jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE Vwgh Erkenntnis 2019/12/18 Ro 2019/03/0023

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 18.12.2019

Index

10/01 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG)
40/01 Verwaltungsverfahren
93 Eisenbahn

Norm

AVG §56
B-VG Art18 Abs1
EisbKrV 1961
EisbKrV 1961 §10
EisbKrV 1961 §8
EisbKrV 2012 §1
EisbKrV 2012 §1 Abs1
EisbKrV 2012 §1 Abs2
EisbKrV 2012 §102
EisbKrV 2012 §103
EisbKrV 2012 §104
EisbKrV 2012 §22 Abs1
EisbKrV 2012 §3
EisbKrV 2012 §5 Abs1
EisenbahnG 1957 §12
EisenbahnG 1957 §49 Abs1
EisenbahnG 1957 §49 Abs2
EisenbahnG 1957 §9b

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Handstanger und die Hofräte Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter sowie die Hofrätin Mag. Dr. Maurer-Kober als Richterin, unter Mitwirkung des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Revision der Landeshauptfrau von Niederösterreich gegen das Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Niederösterreich vom 13. Juni 2019, Zl. LVwG-AV-90/001-2019, betreffend Sicherung einer Eisenbahnkreuzung (mitbeteiligte Parteien: 1. Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz; 2. Ö AG in W, vertreten durch Walch/Zehetbauer/Motter Rechtsanwälte OG in 1010 Wien, Biberstraße 11), zu Recht erkannt:

Spruch

Das angefochtene Erkenntnis wird wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Begründung

1 Die Eisenbahnkreuzung in km 1,605 der ÖBB-Strecke Bruck an der Leitha-West - Petronell-Carnuntum war zuletzt aufgrund des Bescheids der belangten Behörde vom 12. November 2009 gesichert, dessen Spruch lautete:

"Die Eisenbahnkreuzung ... ist im Bereich der Fahrbahn der

Landesstraße L 1 gemäß § 10 der Eisenbahn - Kreuzungsverordnung 1961 durch Bewachung zu sichern, wobei die vorhandene ortsbediente Halbschrankenanlage als Hilfseinrichtung heranzuziehen ist."

2 Nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung samt Erstattung eines eisenbahnfachlichen Gutachtens ordnete die belangte Behörde mit Bescheid vom 28. Dezember 2018 gemäß § 49 Abs. 2 EisbG an, dass die genannte Eisenbahnkreuzung "gemäß § 4 Abs. 1 Z 5 der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 - EisbKrV durch Bewachung mittels Armzeichen eines Bewachungsorganes, das sich rechts der Bahn auf Seite 'H-Gasse' aufzustellen hat, und unter Zuhilfenahme einer örtlich bedienten Schrankenanlage mit Halbschranken als Hilfseinrichtung zu sichern" sei. 3 In der Begründung verwies die belangte Behörde auf die bestehende Sicherungsentscheidung, gab Befund und Gutachten des der Ortsverhandlung vom 6. September 2018 beigezogenen Amtssachverständigen ebenso wieder wie die im Verfahren abgegebenen Stellungnahmen und führte im Rahmen der rechtlichen Beurteilung nach einer Wiedergabe der maßgebenden Bestimmungen Folgendes aus: Laut dem Gutachten des Amtssachverständigen für Eisenbahntechnik und -betrieb sei die gegenständliche Eisenbahnkreuzung durch Armzeichen eines Bewachungsorganes, das sich rechts der Bahn auf Seite der H.Gasse aufzustellen habe, und unter Zuhilfenahme einer örtlich bedienten Schrankenanlage mit Halbschranken als Hilfseinrichtung zu sichern. Die Kriterien des § 39 EisbKrV träfen im vorliegenden Fall zu. Da aus den Bestimmungen der EisbKrV entgegen der Auffassung des Verkehrs-Arbeitsinspektorats nicht der Schluss gezogen werden könne, dass ein Schranken nicht als Hilfseinrichtung eines Bewachungsorganes verwendet werden könne, sei spruchgemäß zu entscheiden gewesen. 4 Mit dem angefochtenen Erkenntnis gab das Verwaltungsgericht der gegen diesen Bescheid erhobenen Beschwerde der erstmitbeteiligten Partei, die im Wesentlichen geltend gemacht hatte, die von der belangten Behörde angeordnete Sicherung der Eisenbahnkreuzung durch Bewachung unter Zuhilfenahme der vorhandenen Halbschranken sei nach der EisbKrV nicht zulässig, Folge und hob den angefochtenen Bescheid ersatzlos auf; die Revision wurde für zulässig erklärt.

5 In der Begründung gab das Verwaltungsgericht unter der Überschrift "Sachverhalt und wesentlicher Verfahrensgang" nur - ohne eigene Feststellungen zu treffen - den Verfahrensgang (gerafft) wieder, legte im Rahmen der rechtlichen Beurteilung die maßgebenden Rechtsvorschriften dar und führte im Anschluss daran fallbezogen Folgendes aus:

6 Der 11. Abschnitt der EisbKrV (§§ 102 ff leg. cit.) enthalte seiner Überschrift nach Schlussbestimmungen; § 106 Abs. 2 leg. cit. ordne insbesondere das Außerkrafttreten der EKVO 1961 gleichzeitig mit dem Inkrafttreten der EisbKrV an. Dies führe jedoch nicht dazu, dass aufgrund der EKVO 1961 getroffene Sicherungsentscheidungen wirkungslos würden. Vielmehr habe der Verordnungsgeber in § 102 Abs. 1 und § 103 Abs. 1 EisbKrV jeweils die Überprüfung bestimmter auf Grundlage eines Bescheides nach § 2 Abs. 3 EKVO 1961 bestehender Sicherungen innerhalb einer Frist von zwölf Jahren angeordnet und dadurch zum Ausdruck gebracht, dass diese Bescheide bis zum Ergehen einer Entscheidung über die Art der Sicherung gemäß § 5 Abs. 1 iVm § 4 EisbKrV ihre Geltung behalten würden. Für eine Sicherung durch Bewachung gemäß § 10 EKVO 1961 enthalte die EisbKrV keine speziellen Übergangsbestimmungen. Allerdings ordne § 104 EisbKrV an, dass bei Eisenbahnkreuzungen, bei denen bisher keine Andreaskreuze anzubringen gewesen seien, solche innerhalb von drei Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung anzubringen seien. Diese Bestimmung betreffe insbesondere Eisenbahnkreuzungen, bei denen nach der EKVO 1961 eine Sicherung durch Bewachung vorgeschrieben worden sei, weil gemäß § 10 Abs. 6 EKVO 1961 eine Anzeige der Eisenbahnkreuzung durch Andreaskreuze im Fall der Ankündigung durch Straßenverkehrszeichen nur anzuordnen gewesen sei, wenn die Gleisanlage schlecht erkennbar war oder wenn es die örtlichen Verhältnisse sonst erforderten. Damit zeige sich, dass das Inkrafttreten der EisbKrV bei einem Bescheid nach § 10 EKVO 1961 nicht etwa zu dessen Gegenstandslosigkeit und zum Erfordernis einer neuen Sicherung nach § 5 Abs. 1 iVm § 4 EisbKrV für die betroffene Eisenbahnkreuzung führen solle. Vielmehr gehe der Verordnungsgeber - anders als bei den Sicherungen nach den §§ 4, 6, 8 und 9 EKVO 1961 - bei durch Bewachung gesicherten Kreuzungen offenbar von einer grundsätzlich unbegrenzten Weitergeltung der auf Grundlage des § 10 EKVO 1961 ergangenen Sicherungsentscheidung aus, solange sich die für diese Sicherungsart

maßgeblichen Voraussetzungen nicht wesentlich geändert hätten. Es könne nämlich dem Verordnungsgeber nicht unterstellt werden, er habe für von den §§ 102ff EisbKrV nicht erfasste Sicherungen bis zum Ergehen einer neuen Entscheidung nach § 5 Abs. 1 EisbKrV keine verbindliche Sicherung vorschreiben wollen. Eine wesentliche Änderung des seinerzeit entscheidungserheblichen Sachverhalts sei weder in der Beschwerde behauptet worden noch lägen sonst Anhaltspunkte dafür vor. Insbesondere ergebe sich aus dem Befund des Sachverständigen, dass die Voraussetzungen des § 39 Abs. 1 Z 1 EisbKrV, welcher die Kriterien für die Zulässigkeit der Sicherung durch Bewachung normiere, nach wie vor erfüllt seien. Somit stünde einer neuerlichen Entscheidung über die Sicherungsart die Rechtskraft des geltenden Bescheides des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 12. November 2009 entgegen, weshalb der angefochtene Bescheid ersatzlos zu beheben sei.

7 Die Revision sei zulässig, weil sich die Lösung der Rechtsfrage nicht klar aus dem Wortlaut der maßgeblichen Bestimmungen der EisbKrV ergebe und Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zur Überleitung von bisher gemäß § 10 EKVO 1961 gesicherten Eisenbahnkreuzungen in das Regime der EisbKrV fehle.

8 Gegen dieses Erkenntnis richtet sich die vorliegende, zusammen mit den Verfahrensakten vorgelegte - ordentliche - Revision.

9 Die zweitmitbeteiligte Partei erstattete eine Revisionsbeantwortung mit dem Antrag, die Revision als unzulässig zurückzuweisen, in eventu sie als unbegründet abzuweisen.

10 Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

11 Die Revision ist aufgrund der vom Verwaltungsgericht

aufgezeigten Gründe zulässig; sie ist auch begründet.

12 Die Revision macht (zusammengefasst) Folgendes geltend:

13 Entgegen der Ansicht des Verwaltungsgerichts sei davon

auszugehen, dass die für die verfahrensgegenständliche Eisenbahnkreuzung bescheidmäßig festgelegte bisherige Sicherungsart gemäß § 10 EKVO 1961 nicht weitergelte, sondern - gestützt auf die EisbKrV - eine neuerliche Prüfung durchzuführen und ein neuerlicher Ausspruch gemäß § 49 Abs. 2 EisbG vorzunehmen sei. Die Übergangsbestimmungen der EisbKrV normierten nämlich für Sicherungsbescheide gemäß § 10 EKVO 1961 - anders als für die technischen Sicherungen - keine Weitergeltung, sodass die Regelung des § 106 Abs. 1 EisbKrV uneingeschränkt zur Anwendung komme. Hätte der Verordnungsgeber eine Weitergeltung der Sicherungsbescheide gemäß § 10 EKVO 1961 im Sinn gehabt, so hätte er dies wohl explizit in die Übergangsbestimmungen der EisbKrV aufgenommen; dies habe er allerdings unterlassen. Die Sicherung der Eisenbahnkreuzung habe deshalb auf Basis der neuen Rechtslage nach der EisbKrV zu erfolgen. Eben dies sei mit dem behördlichen Bescheid ausgesprochen worden. Eine rechtskräftig entschiedene Sache (aufgrund des früheren Bescheids vom 12. November 2009), die der Erlassung eines neuen Bescheids entgegenstehe, liege insofern nicht vor, als das Inkrafttreten der EisbKrV eine maßgebliche Änderung der Rechtslage mit sich gebracht habe.

14 Dieses Vorbringen ist zielführend.

15 Das Verwaltungsgericht hat seiner Entscheidung zu Grunde

gelegt, mangels spezieller Übergangsbestimmungen für nichttechnische Sicherungsarten sei von einer grundsätzlich zeitlich unbeschränkten Weitergeltung der entsprechenden Sicherungsbescheide auszugehen, solange sich nicht der Sachverhalt wesentlich geändert habe, was im vorliegenden Fall nicht zutreffe. 16 Im Revisionsverfahren ist im Wesentlichen zu klären, ob - bejahendenfalls unter welchen Voraussetzungen - für bestehende, gemäß § 10 EKVO 1961 durch Bewachung gesicherte Eisenbahnkreuzungen nach Inkrafttreten der EisbKrV (2012) eine neuerliche Prüfung und Entscheidung der Eisenbahnbehörde nach § 49 Abs. 2 EisbG vorzunehmen ist.

17 Die dafür maßgeblichen Rechtsvorschriften lauten

(auszugsweise) wie folgt:

18 1. Eisenbahngesetz 1957 (EisbG):

"Stand der Technik

§ 9b. Der Stand der Technik im Sinne dieses Bundesgesetzes ist der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen, Bau- und Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erwiesen und erprobt ist. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen, Bau- oder Betriebsweisen heranzuziehen und die Verhältnismäßigkeit zwischen dem Aufwand für die nach der vorgesehenen Betriebsform erforderlichen technischen Maßnahmen und dem dadurch bewirkten Nutzen für die jeweils zu schützenden Interessen zu berücksichtigen.

...

Schienengleiche Eisenbahnübergänge

Sicherung und Verhalten bei Annäherung und Übersetzung

§ 49. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie setzt durch Verordnung fest, in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge nach dem jeweiligen Stand der Technik einerseits und nach den Bedürfnissen des Verkehrs andererseits entsprechend zu sichern sind und inwieweit bestehende Sicherungseinrichtungen an schienengleichen Eisenbahnübergängen weiterbelassen werden dürfen. Die Straßenverwaltungen sind zur kostenlosen Duldung von Sicherheitseinrichtungen und Verkehrszeichen, einschließlich von Geschwindigkeitsbeschränkungsta feln, verpflichtet.

(2) Über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung hat die Behörde nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden, wobei die Bestimmungen des § 48 Abs. 2 bis 4 mit der Maßgabe sinngemäß anzuwenden sind, dass die Kosten der Sicherungseinrichtungen für Materialbahnen, ausgenommen solche mit beschränkt-öffentlichem Verkehr, vom Eisenbahnunternehmen alleine zu tragen sind, sofern nicht eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird.

..."

19 2. Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012, BGBl. II Nr. 216/2012

(EisbKrV):

"1. Abschnitt

Allgemeines

Geltungsbereich

§ 1. (1) Diese Verordnung gilt für jeden im Verlauf einer Straße mit öffentlichem Verkehr angelegten schienengleichen Eisenbahnübergang mit einer Haupt- oder Nebenbahn, einer Straßenbahn, einer Anschlussbahn oder einer Materialbahn im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 25/2010, unabhängig davon, ob hierbei die Eisenbahn die Straße überschneidet oder in sie einmündet.

(2) Diese Verordnung gilt nicht für nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge, für Eisenbahnübergänge, die nur dem innerdienstlichen Verkehr dienen, und für schienengleiche Bahnsteigzugänge.

...

2. Abschnitt

Allgemeine Bestimmungen

Verpflichtung zur Sicherung

§ 3. Das Eisenbahnunternehmen hat Eisenbahnkreuzungen nach Maßgabe dieser Verordnung unabhängig davon, in welchem Ausmaß das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast die hieraus erwachsenden Kosten zu tragen haben, zu sichern.

Arten der Sicherung

§ 4. (1) Die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung kann vorgenommen werden durch

1.

Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes;

2.

Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus;

3.

Lichtzeichen;

4.

Lichtzeichen mit Schranken oder

5.

Bewachung.

...

Entscheidung über die Art der Sicherung

§ 5. (1) Über die zur Anwendung kommende Sicherung einer Eisenbahnkreuzung hat die Behörde im Einzelfall nach Maßgabe der Zulässigkeit der einzelnen Arten der Sicherung gemäß den §§ 35 bis 39 sowie nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden. Hierbei ist insbesondere auf die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs einerseits und auf die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße andererseits Bedacht zu nehmen. Bei der Entscheidung ist auf den festgestellten Zustand und auf die absehbare Entwicklung des Verkehrs auf der Bahn und auf der Straße abzustellen.

...

5. Abschnitt

Anbringung der Sicherungseinrichtungen Andreaskreuze allgemein

§ 22. (1) Andreaskreuze sind für die Straßenbenützer leicht und rechtzeitig erkennbar vor sämtlichen Eisenbahnkreuzungen auf Rohrstehern, Masten mit Auslegern, Auslegermasten, Abspannungen oder an anderer geeigneter Stelle anzubringen.

...

6. Abschnitt

Zulässigkeit der Sicherungsarten

...

Sicherung durch Bewachung

§ 39. (1) Eine Eisenbahnkreuzung kann durch Bewachung gesichert werden, wenn

1 . über die Eisenbahnkreuzung im Regelfall innerhalb von 24 Stunden nicht mehr als 20 Zug- und Nebenfahrten stattfinden;

2. über die Eisenbahnkreuzung Verschub erfolgt.

(2) Die Bewachung kann durch Bewachungsorgane, Bewachungsorgane mit Hilfseinrichtungen oder durch Bewachungsorgane mit Lichtzeichen erfolgen.

(3) Die vom Bewachungsorgan gegebenen Armzeichen oder die vom Bewachungsorgan durch Armzeichen und unter Zuhilfenahme von Hilfseinrichtungen gegebenen Zeichen müssen für die Straßenbenützer leicht und rechtzeitig erkennbar sein. Diese sind dann leicht und rechtzeitig erkennbar, wenn sie von den Straßenbenützern bei gehöriger Aufmerksamkeit aus einer solchen Entfernung wahrgenommen werden können, die den Straßenbenützern ein rechtzeitiges Anhalten vor der Eisenbahnkreuzung ermöglicht.

(4) Die erforderliche Anzahl der Bewachungsorgane richtet sich nach den Anforderungen für eine leichte und rechtzeitige Erkennbarkeit der vom Bewachungsorgan gegebenen Armzeichen oder der vom Bewachungsorgan unter Zuhilfenahme von Hilfseinrichtungen gegebenen Armzeichen und sonstigen Zeichen für die Straßenbenützer. Wird eine Eisenbahnkreuzung durch Bewachungsorgane mit Lichtzeichen gesichert, genügt ein Bewachungsorgan.

(5) Die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung durch Bewachung ist unabhängig von den Anforderungen des Abs. 1 als Maßnahme im Störungsfall gemäß § 95 zulässig.

...

11. Abschnitt

Schlussbestimmungen Übergangsbestimmungen

§ 102. (1) Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, die auf der Grundlage einer behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 errichtet und in Betrieb genommen wurden, sind innerhalb von 12 Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung von der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 zu überprüfen. Diese hat über die erforderliche Art der Sicherung gemäß dieser Verordnung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens 17 Jahre ab Inkrafttreten dieser Verordnung endet, zu entscheiden beziehungsweise darüber zu entscheiden, ob die bestehende Art der Sicherung nach Maßgabe des Abs. 3 bis 5 beibehalten werden kann.

(2) Eisenbahnkreuzungen mit Fußgängerverkehr allein, Radfahrverkehr allein oder Fußgänger- und Radfahrverkehr, die auf der Grundlage einer behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 in Verbindung mit den Bestimmungen des § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Schrankenanlagen oder des § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Lichtzeichenanlagen gesichert sind, sind innerhalb eines Jahres ab Inkrafttreten dieser Verordnung von der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 zu überprüfen. Diese hat über die erforderliche Art der Sicherung gemäß dieser Verordnung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens drei Jahre ab Inkrafttreten dieser Verordnung endet, zu entscheiden beziehungsweise darüber zu entscheiden, ob die bestehende Art der Sicherung nach Maßgabe des Abs. 3 bis 5 beibehalten werden kann.

(3) Bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 gemäß Abs. 1 können unter der Voraussetzung, dass sie unter Anwendung der Bestimmungen des § 36 Eisenbahngesetz 1957 innerhalb von 14 Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung an die Bestimmungen der §§ 65, 66, 67, 70 bis 73 und 75 dieser Verordnung angepasst werden können, bis zum Ablauf der technischen Nutzungsdauer der bestehenden Schrankenanlage oder Lichtzeichenanlage beibehalten werden. Bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, bei denen den Straßenbenützern durch rotes blinkendes Licht Halt geboten wird oder bei denen den Straßenbenützern mit rotierenden Warnsignalen oder mit Läutewerk allein oder durch das Schließen der Schrankenbäume allein Halt geboten wird, dürfen, sofern sie an die Bestimmungen der §§ 65, 66, 67, 70 bis 73 und 75 dieser Verordnung angepasst werden können, längstens 17 Jahre ab Inkrafttreten dieser Verordnung beibehalten werden. Die Bestimmungen des § 37 Z 2 und des § 38 Abs. 2 betreffend die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung sind in diesem Fall dann nicht anzuwenden, wenn sich durch diese Anpassung die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung nicht verlängert.

(4) Für bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 mit Triebfahrzeugführerüberwachung ist die Bestimmung des § 87 Abs. 6 betreffend Überwachung, dass die Schrankenbäume die offene Endlage verlassen haben, nicht anzuwenden.

(5) Für bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 sind die Bestimmungen des § 87 betreffend Überwachung der Lichtzeichen auf Lichtzeichen, die nach der letzten Schienen angebracht sind (Rücklichter) und die bisher nicht in die Überwachung einbezogen sind, nicht anzuwenden.

§ 103. (1) Eisenbahnkreuzungen, die auf der Grundlage einer behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 in Verbindung mit den Bestimmungen des § 4 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes oder des § 6 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert sind, sind innerhalb von 12 Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung von der Behörde gemäß § 49

Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 zu überprüfen. Diese hat über die erforderliche Art der Sicherung gemäß dieser Verordnung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens 17 Jahre ab Inkrafttreten dieser Verordnung endet, zu entscheiden.

(2) Eisenbahnkreuzungen mit Fußgängerverkehr allein, Radfahrverkehr allein oder Fußgänger- und Radfahrverkehr, die auf der Grundlage einer behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 in Verbindung mit den Bestimmungen des § 4 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes oder des § 6 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert sind, sind innerhalb eines Jahres ab Inkrafttreten dieser Verordnung von der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 zu überprüfen. Diese hat über die erforderliche Art der Sicherung gemäß dieser Verordnung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens drei Jahre ab Inkrafttreten dieser Verordnung endet, zu entscheiden.

§ 104. Bei Eisenbahnkreuzungen, bei denen bisher keine Andreaskreuze anzubringen waren, sind Andreaskreuze, die dieser Verordnung entsprechen, innerhalb von drei Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung anzubringen.

...

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

§ 106. (1) Diese Verordnung tritt an dem der Kundmachung dieser Verordnung folgenden dritten Monatsersten in Kraft.

(2) Mit dem Inkrafttreten dieser Verordnung tritt die Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 21. Dezember 1960 über die Sicherung und Benützung schienengleicher Eisenbahnübergänge (Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961), BGBl. Nr. 2/1961, zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 123/1988, außer Kraft."

20 3. Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, BGBl. Nr. 2/1961

(EKVO 1961):

"§ 10. Bewachung.

(1) Eine Sicherung durch Bewachung ist, abgesehen von den Bestimmungen der §§ 14 und 15, zulässig wenn

a) Eisenbahnkreuzungen nur selten durch Schienenfahrzeuge befahren werden;

b) über Eisenbahnkreuzungen Verschubbewegungen stattfinden.

(2) Die Behörde hat unter Bedachtnahme auf die Verkehrsverhältnisse zu bestimmen, ob der Straßenverkehr durch Armzeichen, durch Lichtzeichen oder durch Hilfseinrichtungen zu regeln ist.

(3) Bei der Regelung durch Armzeichen muß das Bewachungsorgan so ausgerüstet sein und sich so aufstellen, daß es von den Straßenbenützern bei gehöriger Aufmerksamkeit leicht gesehen werden kann. Die Armzeichen sind im Sinne des § 37 der Straßenverkehrsordnung 1960 zu geben.

(4) Die Einrichtungen zur Abgabe von Lichtzeichen sind deutlich erkennbar anzubringen. Als Anhaltegebot haben sie gelbes nicht blinkendes Licht und anschließend rotes nicht blinkendes Licht zu zeigen; das rote Licht ist oben anzuordnen.

(5) Als Hilfseinrichtungen können Signalscheiben oder sonstige in ihrer Bedeutung leicht verständliche Hilfsmittel verwendet werden.

(6) Eine Anzeige der Eisenbahnkreuzung durch Andreaskreuze ist nur anzuordnen, wenn die Eisenbahnkreuzung durch Straßenverkehrszeichen (§ 50 Z 6b und 6c der Straßenverkehrsordnung 1960) angekündigt wird, wenn die Gleisanlage schlecht erkennbar ist oder wenn es die örtlichen Verhältnisse sonst erfordern."

21 Während gemäß § 49 Abs. 1 EisbG der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung festzusetzen hat, in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge nach dem jeweiligen Stand der Technik einerseits und nach den Bedürfnissen des Verkehrs andererseits zu sichern sind und inwieweit bestehende Sicherungseinrichtungen weiterbelassen werden dürfen, hat gemäß § 49 Abs. 2 EisbG über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung die Eisenbahnbehörde (vgl. § 12 EisbG) nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse

und Verkehrserfordernisse zu entscheiden. Das Gesetz (§ 49 Abs. 1 EisbG) verpflichtet den Bundesminister, die von ihm zu erlassende Verordnung am Stand der Technik (vgl. § 9b EisbG) und an den Verkehrsbedürfnissen auszurichten; an diesen Kriterien hat sich auch die auf bestehende Sicherungseinrichtungen bezogene Regelung - in der Verordnung sind auch Festlegungen zu treffen, "inwieweit" schon bestehende Sicherungen belassen werden dürfen - zu orientieren. Diese Verpflichtung erfordert gegebenenfalls Anpassungen an die danach maßgebenden, regelmäßig Veränderungen unterworfenen Parameter. 22 Die in Umsetzung dieser Verpflichtung erlassene "neue" Verordnung, die EisbKrV, BGBl. II Nr. 216/2012, ist am 1. September 2012 in Kraft getreten (§ 106 Abs. 1 EisbKrV). Gleichzeitig ist die frühere Verordnung, die Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 (BGBl. Nr. 2/1961 idF BGBl. Nr. 123/1988), außer Kraft getreten (§ 106 Abs. 2 EisbKrV).

23 Der sachliche Anwendungsbereich der neuen Verordnung wird in § 1 EisbKrV normiert: Sie gilt für "jeden" im Verlauf einer Straße mit öffentlichem Verkehr angelegten schienengleichen Eisenbahnübergang (Abs. 1), nicht aber für nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge (Abs. 2; vgl. dazu auch VwGH 24.9.2019, Ra 2019/03/0038); von der Verordnung sind daher grundsätzlich - soweit in Übergangsvorschriften nicht Besonderes festgelegt ist - auch die schon bestehenden (bereits "angelegten") Eisenbahnübergänge erfasst, nicht etwa bloß neu zu errichtende. 24 Übergangsbestimmungen für bei Inkrafttreten der EisbKrV bestehende Sicherungseinrichtungen sind in den §§ 102 bis 104 EisbKrV enthalten:

25 § 102 EisbKrV bezieht sich auf bestehende Schranken- und Lichtzeichenanlagen nach der EKVO 1961 und ordnet an, dass derartige Anlagen innerhalb von 12 Jahren (bzw. innerhalb eines Jahres bei Eisenbahnkreuzungen mit bloß Fußgänger- oder Radfahrverkehr) zu überprüfen sind, wobei die Behörde auch darüber zu entscheiden hat, ob und unter welchen Bedingungen die bestehende Art der Sicherung - nach Maßgabe der Abs. 3 bis 5 des § 102 - beibehalten werden kann (vgl. VwGH 31.5.2019, Ro 2018/03/0022; VwGH 8.4.2019, Ro 2018/03/0058).

26 § 103 EisbKrV hingegen bezieht sich auf durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraums bzw. Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesicherte Eisenbahnkreuzungen, verpflichtet die Eisenbahnbehörde zur Überprüfung innerhalb von 12 Jahren bzw. einem Jahr, sieht aber keine Entscheidung der Behörde darüber vor, ob die bestehende Sicherung beibehalten werden kann. Die §§ 102 und 103 EisbKRV sind daher für den Revisionsfall - Sicherung der bestehenden Eisenbahnkreuzung durch Bewachung gemäß § 10 EKVO 1961 - nicht unmittelbar einschlägig.

27 Gemäß § 104 EisbKRV sind bei Eisenbahnkreuzungen, bei denen bisher keine Andreaskreuze anzubringen waren, solche innerhalb von drei Jahren anzubringen. Von dieser Regelung können Schrankenanlagen nach § 8 EKVO 1961 und durch Bewachung gesicherte Eisenbahnkreuzungen nach § 10 EKVO erfasst sein, weil bei den übrigen Sicherungsarten nach der EKVO 1961 jeweils zwingend (auch) Andreaskreuze anzubringen waren. Nunmehr (nach § 22 Abs. 1 EisbKrV) hingegen sind Andreaskreuze "vor sämtlichen Eisenbahnkreuzungen" anzubringen. Aus § 104 EisbKrV kann entgegen der Auffassung des Verwaltungsgerichts aber nicht der Schluss gezogen werden, eine Sicherungsentscheidung iSd § 10 EKVO 1961 (also durch Bewachung der Eisenbahnkreuzung) gelte grundsätzlich unbegrenzt weiter, solange sich die maßgebliche Sachlage nicht wesentlich ändere, sodass eine neuerliche Entscheidung über die Sicherungsart unzulässig sei. Vielmehr verpflichtet § 104 EisbKrV das Eisenbahnunternehmen (vgl. § 3 EisbKrV) zur Anbringung von Andreaskreuzen an allen bislang noch nicht damit gesicherten Eisenbahnkreuzungen innerhalb von drei Jahren, also unabhängig von dem sonstigen für Überprüfung, Festlegung einer Sicherungsart und Umsetzung dieser Sicherung sonst in der EisbKrV vorgesehenen Zeitrahmen, enthält aber keine Aussage über die Zulässigkeit und Notwendigkeit von Sicherheitsüberprüfungen durch die Eisenbahnbehörde.

28 Entscheidend für die Beantwortung der eingangs gestellten Frage ist vielmehr, dass die am 1. September 2012 in Kraft getretene EisbKrV grundsätzlich für alle bestehenden (öffentlichen) Eisenbahnkreuzungen gilt, eine Abweichendes für bislang iSd § 10 EKVO 1961 gesicherte Anlagen anordnende Übergangsbestimmung nicht besteht, sodass grundsätzlich alle Eisenbahnkreuzungen den in der EisbKrV normierten Standards zu entsprechen haben (nach Maßgabe der Übergangsbestimmungen des 11. Abschnitts). Die vom Verwaltungsgericht vertretene - gegenteilige - Sichtweise wäre zudem nicht mit dem gesetzlichen Gebot des § 49 Abs. 1 EisbG, den Stand der Technik zu wahren und damit aktuellen Sicherheitsstandards zu entsprechen, vereinbar. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass die Eisenbahnbehörde bestehende Eisenbahnkreuzungen unter Einhaltung des dafür in der EisbKrV festgelegten Zeitrahmens zu überprüfen hat, wobei die in § 102 EisbKrV festgelegte Möglichkeit, technisch (durch Schranken bzw. Lichtzeichen) gesicherte Anlagen unter näheren Voraussetzungen für einen längeren Übergangszeitraum, gegebenenfalls bis zum Ablauf der technischen Nutzungsdauer der Anlage, beibehalten zu können, offenbar vom Ziel

getragen ist, einen unnötigen "versunkenen Aufwand" zu vermeiden. Die EisbKrV ermöglich damit eine sinnvolle, nach Maßgabe der am Maßstab der Gefährlichkeit zu messenden Dringlichkeit vorzunehmende Reihung der Anpassung der Eisenbahnkreuzungen an die verschärften Sicherungsvorschriften der EisbKrV (vgl. VwGH 24.5.2016, Ra 2016/03/0033).

29 Nur ergänzend: Die Sichtweise des Verwaltungsgerichts, nur eine maßgebliche Änderung des Sachverhalts mache eine neuerliche Sicherungsentscheidung zulässig, fehle es an einer solchen, dürfe keine neuerliche Entscheidung ergehen, lässt offen, in welcher Weise dann ein Verfahren zur Überprüfung, ob sich der maßgebende Sachverhalt geändert hat, abzuschließen wäre.

30 Da aber das im B-VG verankerte Rechtsstaatprinzip ein Mindestmaß an faktischer Effektivität des Rechtsschutzes verlangt (vgl. VwGH 26.6.2019, Ro 2018/03/0009, mwN), ist davon auszugehen, dass auch bei amtswegiger Überprüfung einer bestehenden Sicherung und bei dem damit einhergehenden Ermittlungsverfahren das vom Rechtsstaatsprinzip umfasste Gebot zum Tragen kommt, die Festlegung von Rechtsfolgen an eine Form zu knüpfen, die Rechtsschutz samt inhaltlicher Überprüfung des entsprechenden Aktes ermöglicht. Daraus folgt, dass die Behörde im Rahmen der amtswegigen Überprüfung einer bestehenden Sicherung gemäß § 5 Abs. 1 EisbKrV jeweils bescheidmäßig entweder eine neue Sicherung aufgrund der maßgeblichen Änderung der Sachlage vorzuschreiben hat oder mangels maßgeblicher Änderung der Sachlage die bestehende Sicherung auf Basis des durchgeführten Ermittlungsverfahrens zu bestätigen hat (vgl. in diesem Zusammenhang auch VwGH 5.9.2018, Ro 2018/03/0017). Ohne Erlassung eines entsprechenden Bescheides würde der angesprochene effektive Rechtsschutz unterlaufen werden, da das durchgeführte Ermittlungsverfahrens nur so einer Überprüfung zugänglich ist.

31 Fallbezogen folgt: Das Verwaltungsgericht hat - offenbar getragen von einer unzutreffenden Rechtsansicht - jegliche Feststellungen unterlassen, die notwendig wären zur Beurteilung, welche der in der EisbKrV normierten Sicherungsarten für die gegenständliche Eisenbahnkreuzung festzulegen ist, um dem Maßstab der Verordnung zu entsprechen.

32 Aus dem Gesagten ergibt sich, dass das angefochtene Erkenntnis wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes gemäß § 42 Abs. 2 Z 1 VwGG aufzuheben war.

Wien, am 18. Dezember 2019

Schlagworte

Anspruch auf bescheidmäßige Erledigung und auf Zustellung, Recht der Behörde zur Bescheiderlassung konstitutive Bescheide

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2019:RO2019030023.J00

Im RIS seit

11.03.2020

Zuletzt aktualisiert am

12.03.2020

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, http://www.vwgh.gv.at

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at