie

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich führt auf Seite 4 von 10 des angeführten Erkenntnisses aus, zu den Haltelinien ergebe sich nach den schlüssigen Ausführungen des Sachverständigen für das langsamste und längste Fahrzeug eine um 2 Sekunden längere Räumzeit gegenüber einem Anhalten direkt beim Lichtzeichen, sodass auch die Annäherungszeit um 2 Sekunden verlängert werde. Bei der Berechnung der Annäherungszeit sei im § 65 EisbKrV eine Restzeit von 3 Sekunden vorgesehen, welche als „Sicherheitspolster" für jene Fälle diene, in denen ein Fahrzeuglenker – aus welchen Gründen auch immer – vor jener Straßenstelle anhält, an der tatsächlich spätestens angehalten werden muss. Diese Restzeit decke daher jene 2 Sekunden ab, welche sich aus der Differenz zwischen Haltelinie und Signal ergebe. Aus eisenbahntechnischer Sicht könne auch das langsamste und längste Fahrzeug die Eisenbahnkreuzung gefahrlos überqueren.

Diesen Ausführungen des Sachverständigen ist nachstehendes entgegenzuhalten:

- Die in der Berechnung geforderte Restzeit von 3 Sekunden dient ausschließlich der Berücksichtigung von nicht abwägbaren und damit nicht zahlenmäßig berücksichtigbaren Einflüssen, nicht jedoch der Berücksichtigung eines erwartbaren oder sogar gebotenen Verhaltens eines Straßenbenützers als
„Sicherheitspolster".

- Die Restzeit von 3 Sekunden soll sicherstellen, dass ein Triebfahrzeugführer eines Zuges, der sich mit einer (gemäß § 37 EisbKrV zulässigen) Geschwindigkeit von bis zu 140 km/h der Eisenbahnkreuzung nähert, nicht wegen eines langsamen und langen Fahrzeuges (in der Regel Lastwagenzüge) auf der Eisenbahnkreuzung eine Schnellbremsung einleitet. Bei einer Restzeit von 3 Sekunden wird die Eisenbahnkreuzung nämlich noch bis 3 Sekunden vor dem Erreichen der Eisenbahnkreuzung durch langsame und lange Fahrzeuge mit einem entsprechenden Gewicht und Volumen blockiert und dann erst freigefahren.

- Verlängert sich, wie vom Sachverständigen ausgeführt, die Räumzeit um 2 Sekunden, dann verbleibt nur eine einzige Sekunde zwischen dem langsamen Räumen der Eisenbahnkreuzung durch Schwerlastfahrzeuge und dem Einfahren des Zuges auf die Eisenbahnkreuzung. Ob dies dann überhaupt ausreicht und die Eienbahnkreuzung vom Schwerlastwagen rechtzeitig geräumt wird, kann nicht der Einschätzung des Triebfahrzeugführers überlassen sein.

- Verlängert sich die Räumzeit um eine weitere Sekunde, dann fahren der räumende Schwerlastwagen und der herannahende Zug „auf Berührung". Dies kann den Triebfahrzeugführern als erhebliche psychische Belastung keinesfalls zugemutet werden.

- Triebfahrzeugführer haben beim Führen von Zügen immer die Infrastruktur und die Oberleitung zu beobachten. Daraus folgt, dass sie Schutzmaßnahmen ergreifen müssen, wenn sie Gefährdungen für den Zug wahrnehmen. Ist die Infrastruktur nicht frei, dann ist die dafür geeigete Schutzmaßnahme immer die Schnellbremsung. Es muss in jenen Fällen, in denen bei Eisenbahnkreuzungen die

Restzeit nicht ausreichend bemessen ist, damit gerechnet werden, dass Triebfahrzeugführer zur Minimierung der psychischen Belastung in derartigen Fällen bereits vorsorglich eine Schnellbremsung einleiten, um einen Zusammenprall auf der Eisenbahnkreuzung zu vermeiden bzw. die Folgen eines Zusammenpralls zumindest zu vermindern. Diese Vorgangsweise ist jedoch nicht mit der Ordnung des Eisenbahnbetriebes vereinbar.

- Es ist für einen Triebfahrzeugführer darüber hinaus gar nicht unterscheidbar, ob ein Straßenbenützer sich noch in zulässiger Weise auf der Eisenbahnkreuzung befindet oder sich nur deshalb noch auf der Eisenbahnkreuzung befindet, weil er sich nicht rechtskonform verhält. Daraus muss daher die Schlussfolgerung gezogen werden, dass die jeweilige Restzeit genau aus diesen Gründen im jeweiligen Einzelfall so bemessen sein muss, dass der Triebfahrzeugführer bei der Annäherung an die Eisenbahnkreuzung diese im Normalfall jedenfalls schon freigefahren erblicken kann.

Im Ergebnis darf die Restzeit daher entgegen den Ausführungen des Sachverständigen nicht im obigen Sinne verkürzt werden.

Restzeit gemäß § 65 EisbKrV beim Anhalten auf Höhe des linken Signalgebers

Der Sachverständige hat in diesem Zusammenhang gesondert ausgeführt, bei einer Berechnung der Räumstrecke vom linken Signalgeber aus wäre diese laut den Plänen mindestens um 10 m länger. Daraus ergäbe sich eine Verlängerung der erforderlichen Annäherungszeit um mindestens 5 Sekunden.

Verlängert sich die erforderliche Annäherungszeit jedoch um 5 Sekunden, dann wird nach den obigen Ausführungen des Sachverständigen die Restzeit nicht nur vollständig „konsumiert“, sondern es fehlen sogar noch zwei Sekunden. Dies bedeutet, dass auch bei korrekter Anwendung der Eisenbahnkreuzungsverordnung durch die Straßenverkehrsteilnehmer und den Triebfahrzeugführer ein Zusammenprall bereits „vorprogrammiert“ ist und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer nicht mehr gewährleistet ist.

Begriff des Erreichens einer Anhaltestelle

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich führt auf Seite 5 von 10 des angeführten Erkenntnisses aus, dass bei der Anwendung der dort angeführten Bestimmungen des § 97 Abs. 4 EisbKrV noch nichts darüber gesagt wäre, was diese Bestimmung unter „erreichen“ verstünde. Im Hinblick auf die in Österreich geltende Rechtsfahrordnung erreiche ein Fahrzeuglenker einen neben der Straße befindlichen Punkt dann, wenn er sich auf gleicher Höhe mit dem auf seiner Straßenseite – also der rechten – angebrachten Punkt befinde.

Dies trifft, wie im Weiteren näher auszuführen ist, nur grundsätzlich zu.

Anbringung und Gültigkeit von Straßenverkehrszeichen gemäß StVO Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich führt auf Seite 6 von 10 des angeführten

Erkenntnisses weiters aus, aus den Bestimmungen der StVO hinsichtlich der Anbringung von Straßenverkehrszeichen (§ 48 Abs. 2) ergäbe sich eindeutig, dass Verkehrszeichen rechts der Fahrbahn oder oberhalb anzubringen seien. Eine zusätzliche Anbringung links der Fahrbahn sei zulässig, ändere aber nichts daran, dass Verkehrszeichen nur dann verbindlich seien, wenn sie rechts oder oberhalb der Fahrbahn angebracht sind. Verkehrszeichen, welche ausschließlich links der Fahrbahn angebracht sind, hätten für die Benützer dieser Fahrbahn keine Bedeutung.

Diese Ausführungen sind in mehrfacher Hinsicht unrichtig bzw. unzutreffend.

- Für die Anbringung des Straßenverkehrszeichen „Andreaskreuz“ und der Lichtzeichen gemäß § 4 Abs. 1 Z 3 EisbKrV sind die angeführten Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung gar nicht einschlägig. Vielmehr gelten dafür ausschließlich die Bestimmungen der §§ 22 und 28 EisbKrV, die von den Bestimmungen der StVO teilweise signifikant abweichen – aus welchen Gründen
auch immer.

- Wie bereits bei der Darstellung des rechtlichen Rahmens ausgeführt, stehen Straßenverkehrszeichen, wenn sie auch zusätzlich links der Fahrbahn aufgestellt sind, immer „auf gleicher Höhe“ mit den rechts der Fahrbahn aufgestellten Straßenverkehrszeichen. Der Aufstellungsort des linken Straßenverkehrszeichen ist deshalb in diesen Fällen nicht maßgebend.

- Es existieren Straßenverkehrszeichen, die gemäß StVO nur auf der linken Straßenseite aufgestellt sind. Dazu zählen z. B. das Ende des Ortsgebietes, das Ende eines Überholverbotes oder das Ende einer Geschwindigkeitsbeschränkung.
Die Ausführungen des Landesverwaltungsgerichtes Oberösterreich, Verkehrszeichen, welche ausschließlich links der Fahrbahn angebracht sind, hätten
für die Benützer dieser Fahrbahn keine Bedeutung, sind daher schlichtweg falsch.

Im Ergebnis müssen entgegen den Ausführungen des Landesverwaltungsgerichtes Oberösterreich auch jene Straßenverkehrszeichen beachtet werden, die nur links der Fahrbahn aufgestellt sind.

Nach den Bestimmungen des § 22 EisbKrV sind die Andreaskreuze und damit auch die Lichtzeichen abweichend von der Verwaltungspraxis der StVO bei schiefwinkeligen Eisenbahnkreuzungen eben nicht „auf gleicher Höhe“. Darüber hinaus müssen Andreaskreuze und Lichtzeichen gar nicht immer auf der rechten Straßenseite angeordnet sein und dürfen rechts daher fehlen.

Aus den oben dargestellten Randbedingungen ergibt sich damit schlüssig, dass nach den Bestimmungen der Eisenbahnkreuzungsverordnung auch die Straßenverkehrszeichen auf der linken Straßenseite beachtet werden müssen. Die auf der Seite 6 und 10 des Erkenntnisses des Landesverwaltungsgerichtes folgenden Ausführungen sind daher nicht zutreffend.

Wiederholtes Anhalten vor und auf der Eisenbahnkreuzung

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich führt auf Seite 7 von 10 des angeführten Erkenntnisses aus, der Fahrzeuglenker müsse gemäß § 97 Abs. 4 EisbKrV vor der Haltelinie oder dem Lichtzeichen wieder anhalten, wenn sich bis zum Erreichen der Haltelinie bzw. des Lichtzeichens auf der rechten Straßenseite durch das Straßenfahrzeug ein weiteres Schienenfahrzeug annähert und wiederum das Lichtzeichen auslöst. Dasselbe gelte auch, wenn nach dem Losfahren an der Haltelinie und vor dem Erreichen des Lichtzeichens ein neuerliches Schienenfahrzeug das Lichtzeichen auslöst. Es sei daher ausreichend, wenn für die Berechnung der Sperrstrecke der auf der rechten Straßenseite befindliche Signalgeber herangezogen werde.

Diese Ausführungen treffen nicht zu und sind aus den nachstehenden Gründen rechtswidrig.

- Grundsätzlich müssen Straßenbenützer gemäß § 99 Abs. 1 EisbKrV anhalten, wenn sie bei der Annäherung an die Eisenbahnkreuzung ein gelbes oder rotes Licht wahrnehmen. Gemäß § 97 Abs. 4 EisbKrV haben die Straßenbenützer in diesen Fällen vor der Eisenbahnkreuzung anzuhalten. Wo sie im Einzelnen anzuhalten haben, wird in den einzelnen Ziffern des Abs. 4 klar festgelegt.

- Ist bei Aufleuchten des gelben Lichtes ein sicheres Anhalten vor der Eisenbahnkreuzung nicht mehr möglich (nämlich dort, wo es gemäß § 97 Abs. 4 EisbKrV geboten ist), haben die Straßenbenützer gemäß § 99 Abs. 1 letzter Satz EisbKrV weiterzufahren und nicht noch einmal anzuhalten.

- Wenn ein sicheres Anhalten vor der Eisenbahnkreuzung nicht mehr möglich ist und die Stelle, an der gemäß § 97 Abs. 4 EisbKrV angehalten werden sollte, überfahren wird, dann befinden sich die Straßenbenützer nicht mehr vor, sondern auf der Eisenbahnkreuzung und dürfen nicht mehr anhalten, sondern haben im obigen Sinne weiterzufahren.

Aufgrund dieser hier dargestellten Rahmenbedingungen ist die Sicherheit der Arbeitnehmer entgegen den Ausführungen des Landesverwaltungsgerichtes Oberösterreich nicht mehr gewährleistet. Die Berechnung der Sperrstrecke ab dem auf der rechten Fahrbahnseite angeordneten Signalgeber (wenn dort überhaupt vorhanden, siehe oben), widerspricht damit sehr wohl den Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes.

Gleiches gilt für die letzten drei Absätze des Abschnittes III. auf Seite 8 von 10 des Erkenntnisses des Landesverwaltungsgerichtes Oberösterreich.

Unzulässigkeit der Revision

Im Spruchpunkt II. des Erkenntnisses des Landesverwaltungsgerichtes Oberösterreich hat das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich entschieden, dass eine Revision unzulässig wäre.

In der Begründung zu Spruchpunkt II. führt das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich auf Seite 8 von 10 aus, dass die ordentliche Revision unzulässig sei, da keine Rechtsfrage

im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Die Entscheidung weiche weder von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehle es an einer solchen. Weiters sei die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Es lägen auch keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.
Gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG ist gegen ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes die Revision zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird.
Die Begründung des Landesverwaltungsgerichtes Oberösterreich wiederholt im Wesentlichen nur den Text des Art. 133 Abs. 4 B-VG, ohne näher darzulegen, welcher Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes das gegenständliche Erkenntnis zumindest weitgehend entspricht. Es fehlt daher entgegen den Ausführungen („noch fehlt es an einer solchen“) eine Bezugnahme auf die aktuelle Judikatur.

Das Anführen einer für die dem gegenständlichen Erkenntnis zugrunde liegende Beschwerde zutreffende Rechtsprechung ist jedoch offenbar gar nicht möglich, weil es eine solche einfach nicht gibt. So hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat seit dem In-Kraft-Treten der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 am 1. September 2012 eine praktisch lückenlose Dokumentation der Verfahren gemäß § 49 Abs. 2 EisbG, weil die Parteistellung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates in derartigen Verfahren von den Verfahrensbehörden nie in Frage gestellt wurde und dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat in derartigen Verfahren von den Verfahrensbehörden regelmäßig das gesetzliche Parteiengehör gewährt wurde.

Die Begründung des Landesverwaltungsgerichtes Oberösterreich für die Unzulässigkeit der Revision ist daher schlichtweg falsch und tatsachenwidrig.

Rechtsfragen, denen grundsätzliche Bedeutung zukommt

Im Zusammenhang mit dem angeführten Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichtes Oberösterreich und dem vorausgegangenen Beschwerdeverfahren vor dem Verwaltungsgericht sowie in Verbindung mit dem vorausgegangenen Verwaltungsverfahren erster Instanz bei der belangten Behörde ergibt sich die Notwendigkeit zur Lösung der nachstehenden Rechtsfragen, denen grundsätzliche Bedeutung zukommt.

Anzahl der Verfahren gemäß § 49 Abs. 2 EisbG

Die Entscheidung über die im Einzelfall anzuordnende Sicherung gemäß § 49 Abs. 2 EisbG ist, wie der Gesetzestext es bereits ableiten lässt, eine Entscheidung im Einzelfall für eine bestimmte Eisenbahnkreuzung. Die Bestimmungen der §§ 102 und 103 EisbKrV erfordern jedoch eine Vielzahl von gleichartigen Verwaltungsverfahren, in besonders hohem Maße zumindest bis zum Ablauf der den zuständigen Behörden vorgegebenen

Überprüfungsfristen. Die hier aufgeworfenen und zu lösenden Rechtsfragen betreffen daher eine Vielzahl von noch zu erwartenden Verwaltungsverfahren in gleicher Weise. Diesen Rechtsfragen kommt daher über den konkreten Einzelfall hinaus eine grundsätzliche Bedeutung zu.

Einhaltung von Arbeitnehmerschutzvorschriften bei Verfahren gemäß § 49 Abs. 2 EisbG

Der Verwaltungsgerichtshof hat bereits ausgesprochen, dass bei der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen Arbeitnehmerschutzbestimmungen berührt sind und das Verkehrs-Arbeitsinspektorat als Partei im Verwaltungsverfahren anzuhören ist. Dies war bei den Verwaltungsbehörden selbst immer unbestritten, die Rechtsprechung erfolgte nur im Zusammenhang mit dem diesbezüglichen Vorbringen mitbeteiligter Parteien.

Nach der Aktenlage des Verkehrs-Arbeitsinspektorates liegt aber noch keine Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes darüber vor, in welcher Form der Arbeitnehmerschutz in Verwaltungsverfahren gemäß § 49 Abs. 2 EisbG zu berücksichtigen ist.

Das Verwaltungsverfahren zur Entscheidung über die im Einzelfall anzuwendende Sicherung einer Eisenbahnkreuzung ist nach der bereits vorliegenden Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes kein Plangenehmigungsverfahren. Dies gilt auch dann, wenn die Grundlagen gemäß § 5 Abs. 2 EisbKrV als „Bauentwurf“ bezeichnet sind. Eine Plangenehmigung erfolgt basierend auf die Sicherungsentscheidung zur Umsetzung der angeordneten Sicherung erst im Rahmen eines Baugenehmigungsverfahrens (gemäß §§ 92 bis 94 ASchG auch unter Berücksichtigung des Arbeitnehmerschutzes), sofern dafür nicht die Bestimmungen des § 36 Abs. 1 EisbG zur Anwendung kommen.

Die gemäß § 5 Abs. 2 EisbKrV für die Entscheidung gemäß § 5 Abs. 1 EisbKrV erforderlichen Grundlagen sind der Behörde vom jeweiligen Verkehrsträger zur Verfügung zu stellen. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat ist bei der Gewährung des Parteiengehörs in der Vergangenheit immer davon ausgegangen, dass die für die Entscheidung der Behörde erforderlichen Grundlagen selbstverständlich den zutreffenden eisenbahnrechtlichen und arbeitnehmerschutzrechtlichen Rechtsvorschriften entsprechen müssen. Zur Beurteilung, ob die zutreffenden Rechtsvorschriften auch eingehalten sind, müssen in den Grundlagen für die Entscheidung alle Informationen vorliegen, die die Prüfung auf Einhaltung dieser Rechtsvorschriften auch ermöglichen.

In der jüngeren Verwaltungspraxis werden vermehrt Entscheidungsgrundlagen vorgelegt, die entweder unvollständig sind (wie im vorliegenden Fall) oder deren Informationsgehalt bereits klar erkennen lässt, dass die zutreffenden Rechtsvorschriften nicht eingehalten sind (zum Beispiel falsche Anordnung der Andreaskreuze, falsche Ermittlung oder falsche Berechnung der Sperrstreckenlängen, keine Berücksichtigung der verkehrstechnischen Berechnung der Räumzeiten gemäß § 3 Abs. 1 EisbAV usw.).

Es ergibt sich daher daraus die Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung, ob die Behörde verpflichtet ist, bei der Feststellung der fehlenden Vollständigkeit der Entscheidungsgrundlagen oder bei der festgestellten Nichteinhaltung von Rechtsvorschriften in den Enscheidungsgrundlagen die Ergänzung bzw. die Korrektur der

Entscheidungsunterlagen zu veranlassen, oder nicht. Dabei geht das Verkehrs-Arbeitsinspektorat im Sinne des Beschwerdeantrages davon aus, dass bei der Lösung dieser Rechtsfrage nur eine Ergänzung oder eine Korrektur der Entscheidungsgrundlagen in Frage kommen kann, da unvollständige oder falsche Entscheidungsgrundlagen nicht zu einer korrekten Entscheidung führen können. In den jüngsten Entscheidungen von Behörden bzw. Verwaltungsgerichten wurde wie im gegenständlichen Verfahren nämlich keine Ergänzung oder Korrektur veranlasst und wurden die Entscheidungsgrundlagen ohne Berücksichtigung des Arbeitnehmerschutzes unverändert mit den aufgezeigten Fehlern oder Unvollständigkeiten der Entscheidung zu Grunde gelegt.

Restzeit als „Sicherheitspolster“

Der Amtssachverständige des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung sowie das erkennende Landesverwaltungsgericht Oberösterreich interpretierten die Bestimmungen des § 65 EisbKrV betreffend die Restzeit von 3 Sekunden als „Sicherheitspolster“ für jene Fälle, in denen ein Fahrzeuglenker bereits früher als aus ihrer Sicht erforderlich anhält (siehe oben). Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat kann sich dieser Interpretation nicht anschließen und geht wie oben bereits näher dargestellt vielmehr davon aus, dass die Restzeit nur der Berücksichtigung von nicht abwägbaren Einflüssen und der Verringerung der psychischen Belastung des Triebfahrzeugführers bei der Annäherung an die Eisenbahnkreuzung dienen kann.

Es ergibt sich daher daraus die Rechtsfrage grundsätzlicher Bedeutung, ob die Restzeit im Sinne des § 65 EisbKrV tatsächlich nur als „Sicherheitspolster“ im Sinne der Interpretation des Landesverwaltungsgerichtes Oberösterreich oder doch im Sinne der Sichtweise des Verkehrs-Arbeitsinspektorates nur der Berücksichtigung von nicht abwägbaren Einflüssen dient, die daher naturgemäß auch nicht in die Berechnung der erforderlichen Annäherungszeit einfließen können.

„Erreichen“ der Anhaltestelle

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich interpretiert die Bestimmungen des § 97 Abs. 4 EisbKrV so, dass ein Fahrzeuglenker unter Zugrundelegung der Rechtsfahrordnung in Österreich einen neben der Straße befindlichen Punkt dann erreicht, wenn er sich auf gleicher Höhe mit dem auf seiner (= rechten) Straßenseite angebrachten Punkt befindet. Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat ist dagegen der Auffassung, dass auch die Straßenverkehrszeichen auf der linken Seite beachtet werden müssen (siehe oben).

Es ergibt sich daher daraus die Rechtsfrage grundsätzlicher Bedeutung, ob die Interpretation des Landesverwaltungsgerichtes Oberösterreich oder vielmehr die Auffassung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates hier zutreffend ist.

Wiederholtes Anhalten vor und auf der Eisenbahnkreuzung

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich interpretiert die Bestimmungen des § 97 Abs. 4 EisbKrV so, dass auch nach dem Anfahren von jener Stelle, an der bereits anzuhalten war, ein neuerliches Anhalten vor den Lichtzeichen auf der rechten Straßenseite erforderlich wird, wenn das erneute Aufleuchten des Lichtzeichens ausgelöst wird. Das

Verkehrs-Arbeitsinspektorat ist dagegen der Rechtsauffassung, dass ein Fahrzeuglenker nach dem Anfahren von jener Stelle, an der gemäß § 97 Abs. 4 EisbKrV anzuhalten war, sich bereits auf der Eisenbahnkreuzung befindet und daher nach den Bestimmungen des § 99 Abs. 1 letzter Satz EisbKrV nicht neuerlich anzuhalten, sondern vielmehr weiterzufahren hat.

Es ergibt sich daher daraus die Rechtsfrage grundsätzlicher Bedeutung, ob die Interpretation des Landesverwaltungsgerichtes Oberösterreich oder vielmehr die Auffassung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates hier zutreffend ist.

Sicherheitslücken in der Eisenbahnkreuzungsverordnung

Bei einer näheren Befassung mit den komplexen und auch sehr detaillierten Bestimmungen der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 hat sich herausgestellt, dass insbesondere bei stumpfwinkeligen Eisenbahnkreuzungen wie im vorliegenden Fall innerhalb der Regelungen der EisbKrV Sicherheitslücken offenbar wurden. Diese Sicherheitslücken ergeben sich durch nicht aufeinander abgestimmte Bestimmungen einerseits für das Verhalten der Straßenbenützer im Sinne des 10. Abschnittes der Eisenbahnkreuzungsverordnung und andererseits für die Berechnung der erforderlichen Annäherungszeit über die zu ermittelnde Sperrstrecke nach den Bestimmungen der Anlage 1 Z 2 lit. a) EisbKrV.

Die erforderliche Annäherungszeit ist jene Zeit, die nach dem Einschalten der Lichtzeichen mindestens vergangen sein muss, bevor das Schienenfahrzeug die Eisenbahnkreuzung erreicht. Diese erforderliche Annäherungszeit muss größer sein als der Zeitbedarf für das sichere Räumen der Eisenbahnkreuzung durch den Straßenbenützer.

Die für die Ermittlung der erforderlichen Annäherungszeit maßgebende Sperrstrecke gemäß Anlage 1 Z 2 lit. a) EisbKrV wird immer von dem auf der rechten Fahrbahnseite angeordneten Signalgeber weggerechnet, wenn nicht gemäß dem zweiten Anstrich von jener Stelle weggerechnet werden muss, die mindestens 3,0 m vor der nächstgelegenen Schiene entfernt liegt. Diese Berechnung ist auch dann so durchzuführen, wenn der Straßenbenützer nach den Bestimmungen des § 97 Abs. 4 EisbKrV schon wesentlich früher anhalten muss.

Gemäß § 97 Abs. 4 EisbKrV haben Straßenbenützer je nachdem, was sie zuerst erreichen, vor der Haltelinie, jedoch mindestens in einer Entfernung von 3 m vor der nächstgelegenen Schiene oder vor dem Andreaskreuz, jedoch mindestens in einer Entfernung von 3 m vor der nächstgelegenen Schiene oder vor dem Lichtzeichen vor der Eisenbahnkreuzung, jedoch mindestens in einer Entfernung von 3 m vor der nächstgelegenen Schiene anzuhalten. Fehlt auf der rechten Seite der Fahrbahn zulässigerweise das Andreaskreuz und damit auch die Lichtzeichen, dann muss nach diesen Bestimmungen jedenfalls bereits vor dem linken Andreaskreuz bzw. den linken Lichtzeichen angehalten werden, sofern nicht noch früher die Haltelinie erreicht wird.

Durch das frühe Anhalten vor dem Andreaskreuz, allenfalls nur auf der linken Seite angeordnet, oder vor einer noch vor dem Andreaskreuz liegenden Haltelinie, und durch das Berechnen der Sperrstreckenlänge erst vom rechten Andreaskreuz oder dem rechten

Lichtzeichen weg ergibt sich für das Anfahren des Straßenbenützers insbesondere bei sehr stumpfen Kreuzungswinkeln eine erhebliche Verlängerung der Wegstrecke (des Räumweges) vom vorgeschriebenen Anhaltepunkt bis zum sicheren Verlassen des Gefahrenbereiches der Eisenbahnkreuzung, die bei der Berechnung für ein sicheres Verlassen der Eisenbahnkreuzung nach den Vorgaben der Eisenbahnkreuzungsverordnung überhaupt nicht berücksichtigt wird (siehe die drei grafischen Darstellungen in der Beilage).

Dies führt dazu, dass auch bei korrekter Einhaltung der Planungsvorgaben der Eisenbahnkreuzungsverordnung durch das Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem sich annähernden Schienenfahrzeuges einerseits und bei korrekter Einhaltung der Rechtsvorschriften durch den Straßenbenützer andererseits ein Zusammenprall von Schienenfahrzeug und Straßenfahrzeugen praktisch „vorprogrammiert“ ist, weil bei den Berechnungen nach den Vorgaben der Eisenbahnkreuzungsverordnung die erhebliche Mehrweglänge und der damit verbundene erhebliche Mehrzeitbedarf für das sichere Räumen der Eisenbahnkreuzung ignoriert wird. Nach den theoretischen Berechnungen der Anlage 1 der EisbKrV hat der Straßenbenützer die Eisenbahnkreuzung theoretisch bereits verlassen, wenn das Schienenfahrzeug die Eisenbahnkreuzung erreicht. Praktisch benötigt der Straßenbenützer allerdings erheblich mehr Zeit und befindet sich beim Befahren der Eisenbahnkreuzung durch das Schienenfahrzeug tatsächlich noch im Gefahrenbereich der Eisenbahnkreuzung (siehe ebenso die drei grafischen Darstellungen in der Beilage).

Diese Sicherheitslücken können derzeit daher nur dann kompensiert werden, wenn zusätzlich zum Vollzug der eisenbahnrechtlichen Vorschriften auch die Bestimmungen des § 3 Abs. 1 EisbAV durch Berechnung der Räumzeit nach dem oben dargestellten Stand der Technik der hier maßgebenden verkehrstechnischen Grundsätze vollzogen werden.

Eine ständige Beseitigung der aufgezeigten Sicherheitslücken ist nur mit einer entsprechenden Novellierung der Eisenbahnkreuzungsverordnung durch Harmonisierung von § 97 Abs. 4 EisbKrV und der Anlage 1 Z 2 lit. a) EisbKrV möglich. Das Erfordernis einer derartigen Novellierung wurde im Zuge der Auswertung des Begutachtungsverfahrens für den aktuellen Entwurf einer Novellierung zwischen den Behördenleitern von Oberster Eisenbahnbehörde und Verkehrs-Arbeitsinspektorat bereits einvernehmlich festgestellt.

Das Verkehrs-Arbeitsinspektorat ist der Auffassung, dass die aufgezeigten Sicherheitslücken in der Eisenbahnkreuzungsverordnung derzeit nur dann nicht relevant werden, wenn zusätzlich zu den eisenbahnrechtlichen Vorgaben der Eisenbahnkreuzungsverordnung auch die verkehrstechnische Berechnung zur Erfüllung der Bestimmungen des § 3 Abs. 1 EisbAV im obigen Sinne als Lösung der oben dargestellten Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung erfolgt.

Schlussfolgerungen
Aus den obigen Ausführungen sollte sich bereits ergeben, dass im Beschwerdeverfahren die Lösung von Rechtsfragen erforderlich ist, denen grundsätzliche Bedeutung zukommt.
Aus diesem Grund sollte nach Auffassung des Verkehrs-Arbeitsinspektorates bei der Entscheidung über die gegenständliche Beschwerde eine ordentliche Revision zulässig sein.

Begehren (Beschwerdeantrag)

Unter Berücksichtigung der obigen Ausführungen stellt das Verkehrs-Arbeitsinspektorat den nachstehenden Antrag:

Der angefochtene Bescheid möge hinsichtlich seines Inhaltes und seiner Entscheidungsgrundlagen dahingehend angepasst werden, dass

- die Einhaltung der in der Beschwerde angeführten Arbeitnehmerschutz-bestimmungen einschließlich der dafür notwenden verkehrstechnischen Berechnung sichergestellt wird,

- der als Bestandteil des Spruches angeführte „Bauentwurf“ vervollständigt bzw. korrigiert wird,

- Befund und Gutachten des Amtssachverständigen im obigen Sinne korrigiert und ergänzt werden, und

- in weiterer Folge der angefochtene Bescheid unter Zugrundelegung der korrigierten Entscheidungsgrundlagen entsprechend rechtskonform angepasst wird.

Angaben über das rechtzeitige Einbringen

Laut elektronischem Akt ist der angefochtene Bescheid dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat am 24. Juli 2023 per E-Mail zugestellt worden. Die Beschwerdefrist endet daher am 21. August 2023.“

[Hervorhebungen nicht übernommen]

I.3. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den Verfahrensakt der belangten Behörde, Einholung einer Stellungnahme eines ASV für Eisenbahntechnik, Wahrung des Parteiengehörs und Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 06.03.2024.

Die Bf teilte mit Schreiben vom 25.09.2023 mit, dass sie gegen eine Entscheidung des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich – ebenfalls hinsichtlich der Sicherung einer stumpfwinkeligen Eisenbahnkreuzung – eine Revision an den VwGH eingebracht hatte. Ergänzend zur o.a. Beschwerdebegründung wurde zusammengefasst noch ausgeführt, dass wegen der (aus ihrer Sicht) nicht ausreichenden Sicherheit der Eisenbahnkreuzung nicht (nur) die Kriterien des § 37 EisbKrV heranzuziehen gewesen wären sondern bei der Festlegung der Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung auch die arbeitnehmerschutzrechtlichen Bestimmungen zu berücksichtigen wären.

Der ASV für Eisenbahntechnik führte in der Stellungnahme vom 12.01.2024 zusammengefasst aus, dass – wie in der Beschwerde richtig vorgebracht – die erforderliche Annäherungszeit der Schienenfahrzeuge an die Eisenbahnkreuzung

laut Bauentwurf in Richtung 1 21 Sekunden und in Richtung 2 18 Sekunden beträgt. Die in der Verhandlungsschrift angeführte Annäherungszeit von 17 Sekunden ist daher zu korrigieren, was jedoch keine Auswirkungen auf die Beurteilung der Art der Sicherung durch Lichtzeichen gemäß § 4 Abs. 1 Z 3 EisbKrV hat.
Würde man den Räumweg jeweils bereits beim linken Andreaskreuz beginnend berechnen, würden sich links der Bahn eine Mehrweglänge von 3,3 m und rechts der Bahn eine Mehrweglänge von 2,0 m ergeben. Daraus würde sich entsprechend den beiliegenden Berechnungsblättern eine Annäherungszeit der Schienenfahrzeuge von 19 bzw 22 Sekunden ergeben. Diesen Ausführungen des ASV liegt ein korrigierter Lageplan der ÖBB Infrastruktur AG vom 08.01.2024 zugrunde.

Die Bf führte dazu aus, dass der korrigierte Lageplan und die Ausführungen des ASV seinem Beschwerdevorbringen entsprechen. Die Annäherungszeit betrage daher 22 Sekunden und diese sei der Berechnung der Schaltstrecken zu Grunde zu legen.

II. Sachverhalt, Beweiswürdigung:

Es handelt sich um eine stumpfwinkelige Kreuzung (Kreuzungswinkel: 118 Grad) zwischen der Waldstraße (Gemeindestraße im Gemeindegebiet der Gemeinde Munderfing) und der eingleisigen Bahnstrecke Steindorf bei Straßwalchen – Abzweigung Mining 1 (Braunau) in Bahn-km 12,487.

Die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn beträgt 80 km/h in beide Richtungen, die Fahrbahnbreite beträgt ca. 4,5 m, die zulässige Geschwindigkeit auf der Straße beträgt 50 km/h. Haltelinien sind nicht angebracht.

Die Kreuzung wird derzeit durch Freihalten des erforderlichen Sichtraumes, sowie Andreaskreuze und Straßenverkehrszeichen „Stop“ gesichert. Für die Zukunft ist eine Sicherung mittels Lichtzeichen gemäß § 4 Abs. 1 Z 3 EisbKrV geplant, wozu eine entsprechende Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage samt Schaltstation errichtet werden soll.

Die Andreaskreuze sind jeweils beidseitig der Gemeindestraße angebracht. Für die Berechnung der Sperrstrecke, jener Zeit, welche die angehaltenen Fahrzeuglenker benötigen, um nach dem Anfahren die Eisenbahnkreuzung ungefährdet verlassen zu können (Räumzeit), der erforderlichen Annäherungszeit und der Einschaltstrecke wurden im Bauentwurf jeweils das rechte Andreaskreuz zugrunde gelegt. Daraus ergeben sich in Fahrtrichtung 1 eine Annäherungszeit von 21 Sekunden und eine Einschaltstrecke von 467 m, in Fahrtrichtung 2 eine Annäherungszeit von 18 Sekunden und eine Einschaltstrecke von 400 m. Im Bereich der Schaltstrecken befinden sich keine Haltestellen. Der ASV beurteilte in

der von der Behörde durchgeführten Verhandlung am 11.05.2023 die geplante Art der Sicherung als ausreichend. Dem Bauentwurf der ÖBB Infrastruktur AG liegen diese technischen Daten zugrunde.

Würde man zur Berechnung der Räumzeit jeweils bereits das linke Andreaskreuz heranziehen, ergäbe sich links der Bahn eine Mehrweglänge von 3,3 m und rechts der Bahn eine Mehrweglänge von 2,0 m. Daraus ergäbe sich in Fahrtrichtung 1 eine Annäherungszeit von 22 Sekunden und in Fahrtrichtung 2 eine solche von 18 Sekunden. Dadurch würden sich auch die Einschaltstrecken verlängern. Diese Änderungen liegen jedoch weder dem Bauentwurf der ÖBB Infrastruktur AG noch der Beurteilung des Sachverständigen zugrunde.

Sowohl aus den Ausführungen des ASV als auch der Bf ergibt sich, dass die Berechnung der Annäherungszeit, der Sperrstrecke und der Einschaltstrecken ausgehend vom rechten Andreaskreuz der Anlage 1 der Eisenbahnkreuzungsverordnung (EisbKrV) entspricht.

Der Sachverhalt ergibt sich aus dem Bauentwurf der ÖBB Infrastruktur AG und den Ausführungen des Sachverständigen. Diese bilden die sachverhaltsmäßige Grundlage für die Entscheidung, sind jedoch nicht als Bestandteil des Bescheides bzw Erkenntnisses in den Spruch aufzunehmen, weil es sich um kein Projektgenehmigungsverfahren handelt.

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, […]
anzuhalten haben.

Gemäß § 99 Abs. 2 EisbKrV haben Straßenbenützer, die sich
1. bei Aufleuchten des gelben Lichtes oder
2. bei Aufleuchten des roten blinkenden Lichtes oder
3. bei Abgabe akustischer Zeichen oder
4. wenn optische Zeichen durch sich drehende rotierende Warnsignale abgegeben werden
bereits auf der Eisenbahnkreuzung befinden, diese so rasch wie möglich zu verlassen.

III.2.1. Andreaskreuze, Lichtzeichen und sonstige Einrichtungen zur Sicherung von Eisenbahnkreuzungen sind beiderseits der Straße anzubringen. Das führt bei

stumpfwinkeligen Kreuzungen dazu, dass sich diese Einrichtungen aus Sicht der Straßenverkehrsteilnehmer auf der rechten bzw. linken Straßenseite auf unterschiedlicher Höhe befinden. Je stärker der Kreuzungswinkel von 90 Grad abweicht und je breiter die Straße ist, desto größer ist dieser Unterschied, bei der konkreten Kreuzung beträgt er links der Bahn 3,3 m sowie rechts der Bahn 2 m.

§ 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“. Damit ist aber noch nichts darüber gesagt, was diese Bestimmung unter „erreichen“ versteht. Im Hinblick auf die in Österreich geltende Rechtsfahrordnung „erreicht“ ein Fahrzeuglenker einen neben der Straße befindlichen Punkt dann, wenn er sich auf gleicher Höhe mit dem auf seiner Straßenseite – also der rechten – angebrachten Punkt befindet.

Aus den Bestimmungen der StVO hinsichtlich der Anbringung von Straßenverkehrszeichen (§ 48 Abs. 2) ergibt sich eindeutig, dass Verkehrszeichen rechts der Fahrbahn oder oberhalb anzubringen sind. Eine zusätzliche Anbringung links der Fahrbahn ist zulässig, ändert aber nichts daran, dass Verkehrszeichen (mit wenigen Ausnahmen) nur dann verbindlich sind, wenn sie rechts oder oberhalb der Fahrbahn angebracht sind. Verkehrszeichen, welche ausschließlich links der Fahrbahn angebracht sind, schreiben den Benützern dieser Fahrbahn kein bestimmtes Verhalten vor sondern zeigen nur in manchen Fällen das Ende von Beschränkungen (Überholverbot, Geschwindigkeitsbeschränkung, Ortsgebiet) an. Bereits daraus ergibt sich, dass sich Fahrzeuglenker (entsprechend der Rechtsfahrordnung) grundsätzlich an den rechts der Fahrbahn angebrachten Verkehrszeichen orientieren und ihr Fahrzeug daher dort anhalten, wo sich die Sicherungseinrichtung rechts der Straße befindet, nicht hingegen bereits auf Höhe der linken Sicherungseinrichtung.

Auch der Anlage 1, Z. 1 und 2 der EisbKrV ist offensichtlich die Rechtsfahrordnung zugrunde gelegt. Auch diese Bestimmung stellt für die Berechnung der Sperrstrecke darauf ab, dass Fahrzeuglenker die rechte Straßenseite benutzen und sich an den rechts der Fahrbahn befindlichen Sicherungseinrichtungen orientieren. Aus den Ausführungen des ASV, welche von der Bf als richtig anerkannt werden, ergibt sich, dass die Festlegung der Sperrstrecke ab dem rechten Andreaskreuz den eisenbahntechnischen Vorgaben entspricht und die Räumzeit, die Annäherungszeit und die jeweilige Schaltstrecke entsprechend dieser Vorgabe berechnet ist und aus eisenbahntechnischer Sicht die Sicherheit der Eisenbahnkreuzung gewährleistet.

Würde ein Fahrzeuglenker bereits auf Höhe der links befindlichen Sicherungseinrichtung anhalten, würde sich dadurch die Zeit, welche er zum vollständigen Überqueren der Eisenbahnkreuzung benötigt, verlängern, ohne dass

damit ein Sicherheitsgewinn verbunden wäre. Es gibt daher keinen Grund, warum sich ein einsichtiger Fahrzeuglenker so verhalten sollte. Die EisbKrV legt in § 62 und § 67 fest, dass die Dauer des Anhaltegebotes für Straßenbenützer bei der Sicherung durch Lichtzeichen/mit Schranken auf den notwendigen Zeitraum zu beschränken ist. Der Verordnungsgeber wollte offenbar unnötig lange Sperrzeiten bei Eisenbahnkreuzungen vermeiden. Auch das spricht dagegen, dass der Verordnungsgeber § 97 Abs. 4 EisbKrV so verstehen wollte, dass die Straßenbenützer bei stumpfwinkeligen Kreuzungen bereits bei der linken Sicherungseinrichtung anhalten müssen, weil sich dadurch die Wartezeit für die Straßenbenützer unnötig verlängern würde.

Insgesamt ist daher nach Ansicht des zuständigen Richters § 97 Abs. 4 EisbKrV so zu verstehen, dass ein Fahrzeuglenker das Lichtzeichen dann „erreicht“, wenn er sich auf Höhe des rechts der Straße angebrachten Lichtzeichens befindet. Die zusätzliche Anbringung der Sicherungseinrichtung auf der linken Straßenseite dient – wie die belangte Behörde zutreffend ausgeführt hat – nur der leichteren Erkennbarkeit der Einrichtung.

III.2.2. Auch wenn ein Straßenbenützer entgegen der oben dargestellten Rechtsansicht bereits auf Höhe des auf der linken Straßenseite befindlichen Lichtzeichens anhalten würde, ändert sich 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 auf der rechten Straßenseite durch das Straßenfahrzeug ein weiteres Schienenfahrzeug nähert und wiederum das Lichtzeichen auslöst, so muss der Fahrzeuglenker gemäß § 97Abs. 4 EisbKrV vor der Haltelinie oder 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 selbst dann, wenn man die rechtlichen Überlegungen in Punkt III.2.1. nicht teilt und davon ausgeht, dass ein Fahrzuglenker bereits bei Erreichen des Signalgebers auf der linken Straßenseite anhalten muss, jedenfalls die Sicherheit auf der Eisenbahnkreuzung. Auch in diesem Fall ist die Sperrstrecke nicht vom linken Signalgeber 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 dem linken Lichtzeichen angehalten hatte.

Die Bf bringt dazu zusammengefasst vor, dass sich die Straßenbenützer nach dem Überfahren jener Stelle, an der gemäß § 97 Abs. 4 EisbKrV angehalten werden sollte (ihrer Ansicht nach auf Höhe des linken Signalgebers), bereits auf der Eisenbahnkreuzung befinden und daher nicht noch einmal (nämlich auf Höhe des rechten Signalgebers) anhalten dürfen sondern gemäß § 99 Abs. 2 EisbKrV weiterfahren müssen.

Die Bf geht offenbar davon aus, dass sich die räumliche Ausdehnung der Eisenbahnkreuzung (auf der kreuzenden Straße) durch die Position der Andreaskreuze ergeben würde. Nur dann nämlich, wenn sich der Straßenbenützer bereits auf der Eisenbahnkreuzung befindet, darf er gemäß § 99 Abs. 2 EisbKrV nicht mehr anhalten sondern muss die Eisenbahnkreuzung so rasch wie möglich verlassen. Zu dieser Annahme der Bf ist darauf hinzuweisen, dass der Beginn und das Ende einer Eisenbahnkreuzung weder im Eisenbahngesetz noch in der Eisenbahnkreuzungsverordnung konkret festgelegt sind, was vom Vertreter des Bf in der Verhandlung auch eingeräumt wurde.

§ 22 Abs. 1 und 2 EisbKrV bestimmen, dass Andreaskreuze vor der Eisenbahnkreuzung anzubringen sind. Aus § 22 Abs. 8 EisbKrV kann abgeleitet werden, dass die Eisenbahnkreuzung jedenfalls den gesamten Gefahrenraum der Bahn (im Bereich der kreuzenden Straße) umfasst. Eine größere Ausdehnung der Eisenbahnkreuzung ergibt sich daraus aber nicht. Weiters bestimmt § 28 Abs. 1 EisbKrV, dass Lichtzeichen vor der Eisenbahnkreuzung unterhalb der Andreaskreuze anzubringen sind. Lichtzeichen und Andreaskreuze stehen daher vor der Eisenbahnkreuzung und keineswegs zwingend genau am Beginn dieser. Ein Fahrzeuglenker, welcher das linke Andreaskreuz passiert hat befindet sich daher noch nicht auf der Eisenbahnkreuzung sondern erreicht diese erst nach dem Passieren des rechten Andreaskreuzes, weil auch dieses jedenfalls noch vor der Eisenbahnkreuzung stehen muss. Sollte also das Rotlicht erst (oder wieder) nach dem Passieren des linken aber vor Erreichen des rechten Andreaskreuzes aufleuchten, müssen Fahrzeuglenker vor dem rechten Andreaskreuz jedenfalls anhalten. Es ist davon auszugehen, dass der Verordnungsgeber beim Erlassen der Anlage 1 Z 2 lit. a EisbKrV diese Rechtsansicht vor Augen hatte, weil sich damit die Berechnung der Sperrstrecke vom rechten Signalgeber erklärt und die von der Bf vermuteten Sicherheitsbedenken wegfallen.

III.2.3. Bei der Berechnung der Annäherungszeit ist gemäß § 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 Sekunde ab, welche sich im konkreten Fall aus der Differenz zwischen linkem und rechtem Signal ergibt. Auch aus diesem Grund kann

auch das langsamste und längste Fahrzeug die Eisenbahnkreuzung gefahrlos überqueren.

III.2.4. Insgesamt ist bei der vorgesehenen Sicherung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung 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 EisenbahnArbeitnehmerInnenschutz-verordnung) zuwiderläuft. Die Beschwerde war daher abzuweisen.

IV. Zulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist zulässig, da zur Frage des Beginnes der Sperrstrecke bei stumpfwinkeligen Eisenbahnkreuzungen (vom linken oder rechten Signalgeber) bisher keine Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes vorliegt und dieser Frage über den Einzelfall hinaus Bedeutung zukommt.

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 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. 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