

# TE Bvwg Erkenntnis 2024/8/28 W248 2275663-1

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 28.08.2024

## Entscheidungsdatum

28.08.2024

## Norm

ArbIG §12

B-VG Art133 Abs4

EisbG §49 Abs2

EisbKrV §102 Abs1

EisbKrV §32 Abs1

EisbKrV §32 Abs2

EisbKrV §37

EisbKrV §38 Abs1

EisbKrV §38 Abs2

EisbKrV §38 Abs3

EisbKrV §4

VwGVG §14 Abs1

VwGVG §15 Abs1

VwGVG §24 Abs1

VwGVG §28 Abs1

VwGVG §28 Abs2

1. ArbIG § 12 heute
  2. ArbIG § 12 gültig ab 01.01.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 71/2013
  3. ArbIG § 12 gültig von 31.12.2009 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 150/2009
  4. ArbIG § 12 gültig von 01.07.1997 bis 30.12.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 63/1997
  5. ArbIG § 12 gültig von 01.04.1993 bis 30.06.1997
- 
1. B-VG Art. 133 heute
  2. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.2019 bis 24.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
  3. B-VG Art. 133 gültig ab 01.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 22/2018
  4. B-VG Art. 133 gültig von 25.05.2018 bis 31.12.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 22/2018
  5. B-VG Art. 133 gültig von 01.08.2014 bis 24.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 164/2013
  6. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.2014 bis 31.07.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
  7. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.2004 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
  8. B-VG Art. 133 gültig von 01.01.1975 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 444/1974

9. B-VG Art. 133 gültig von 25.12.1946 bis 31.12.1974 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 211/1946
  10. B-VG Art. 133 gültig von 19.12.1945 bis 24.12.1946 zuletzt geändert durch StGBI. Nr. 4/1945
  11. B-VG Art. 133 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934
1. EisbG § 49 heute
  2. EisbG § 49 gültig ab 23.04.2010 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 25/2010
  3. EisbG § 49 gültig von 27.07.2006 bis 22.04.2010 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 125/2006
  4. EisbG § 49 gültig von 01.05.2004 bis 26.07.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 38/2004
  5. EisbG § 49 gültig von 01.04.2002 bis 30.04.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 151/2001
  6. EisbG § 49 gültig von 01.08.1992 bis 31.03.2002 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 899/1993
1. EisbKrV § 102 heute
  2. EisbKrV § 102 gültig ab 10.10.2023 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 300/2023
  3. EisbKrV § 102 gültig von 01.09.2012 bis 09.10.2023
1. EisbKrV § 32 heute
  2. EisbKrV § 32 gültig ab 01.09.2012
1. EisbKrV § 32 heute
  2. EisbKrV § 32 gültig ab 01.09.2012
1. EisbKrV § 37 heute
  2. EisbKrV § 37 gültig ab 01.09.2012
1. EisbKrV § 38 heute
  2. EisbKrV § 38 gültig ab 01.09.2012
1. EisbKrV § 38 heute
  2. EisbKrV § 38 gültig ab 01.09.2012
1. EisbKrV § 38 heute
  2. EisbKrV § 38 gültig ab 01.09.2012
1. EisbKrV § 4 heute
  2. EisbKrV § 4 gültig ab 10.10.2023 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 300/2023
  3. EisbKrV § 4 gültig von 01.09.2012 bis 09.10.2023
1. VwGVG § 14 heute
  2. VwGVG § 14 gültig ab 01.07.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 109/2021
  3. VwGVG § 14 gültig von 01.01.2019 bis 30.06.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
  4. VwGVG § 14 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2018
1. VwGVG § 15 heute
  2. VwGVG § 15 gültig ab 01.07.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 109/2021
  3. VwGVG § 15 gültig von 01.01.2014 bis 30.06.2021 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 122/2013
  4. VwGVG § 15 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2013
1. VwGVG § 24 heute
  2. VwGVG § 24 gültig ab 01.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
  3. VwGVG § 24 gültig von 01.01.2017 bis 31.12.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 24/2017
  4. VwGVG § 24 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2016
1. VwGVG § 28 heute
  2. VwGVG § 28 gültig ab 01.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
  3. VwGVG § 28 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2018
1. VwGVG § 28 heute
  2. VwGVG § 28 gültig ab 01.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
  3. VwGVG § 28 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2018

## **Spruch**

W248 2275663-1/23E

AUSFERTIGUNG DES AM 22.07.2024 MÜNDLICH VERKÜNDETEN ERKENNTNISSES

IM NAMEN DER REPUBLIK!

Das Bundesverwaltungsgericht hat durch den Richter Dr. NEUBAUER über die Beschwerde des XXXX , Verkehrs-Arbeitsinspektorat, gegen den Bescheid der XXXX vom XXXX , Zl. XXXX nach Beschwerdeverentscheidung vom XXXX , GZ XXXX , betreffend die Festlegung der Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung der XXXX in XXXX in der Marktgemeinde XXXX , nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung am XXXX zu Recht erkannt: Das Bundesverwaltungsgericht hat durch den Richter Dr. NEUBAUER über die Beschwerde des römisch 40 , Verkehrs-Arbeitsinspektorat, gegen den Bescheid der römisch 40 vom römisch 40 , Zl. römisch 40 nach Beschwerdeverentscheidung vom römisch 40 , GZ römisch 40 , betreffend die Festlegung der Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung der römisch 40 in römisch 40 in der Marktgemeinde römisch 40 , nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung am römisch 40 zu Recht erkannt:

A)

Der Beschwerde gegen Spruchpunkt B.1. des angefochtenen Bescheides in der Fassung der Beschwerdeverentscheidung wird stattgegeben und der Spruchpunkt B.1. dahingehend abgeändert, dass der Spruch lautet wie folgt:

„Die Eisenbahnkreuzung im km XXXX der XXXX ist gemäß § 4 Abs 1 Z 4 EisbKrV durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern. Die Schranken sind gemäß § 4 Abs. 2 iVm. § 38 Abs. 3 EisbKrV als Vollschraken auszuführen.“ „Die Eisenbahnkreuzung im km römisch 40 der römisch 40 ist gemäß Paragraph 4, Absatz eins, Ziffer 4, EisbKrV durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern. Die Schranken sind gemäß Paragraph 4, Absatz 2, in Verbindung mit Paragraph 38, Absatz 3, EisbKrV als Vollschraken auszuführen.“

B)

Die Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig. Die Revision ist gemäß Artikel 133, Absatz 4, B-VG nicht zulässig.

## **Text**

Entscheidungsgründe:

1 Verfahrensgang:

1.1. Mit Bescheid der XXXX (im Folgenden: „belangte Behörde“) vom XXXX , GZ XXXX , wurde die Art der Sicherung für die Eisenbahnkreuzung in km XXXX der XXXX durch Lichtzeichen mit Schranken (Spruchpunkt A.1.) und für die Eisenbahnkreuzung in XXXX durch Lichtzeichen (Spruchpunkt B.1.) festgelegt. 1.1. Mit Bescheid der römisch 40 (im Folgenden: „belangte Behörde“) vom römisch 40 , GZ römisch 40 , wurde die Art der Sicherung für die Eisenbahnkreuzung in km römisch 40 der römisch 40 durch Lichtzeichen mit Schranken (Spruchpunkt A.1.) und für die Eisenbahnkreuzung in römisch 40 durch Lichtzeichen (Spruchpunkt B.1.) festgelegt.

1.2. Mit Schreiben vom XXXX erhob die XXXX (im Folgenden: „Eisenbahnunternehmen“) Beschwerde gegen Spruchpunkt B.1. des Bescheides vom XXXX , betreffend die Sicherung der Eisenbahnkreuzung in XXXX Beantragt wurde, den angefochtenen Bescheid betreffend die Eisenbahnkreuzung in XXXX dahingehend abzuändern, dass eine Sicherung gemäß § 38 EisbG durch Lichtzeichen mit Schranken vorgeschrieben wird. 1.2. Mit Schreiben vom römisch 40 erhob die römisch 40 (im Folgenden: „Eisenbahnunternehmen“) Beschwerde gegen Spruchpunkt B.1. des Bescheides vom römisch 40 , betreffend die Sicherung der Eisenbahnkreuzung in römisch 40 Beantragt wurde, den angefochtenen Bescheid betreffend die Eisenbahnkreuzung in römisch 40 dahingehend abzuändern, dass eine Sicherung gemäß Paragraph 38, EisbG durch Lichtzeichen mit Schranken vorgeschrieben wird.

1.3. Mit Schreiben vom XXXX , eingelangt am XXXX , erhob auch der XXXX (im Folgenden: „beschwerdeführende Partei“,

„VAI“), Beschwerde gegen Spruchpunkt B.1. des Bescheides vom XXXX , betreffend die Sicherung der Eisenbahnkreuzung in XXXX . Beantragt wurde, das Ermittlungsverfahren im Rahmen des Beschwerdeverfahrens im Sinne der in der Beschwerde angeführten Gründe zu ergänzen und den angefochtenen Bescheid je nach dem Ergebnis des ergänzenden Ermittlungsverfahrens abzuändern. Die Spruchpunkte B.2. – B.4. und Spruchpunkt A betreffend die Eisenbahnkreuzung in km XXXX wurden explizit nicht angefochten und sind daher in Rechtskraft erwachsen. 1.3. Mit Schreiben vom römisch 40, eingelangt am römisch 40, erhob auch der römisch 40 (im Folgenden: „beschwerdeführende Partei“, „VAI“), Beschwerde gegen Spruchpunkt B.1. des Bescheides vom römisch 40, betreffend die Sicherung der Eisenbahnkreuzung in römisch 40. Beantragt wurde, das Ermittlungsverfahren im Rahmen des Beschwerdeverfahrens im Sinne der in der Beschwerde angeführten Gründe zu ergänzen und den angefochtenen Bescheid je nach dem Ergebnis des ergänzenden Ermittlungsverfahrens abzuändern. Die Spruchpunkte B.2. – B.4. und Spruchpunkt A betreffend die Eisenbahnkreuzung in km römisch 40 wurden explizit nicht angefochten und sind daher in Rechtskraft erwachsen.

1.4. Mit Beschwerdevorentscheidung vom XXXX , wies die belangte Behörde die erhobenen Beschwerden als unbegründet ab. 1.4. Mit Beschwerdevorentscheidung vom römisch 40 , wies die belangte Behörde die erhobenen Beschwerden als unbegründet ab.

1.5. (Nur) das VAI Partei stellte mit Schreiben vom XXXX gemäß § 15 Abs. 1 VwGVG einen Vorlageantrag, aufgrund dessen vom Bundesverwaltungsgericht über die Beschwerde des VAI zu entscheiden war. 1.5. (Nur) das VAI Partei stellte mit Schreiben vom römisch 40 gemäß Paragraph 15, Absatz eins, VwGVG einen Vorlageantrag, aufgrund dessen vom Bundesverwaltungsgericht über die Beschwerde des VAI zu entscheiden war.

1.6. Im Zuge des Beschwerdeverfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht war zur Abklärung von in der Beschwerde bzw. im Vorlageantrag der beschwerdeführenden Partei aufgeworfenen Fragen aus dem Fachgebiet „Eisenbahnsicherungswesen“ die Heranziehung eines Sachverständigen aus diesem Bereich unabdinglich. Das Bundesverwaltungsgericht bestellte daher nach Rücksprache mit dem Eisenbahnunternehmen den nichtamtlichen Sachverständigen XXXX für den Fachbereich „Eisenbahnsicherungswesen“ und beauftragte den Sachverständigen mit der Erstellung eines weiteren Gutachtens. 1.6. Im Zuge des Beschwerdeverfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht war zur Abklärung von in der Beschwerde bzw. im Vorlageantrag der beschwerdeführenden Partei aufgeworfenen Fragen aus dem Fachgebiet „Eisenbahnsicherungswesen“ die Heranziehung eines Sachverständigen aus diesem Bereich unabdinglich. Das Bundesverwaltungsgericht bestellte daher nach Rücksprache mit dem Eisenbahnunternehmen den nichtamtlichen Sachverständigen römisch 40 für den Fachbereich „Eisenbahnsicherungswesen“ und beauftragte den Sachverständigen mit der Erstellung eines weiteren Gutachtens.

1.7. Das vom Sachverständigen erstellte Gutachten wurde den Parteien des Beschwerdeverfahrens gemeinsam mit der Ladung zur mündlichen Beschwerdeverhandlung rechtzeitig übermittelt. Das VAI teilte mit Schreiben vom 11.07.2024 mit, an der mündlichen Beschwerdeverhandlung nicht teilnehmen zu können, und äußerte sich inhaltlich zum Sachverständigengutachten. Die beschwerdeführende Partei stimmte den Gutachtenergebnissen zu und machte auf einen von ihr detektierten Fehler in einer vom Sachverständigen verwendeten Berechnungsformel aufmerksam. Da sich dieser Fehler jedoch nicht auf das, auch vom VAI als richtig erkannte, Berechnungsergebnis auswirkt, geht die beschwerdeführende Partei in ihrer Stellungnahme davon aus, dass es sich um einen bloßen Schreibfehler im Zuge der Endredaktion des Gutachtens und nicht um einen Rechenfehler oder logischen Fehler handelt (siehe S. 2 f. der Stellungnahme). 1.7. Das vom Sachverständigen erstellte Gutachten wurde den Parteien des Beschwerdeverfahrens gemeinsam mit der Ladung zur mündlichen Beschwerdeverhandlung rechtzeitig übermittelt. Das VAI teilte mit Schreiben vom 11.07.2024 mit, an der mündlichen Beschwerdeverhandlung nicht teilnehmen zu können, und äußerte sich inhaltlich zum Sachverständigengutachten. Die beschwerdeführende Partei stimmte den Gutachtenergebnissen zu und machte auf einen von ihr detektierten Fehler in einer vom Sachverständigen verwendeten Berechnungsformel aufmerksam. Da sich dieser Fehler jedoch nicht auf das, auch vom VAI als richtig erkannte, Berechnungsergebnis auswirkt, geht die beschwerdeführende Partei in ihrer Stellungnahme davon aus, dass es sich um einen bloßen Schreibfehler im Zuge der Endredaktion des Gutachtens und nicht um einen Rechenfehler oder logischen Fehler handelt (siehe Sitzung 2 f. der Stellungnahme).

1.8. Am 22.07.2024 fand vor dem Bundesverwaltungsgericht eine öffentliche mündliche Verhandlung in Anwesenheit des gerichtlichen Sachverständigen, der Vertreter des Eisenbahnunternehmens, der Marktgemeinde XXXX und der belangten Behörde statt. In dieser Verhandlung wurde das Gutachten des gerichtlichen Sachverständigen präsentiert

und diskutiert. Die beschwerdeführende Partei nahm an der Verhandlung, wie angekündigt, nicht teil.1.8. Am 22.07.2024 fand vor dem Bundesverwaltungsgericht eine öffentliche mündliche Verhandlung in Anwesenheit des gerichtlichen Sachverständigen, der Vertreter des Eisenbahnunternehmens, der Marktgemeinde römisch 40 und der belangten Behörde statt. In dieser Verhandlung wurde das Gutachten des gerichtlichen Sachverständigen präsentiert und diskutiert. Die beschwerdeführende Partei nahm an der Verhandlung, wie angekündigt, nicht teil.

## 2 Feststellungen:

### 2.1 Zur Beschwerdelegitimation und Rechtzeitigkeit der Beschwerde:

Bei der beschwerdeführenden Partei handelt es sich um den XXXX Bei der beschwerdeführenden Partei handelt es sich um den römisch 40 .

Die Beschwerde wurde innerhalb von vier Wochen ab Zustellung des angefochtenen Bescheides erhoben. Der mit XXXX datierte Vorlageantrag des VAI ist am XXXX bei der belangten Behörde eingelangt.Die Beschwerde wurde innerhalb von vier Wochen ab Zustellung des angefochtenen Bescheides erhoben. Der mit römisch 40 datierte Vorlageantrag des VAI ist am römisch 40 bei der belangten Behörde eingelangt.

### 2.2 Zum Vorhaben:

Mit Bescheid des XXXX vom XXXX wurde die Eisenbahnkreuzung in XXXX der XXXX mit der XXXX gemäß § 9 EKVO 1961 durch eine halbautomatische vierteilige Vollschrakenanlage gesichert. Bei der XXXX handelt es sich um eine Gemeindestraße, die im Bereich vor und nach der Eisenbahnkreuzung eine Fahrbahnbreite von rund 4,0 m aufweist.Mit Bescheid des römisch 40 vom römisch 40 wurde die Eisenbahnkreuzung in römisch 40 der römisch 40 mit der römisch 40 gemäß Paragraph 9, EKVO 1961 durch eine halbautomatische vierteilige Vollschrakenanlage gesichert. Bei der römisch 40 handelt es sich um eine Gemeindestraße, die im Bereich vor und nach der Eisenbahnkreuzung eine Fahrbahnbreite von rund 4,0 m aufweist.

Bei der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung gibt es ein Anschlussbahngleis der Fa. XXXX . Die Einschaltung der Eisenbahnkreuzung erfolgt für Fahrten aus dem Anschlussbahngleis fahrstraßenbewirkt. Eine fahrtbewirkte Einschaltung ist nicht möglich, da der Abstand zwischen dem Signal H1R und der Eisenbahnkreuzung zu gering ist. Zwischen Haltgebot an der Eisenbahnkreuzung und dem Erreichen der Eisenbahnkreuzung durch den Zug ergibt sich aus den Berechnungen des gerichtlichen Sachverständigen eine Annäherungszeit von 72,9 Sekunden. Die örtlich zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt im Bereich der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung in beiden Richtungen bei 100 km/h.Bei der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung gibt es ein Anschlussbahngleis der Fa. römisch 40 . Die Einschaltung der Eisenbahnkreuzung erfolgt für Fahrten aus dem Anschlussbahngleis fahrstraßenbewirkt. Eine fahrtbewirkte Einschaltung ist nicht möglich, da der Abstand zwischen dem Signal H1R und der Eisenbahnkreuzung zu gering ist. Zwischen Haltgebot an der Eisenbahnkreuzung und dem Erreichen der Eisenbahnkreuzung durch den Zug ergibt sich aus den Berechnungen des gerichtlichen Sachverständigen eine Annäherungszeit von 72,9 Sekunden. Die örtlich zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt im Bereich der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung in beiden Richtungen bei 100 km/h.

Mit Bescheid vom XXXX (im Folgenden: „angefochtener Bescheid“) ordnete die belangte Behörde an, die Eisenbahnkreuzung in km XXXX gemäß § 4 Abs. 1 Z 3 EisbKrV durch Lichtzeichen zu sichern. Begründend stützte sie sich auf das Gutachten des Amtssachverständigen XXXX vom XXXX , in welchem dieser feststellt, dass die Voraussetzungen für eine Sicherung durch Lichtzeichen vorliegen, da die örtlich zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung bei 100 km/h in beiden Richtungen liege und die Zeit zwischen Anschalten der Lichtzeichen und Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung in der Regel weniger als 60 Sekunden betrage. Mit Bescheid vom römisch 40 (im Folgenden: „angefochtener Bescheid“) ordnete die belangte Behörde an, die Eisenbahnkreuzung in km römisch 40 gemäß Paragraph 4, Absatz eins, Ziffer 3, EisbKrV durch Lichtzeichen zu sichern. Begründend stützte sie sich auf das Gutachten des Amtssachverständigen römisch 40 vom römisch 40 , in welchem dieser feststellt, dass die Voraussetzungen für eine Sicherung durch Lichtzeichen vorliegen, da die örtlich zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung bei 100 km/h in beiden Richtungen liege und die Zeit zwischen Anschalten der Lichtzeichen und Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung in der Regel weniger als 60 Sekunden betrage.

In seinem Gutachten vom XXXX empfahl der Amtssachverständige, eine Auflassung der Eisenbahnkreuzung zu prüfen.

Gegen die empfohlene Auflassung sprach sich die Marktgemeinde XXXX in einer Stellungnahme vom XXXX aus, weil die gegenständliche Eisenbahnkreuzung nicht nur landwirtschaftlichem Verkehr, sondern auch dem Personenkraftfahrzeugverkehr von näher bezeichneten Einfamilienhäusern sowie der Erschließung eines unmittelbar an der Eisenbahnkreuzung anschließenden Betriebsbaugebietes diene. Eine (vom Amtssachverständigen angesprochene) alternative Ersatzwegversorgung über den XXXX bestehe nicht bzw. wäre nach Ansicht der Marktgemeinde mit erheblichem Aufwand (aufwändiges Brückenbauwerk zur Überwindung der XXXX ) verbunden. In seinem Gutachten vom römisch 40 empfahl der Amtssachverständige, eine Auflassung der Eisenbahnkreuzung zu prüfen. Gegen die empfohlene Auflassung sprach sich die Marktgemeinde römisch 40 in einer Stellungnahme vom römisch 40 aus, weil die gegenständliche Eisenbahnkreuzung nicht nur landwirtschaftlichem Verkehr, sondern auch dem Personenkraftfahrzeugverkehr von näher bezeichneten Einfamilienhäusern sowie der Erschließung eines unmittelbar an der Eisenbahnkreuzung anschließenden Betriebsbaugebietes diene. Eine (vom Amtssachverständigen angesprochene) alternative Ersatzwegversorgung über den römisch 40 bestehe nicht bzw. wäre nach Ansicht der Marktgemeinde mit erheblichem Aufwand (aufwändiges Brückenbauwerk zur Überwindung der römisch 40 ) verbunden.

Im angefochtenen Bescheid wurden die XXXX und die Marktgemeinde XXXX als Trägerin der Straßenbaulast ersucht, als Grundlage für ein allfällig folgendes Verfahren gemäß § 48 Abs. 1 EISbG gemeinsam eine Machbarkeitsstudie über die Auflassung der Eisenbahnkreuzung zu erstellen. Im angefochtenen Bescheid wurden die römisch 40 und die Marktgemeinde römisch 40 als Trägerin der Straßenbaulast ersucht, als Grundlage für ein allfällig folgendes Verfahren gemäß Paragraph 48, Absatz eins, EISbG gemeinsam eine Machbarkeitsstudie über die Auflassung der Eisenbahnkreuzung zu erstellen.

### 2.3 Zu den Beschwerden:

Gegen den Bescheid vom vom XXXX , haben sowohl das Eisenbahnunternehmen, als auch das VAI je eine Beschwerde hinsichtlich der Sicherung der Eisenbahnkreuzung in XXXX durch Lichtzeichen (Spruchpunkt B.1.) erhoben. Das Eisenbahnunternehmen beantragte, den Bescheid dahingehend abzuändern, dass eine Sicherung gemäß § 38 EISbKrV durch Lichtzeichen mit Schranken vorgeschrieben wird. Das VAI beantragte, das Ermittlungsverfahren im Rahmen des Beschwerdeverfahrens zu ergänzen und den angefochtenen Bescheid je nach Ergebnis des ergänzenden Ermittlungsverfahrens abzuändern. Die Beschwerdevorentscheidung der belangten Behörde vom XXXX , wies beide Beschwerden als unbegründet ab und bezog sich dabei auf das Gutachten des Amtssachverständigen, der ausführte, dass die Zeit zwischen Anschalten der Lichtzeichen und Eintreffen des Schienenfahrzeugs auf der Eisenbahnkreuzung vor allem bei Haltestellen und Bahnhöfen mit Fahrgastwechsel in der Regel mehr als 60 Sekunden betrage. Da es sich beim gegenständlichen Bahnhof XXXX aber um keinen Bahnhof mit Fahrgastwechsel handle, sondern um einen Ausweichbahnhof, sei kein Fahrgastwechsel innerhalb der Annäherungszeit zu berücksichtigen, und die Annäherungszeit liege daher in der Regel unter 60 Sekunden. Gegen den Bescheid vom vom römisch 40 , haben sowohl das Eisenbahnunternehmen, als auch das VAI je eine Beschwerde hinsichtlich der Sicherung der Eisenbahnkreuzung in römisch 40 durch Lichtzeichen (Spruchpunkt B.1.) erhoben. Das Eisenbahnunternehmen beantragte, den Bescheid dahingehend abzuändern, dass eine Sicherung gemäß Paragraph 38, EISbKrV durch Lichtzeichen mit Schranken vorgeschrieben wird. Das VAI beantragte, das Ermittlungsverfahren im Rahmen des Beschwerdeverfahrens zu ergänzen und den angefochtenen Bescheid je nach Ergebnis des ergänzenden Ermittlungsverfahrens abzuändern. Die Beschwerdevorentscheidung der belangten Behörde vom römisch 40 , wies beide Beschwerden als unbegründet ab und bezog sich dabei auf das Gutachten des Amtssachverständigen, der ausführte, dass die Zeit zwischen Anschalten der Lichtzeichen und Eintreffen des Schienenfahrzeugs auf der Eisenbahnkreuzung vor allem bei Haltestellen und Bahnhöfen mit Fahrgastwechsel in der Regel mehr als 60 Sekunden betrage. Da es sich beim gegenständlichen Bahnhof römisch 40 aber um keinen Bahnhof mit Fahrgastwechsel handle, sondern um einen Ausweichbahnhof, sei kein Fahrgastwechsel innerhalb der Annäherungszeit zu berücksichtigen, und die Annäherungszeit liege daher in der Regel unter 60 Sekunden.

(Nur) das VAI Partei stellte den Antrag, die Beschwerde dem Bundesverwaltungsgericht vorzulegen.

Die Beschwerdevorlage erfolgte mit Schreiben der belangten Behörde vom 25.07.2023.

### 2.4 Zum eingeholten Sachverständigengutachten:

Das Bundesverwaltungsgericht bestellte nach Rücksprache mit dem Eisenbahnunternehmen mit Beschluss vom XXXX

den nichtamtlichen Sachverständigen XXXX zur Beurteilung folgender Fragestellung: Das Bundesverwaltungsgericht bestellte nach Rücksprache mit dem Eisenbahnunternehmen mit Beschluss vom römisch 40 den nichtamtlichen Sachverständigen römisch 40 zur Beurteilung folgender Fragestellung:

„Ist die Sicherung der Eisenbahnkreuzung XXXX Marktgemeinde XXXX durch Lichtzeichen gemäß § 4 Abs. 1 Z. 3 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV) möglich? „Ist die Sicherung der Eisenbahnkreuzung römisch 40 Marktgemeinde römisch 40 durch Lichtzeichen gemäß Paragraph 4, Absatz eins, Ziffer 3, Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV) möglich?

? Kann die Einschaltstelle im eingleisigen Bereich vor der Einfahrtweiche zum Bahnhof XXXX errichtet werden? Falls nein, könnte die Einschaltstelle an einer anderen Stelle errichtet werden?? Kann die Einschaltstelle im eingleisigen Bereich vor der Einfahrtweiche zum Bahnhof römisch 40 errichtet werden? Falls nein, könnte die Einschaltstelle an einer anderen Stelle errichtet werden?

? Könnte durch Errichtung der Einschaltstelle im eingleisigen Bereich vor der Einfahrtweiche zum Bahnhof XXXX oder an anderer geeigneter Stelle die Zeit zwischen Anschalten der Lichtzeichen und Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung idR weniger als 60 Sekunden betragen?“ Könnte durch Errichtung der Einschaltstelle im eingleisigen Bereich vor der Einfahrtweiche zum Bahnhof römisch 40 oder an anderer geeigneter Stelle die Zeit zwischen Anschalten der Lichtzeichen und Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung idR weniger als 60 Sekunden betragen?“

In seinem am 03.06.2024 erstatteten Gutachten kommt der nichtamtliche Sachverständige zu dem Ergebnis, dass die Annäherungszeit bei Berücksichtigung des Anschlussgleises der Fa. XXXX in der Regel 72,9 Sekunden beträgt. Dabei berücksichtigt der Sachverständige u.a. eine durchschnittliche Bremsdurchschlags- und Bremslösezeit von 30 Sekunden. Das Eisenbahnunternehmen geht in seinen Berechnungen mit näherer Begründung von einer Annäherungszeit im Regelbetrieb von 91,722 Sekunden und davon aus, dass eine Änderung der bestehenden Annäherungszeit bis zum Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung in XXXX auf in der Regel nicht mehr als 60 Sekunden nicht möglich ist. In seinem am 03.06.2024 erstatteten Gutachten kommt der nichtamtliche Sachverständige zu dem Ergebnis, dass die Annäherungszeit bei Berücksichtigung des Anschlussgleises der Fa. römisch 40 in der Regel 72,9 Sekunden beträgt. Dabei berücksichtigt der Sachverständige u.a. eine durchschnittliche Bremsdurchschlags- und Bremslösezeit von 30 Sekunden. Das Eisenbahnunternehmen geht in seinen Berechnungen mit näherer Begründung von einer Annäherungszeit im Regelbetrieb von 91,722 Sekunden und davon aus, dass eine Änderung der bestehenden Annäherungszeit bis zum Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung in römisch 40 auf in der Regel nicht mehr als 60 Sekunden nicht möglich ist.

In der mündlichen Beschwerdeverhandlung wurde das Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen präsentiert und diskutiert, wobei der Vertreter der Marktgemeinde XXXX Verständnisfragen insbesondere hinsichtlich der vom Sachverständigen angenommenen Bremsdurchschlags- und Bremslösezeit aufwarf. Der Sachverständige erläuterte das Zustandekommen der von ihm für den Regelfall ermittelten Annäherungszeit. Der in der Verhandlung anwesende Amtssachverständige der belangten Behörde bestätigte ausdrücklich die aus seiner fachlichen Sicht gegebene Plausibilität des diesbezüglichen Gutachtensergebnisses. Auch die beschwerdeführende Partei stimmte in ihrer in Vorbereitung der mündlichen Verhandlung erstatteten Stellungnahme ausdrücklich den Gutachtensergebnissen zu. In der mündlichen Beschwerdeverhandlung wurde das Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen präsentiert und diskutiert, wobei der Vertreter der Marktgemeinde römisch 40 Verständnisfragen insbesondere hinsichtlich der vom Sachverständigen angenommenen Bremsdurchschlags- und Bremslösezeit aufwarf. Der Sachverständige erläuterte das Zustandekommen der von ihm für den Regelfall ermittelten Annäherungszeit. Der in der Verhandlung anwesende Amtssachverständige der belangten Behörde bestätigte ausdrücklich die aus seiner fachlichen Sicht gegebene Plausibilität des diesbezüglichen Gutachtensergebnisses. Auch die beschwerdeführende Partei stimmte in ihrer in Vorbereitung der mündlichen Verhandlung erstatteten Stellungnahme ausdrücklich den Gutachtensergebnissen zu.

Das Eisenbahnunternehmen erläuterte, dass die gegenständliche Eisenbahnkreuzung im Regelbetrieb auf dem Hauptgleis (d.h. auch bei Außerachtlassung des Verkehrs aus dem Anschlussgleis) regelmäßig mehr als zwei Minuten lang nicht passierbar sein werde, und sprach sich daher für einen Betrieb der Kreuzung mit Vollschränken aus.

## 2. Beweiswürdigung:

Die getroffenen Feststellungen zum geplanten Vorhaben und zum Verfahrensgang ergeben sich aus dem

Verwaltungsakt, den Beschwerden und Stellungnahmen, dem Gutachten im Beschwerdeverfahren sowie der mündlichen Beschwerdeverhandlung.

### 3 Rechtliche Beurteilung

#### 3.1 Rechtliche Grundlagen:

Die hier maßgeblichen Bestimmungen des §§ 4, 32, 37, 38 und 102 EisbKrV 2012, lauten auszugsweise: Die hier maßgeblichen Bestimmungen des Paragraphen 4,, 32, 37, 38 und 102 EisbKrV 2012, lauten auszugsweise:

„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.

(2) Lichtzeichen mit Schranken gemäß Abs. 1 Z 4 können als Lichtzeichen mit Halbschranken, als Lichtzeichen mit Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume oder als Lichtzeichen mit Vollschraken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume ausgeführt werden.(2) Lichtzeichen mit Schranken gemäß Absatz eins, Ziffer 4, können als Lichtzeichen mit Halbschranken, als Lichtzeichen mit Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume oder als Lichtzeichen mit Vollschraken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume ausgeführt werden.

(3) Bei Lichtzeichen mit Halbschranken wird nach dem Anhaltegebot durch Lichtzeichen vor dem Schrankenschließen jeweils die rechte Fahrbahnhälfte beziehungsweise jeweils die rechte Straßenhälfte vor der Eisenbahnkreuzung durch Schrankenbäume gesperrt. Bei Lichtzeichen mit Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume wird nach dem Anhaltegebot durch Lichtzeichen vor dem Schrankenschließen jeweils die gesamte Fahrbahn oder die gesamte Straße vor der Eisenbahnkreuzung durch Schrankenbäume gesperrt. Bei Lichtzeichen mit Vollschraken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume wird nach dem Anhaltegebot durch Lichtzeichen vor dem Schrankenschließen vorerst jeweils die rechte Fahrbahnhälfte beziehungsweise jeweils die rechte Straßenhälfte vor der Eisenbahnkreuzung durch Schrankenbäume gesperrt und werden nach Ablauf einer Zwischenzeit die übrigen Schrankenbäume geschlossen.

(4) Die Behörde kann im Einzelfall zur Erprobung innerhalb eines zu bestimmenden Zeitraumes eine dem Stand der Technik entsprechende, andere als die in Abs. 1 genannten Arten der Sicherung zulassen, wenn damit keine Änderung der Verhaltensbestimmungen für die Straßenbenützer bei der Annäherung und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen verbunden ist.“(4) Die Behörde kann im Einzelfall zur Erprobung innerhalb eines zu bestimmenden Zeitraumes eine dem Stand der Technik entsprechende, andere als die in Absatz eins, genannten Arten der Sicherung zulassen, wenn damit keine Änderung der Verhaltensbestimmungen für die Straßenbenützer bei der Annäherung und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen verbunden ist.“

§ 32. (1) Für Halbschranken ist in der Regel eine Mindestbreite der Fahrbahn von mehr als 5,8 m erforderlich. Die Mindestbreite der Fahrbahn muss in der Regel auf einer Länge von etwa 80 m vor bis etwa 80 m nach der Eisenbahnkreuzung gegeben sein. Die Fahrtrichtungen der Fahrbahn müssen durch eine Sperrlinie oder durch bauliche Einrichtungen geteilt sein. Die Sperrlinie ist über die Eisenbahnkreuzung durchzuziehen. Bauliche Einrichtungen zur Teilung der Fahrtrichtungen der Fahrbahn sind im Bereich der Eisenbahnkreuzung mit einer Sperrfläche zu verbinden. Die Schrankenbäume müssen bis an die Sperrlinie beziehungsweise bis an die baulichen Einrichtungen heranreichen und dürfen diese nicht überragen.Paragraph 32, (1) Für Halbschranken ist in der Regel eine Mindestbreite der Fahrbahn von mehr als 5,8 m erforderlich. Die Mindestbreite der Fahrbahn muss in der Regel auf einer Länge von etwa 80 m vor bis etwa 80 m nach der Eisenbahnkreuzung gegeben sein. Die Fahrtrichtungen der Fahrbahn müssen durch eine Sperrlinie oder durch bauliche Einrichtungen geteilt sein. Die Sperrlinie ist über die Eisenbahnkreuzung durchzuziehen. Bauliche Einrichtungen zur Teilung der Fahrtrichtungen der Fahrbahn sind im Bereich der Eisenbahnkreuzung mit einer Sperrfläche zu verbinden. Die Schrankenbäume müssen bis an die Sperrlinie beziehungsweise bis an die baulichen Einrichtungen heranreichen und dürfen diese nicht überragen.



(2) Ist eine Fahrbahnbreite von mehr als 5,8 m auf einer Länge von jeweils 80 m vor und nach der Eisenbahnkreuzung nicht vorhanden oder ist die Herstellung einer Fahrbahnbreite von mehr als 5,8 m auf einer Länge von jeweils 80 m vor und nach der Eisenbahnkreuzung mit wirtschaftlich vertretbaren Mitteln nicht möglich, dürfen Halbschranken auch bei einer Mindestbreite der Fahrbahn von 5,2 m, die auf einer Länge von jeweils 30 m vor und nach der Eisenbahnkreuzung gegeben sein muss, errichtet werden. Die Fahrtrichtungen der Fahrbahn müssen durch eine Leitlinie geteilt sein. Die Leitlinie ist über die Eisenbahnkreuzung durchzuziehen. Bauliche Einrichtungen zur Teilung der Fahrtrichtungen der Fahrbahn sind nicht zulässig. Die Schrankenbäume sind so auszuführen, dass für die Straßenbenutzer eine Ausfahrbreite von 3 m verbleibt.

„Sicherung durch Lichtzeichen

§ 37. Eine Eisenbahnkreuzung kann 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.“
- Paragraph 37, Eine Eisenbahnkreuzung kann 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.“

„Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken

§ 38. (1) Eine Eisenbahnkreuzung ist durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern, wenn

1. die Eisenbahnkreuzung nicht durch Lichtzeichen allein gemäß § 37 gesichert werden kann oder
  2. die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung mehr als 140 km/h, jedoch nicht mehr als 160 km/h, beträgt.
- Paragraph 38, (1) Eine Eisenbahnkreuzung ist durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern, wenn
1. die Eisenbahnkreuzung nicht durch Lichtzeichen allein gemäß Paragraph 37, gesichert werden kann oder
  2. die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung mehr als 140 km/h, jedoch nicht mehr als 1

**Quelle:** Bundesverwaltungsgericht BVwg, <https://www.bvwg.gv.at>

© 2025 JUSLINE

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

[www.jusline.at](http://www.jusline.at)