

TE Bvg Erkenntnis 2024/10/9 W248 2291310-1

JUSLINE Entscheidung

⌚ Veröffentlicht am 09.10.2024

Entscheidungsdatum

09.10.2024

Norm

ArbIG §12

ArbIG §3

ArbIG §8

B-VG Art133 Abs4

EisbG §11

EisbG §19

EisbG §48 Abs1 Z1

EisbG §49

VwGVG §24 Abs4

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. ArbIG § 3 heute

2. ArbIG § 3 gültig ab 01.08.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 126/2017

3. ArbIG § 3 gültig von 01.01.2017 bis 31.07.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 44/2016

4. ArbIG § 3 gültig von 01.01.2013 bis 31.12.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 118/2012

5. ArbIG § 3 gültig von 30.12.1995 bis 31.12.2012 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 871/1995

6. ArbIG § 3 gültig von 01.04.1993 bis 29.12.1995

1. ArbIG § 8 heute

2. ArbIG § 8 gültig ab 01.01.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 44/2016

3. ArbIG § 8 gültig von 01.07.2012 bis 31.12.2016 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2012

4. ArbIG § 8 gültig von 01.04.1993 bis 30.06.2012

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 StGBl. Nr. 4/1945
 11. B-VG Art. 133 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934
1. EisbG § 11 heute
 2. EisbG § 11 gültig ab 27.07.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 125/2006
 3. EisbG § 11 gültig von 01.05.2004 bis 26.07.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 38/2004
 4. EisbG § 11 gültig von 01.08.1992 bis 30.04.2004 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 452/1992
1. EisbG § 19 heute
 2. EisbG § 19 gültig ab 20.07.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 115/2024
 3. EisbG § 19 gültig von 23.12.2020 bis 19.07.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 143/2020
 4. EisbG § 19 gültig von 27.11.2015 bis 22.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 137/2015
 5. EisbG § 19 gültig von 27.07.2006 bis 26.11.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 125/2006
 6. EisbG § 19 gültig von 01.01.2006 bis 26.07.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 123/2005
 7. EisbG § 19 gültig von 01.05.2004 bis 31.12.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 38/2004
 8. EisbG § 19 gültig von 01.04.2002 bis 30.04.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 151/2001
 9. EisbG § 19 gültig von 08.03.1957 bis 31.03.2002
1. EisbG § 48 heute
 2. EisbG § 48 gültig ab 20.07.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 115/2024
 3. EisbG § 48 gültig von 23.04.2010 bis 19.07.2024 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 25/2010
 4. EisbG § 48 gültig von 27.07.2006 bis 22.04.2010 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 125/2006
 5. EisbG § 48 gültig von 01.05.2004 bis 26.07.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 38/2004
 6. EisbG § 48 gültig von 01.04.2002 bis 30.04.2004 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 151/2001
 7. EisbG § 48 gültig von 08.03.1957 bis 31.03.2002
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. 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

IM NAMEN DER REPUBLIK!

Das Bundesverwaltungsgericht erkennt durch den Richter Dr. NEUBAUER über die hinsichtlich der Eisenbahnkreuzung in km XXXX der Eisenbahnstrecke XXXX erhobene Beschwerde des Bundesministers für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, gegen Spruchpunkt B. des Bescheides der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom XXXX , GZ XXXX zu Recht: Das Bundesverwaltungsgericht erkennt durch den Richter Dr. NEUBAUER über die hinsichtlich der Eisenbahnkreuzung in km römisch 40 der Eisenbahnstrecke römisch 40 erhobene Beschwerde des Bundesministers für Arbeit und Wirtschaft, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, gegen Spruchpunkt B. des Bescheides der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom römisch 40 , GZ römisch 40 zu Recht:

A)

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

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:

Aufgrund der Übergangsbestimmung des § 102 Abs. 1 EisbKrV hat die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) als zuständige Eisenbahnbehörde am XXXX eine örtliche Erhebung zur Überprüfung der Eisenbahnkreuzungen unter anderem in km XXXX an der XXXX -Strecke XXXX in der Marktgemeinde XXXX durchgeführt. Aufgrund der Übergangsbestimmung des Paragraph 102, Absatz eins, EisbKrV hat die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) als zuständige Eisenbahnbehörde am römisch 40 eine örtliche Erhebung zur Überprüfung der Eisenbahnkreuzungen unter anderem in km römisch 40 an der römisch 40 -Strecke römisch 40 in der Marktgemeinde römisch 40 durchgeführt.

Der Amtssachverständige für Eisenbahnbautechnik, Dipl.-Ing. XXXX , hat in Folge eines Ortsaugenscheins vom XXXX am XXXX ein Gutachten erstellt. Der Amtssachverständige für Eisenbahnbautechnik, Dipl.-Ing. römisch 40 , hat in Folge eines Ortsaugenscheins vom römisch 40 am römisch 40 ein Gutachten erstellt.

A m XXXX teilte das Eisenbahnunternehmen der Behörde fernschriftlich mit, dass es sich bei der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage (EKSA) in km XXXX – zu diesem Zeitpunkt – um eine 39 Jahre alte Siemens EKSA in Relaistechnik handle. Das Anlagenalter und diverse Schaltarbeiten in der Vergangenheit würden sich mittlerweile in der Verfügbarkeit der Anlage bemerkbar machen. Der Amtssachverständige wurde daher ersucht, die technische Nutzungsdauer der EKSA neu zu bewerten und sein Gutachten vom XXXX entsprechend anzupassen. Der Amtssachverständige überarbeitete daraufhin sein Gutachten am XXXX . Mit Schreiben vom XXXX wurde das Gutachten, in der Fassung vom XXXX , dem Eisenbahnunternehmen, der Marktgemeinde XXXX , der Landesstraßenverwaltung Niederösterreich und dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat (im Folgenden: „beschwerdeführende Partei“, „bP“) zur Stellungnahme übermittelt. Am römisch 40 teilte das Eisenbahnunternehmen der Behörde fernschriftlich mit, dass es sich bei der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage (EKSA) in km römisch 40 – zu diesem Zeitpunkt – um eine 39 Jahre alte Siemens EKSA in Relaistechnik handle. Das Anlagenalter und diverse Schaltarbeiten in der Vergangenheit würden sich mittlerweile in der Verfügbarkeit der Anlage bemerkbar machen. Der Amtssachverständige wurde daher ersucht, die technische Nutzungsdauer der EKSA neu zu bewerten und sein Gutachten vom römisch 40 entsprechend anzupassen. Der Amtssachverständige überarbeitete daraufhin sein Gutachten am römisch 40 . Mit Schreiben vom römisch 40 wurde das Gutachten, in der Fassung vom römisch 40 , dem Eisenbahnunternehmen, der Marktgemeinde römisch 40 , der Landesstraßenverwaltung Niederösterreich und dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat (im Folgenden: „beschwerdeführende Partei“, „bP“) zur Stellungnahme übermittelt.

Das Eisenbahnunternehmen ersuchte in einer Stellungnahme vom XXXX , eine Ausführungsfrist bis Ende 2026 vorzuschreiben, um die Synergieeffekte durch den Bahnhofsumbau XXXX nutzen zu können. Ansonsten wurde das Gutachten zur Kenntnis genommen. Das Eisenbahnunternehmen ersuchte in einer Stellungnahme vom römisch 40 , eine Ausführungsfrist bis Ende 2026 vorzuschreiben, um die Synergieeffekte durch den Bahnhofsumbau römisch 40 nutzen zu können. Ansonsten wurde das Gutachten zur Kenntnis genommen.

Die bP zitierte in ihrer Stellungnahme vom XXXX hinsichtlich der Eisenbahnkreuzung in km XXXX unter dem Punkt II.1.a) mehrere Bestimmungen aus der EisbKrV 2012 und der StVO 1960, welche die Anbringung von Andreaskreuzen bzw. Verkehrszeichen regeln, sowie den § 3 Abs. 1 EisbAV. Die bP führte zudem aus, dass insbesondere bei stumpfwinkeligen Eisenbahnkreuzungen wie im vorliegen Fall innerhalb der Regelungen der EisbKrV 2012 eine „Sicherheitslücke“ bestehe. Diese ergebe sich aus nicht aufeinander abgestimmten Bestimmungen einerseits für das Verhalten der Straßenbenutzer im Sinne des 10. Abschnittes der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 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 bP zitierte in ihrer Stellungnahme vom römisch 40 hinsichtlich der Eisenbahnkreuzung in km römisch 40 unter dem Punkt römisch II.1.a) mehrere Bestimmungen aus der EisbKrV 2012 und der StVO 1960, welche die Anbringung von Andreaskreuzen bzw. Verkehrszeichen regeln, sowie den Paragraph 3, Absatz eins, EisbAV. Die bP führte zudem aus, dass insbesondere bei stumpfwinkeligen Eisenbahnkreuzungen wie im vorliegen Fall innerhalb der Regelungen der EisbKrV 2012 eine „Sicherheitslücke“ bestehe. Diese ergebe sich aus nicht aufeinander abgestimmten Bestimmungen einerseits für das Verhalten der Straßenbenutzer im Sinne des 10. Abschnittes der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 und andererseits für die Berechnung der erforderlichen Annäherungszeit über die zu ermittelnde Sperrstrecke nach den Bestimmungen der Anlage 1 Ziffer 2, Litera a, EisbKrV.

Der Marktgemeinde XXXX wurde die Stellungnahmefrist aufgrund eines entsprechenden Antrags bis zum XXXX erstreckt. Die Marktgemeinde teilte in ihrer Stellungnahme vom XXXX zur Festlegung der Art der Sicherung mit, dass sie sich den Ausführungen des Amtssachverständigen in Bezug auf die Eisenbahnkreuzung in km XXXX anschließe. Der Marktgemeinde römisch 40 wurde die Stellungnahmefrist aufgrund eines entsprechenden Antrags bis zum römisch 40 erstreckt. Die Marktgemeinde teilte in ihrer Stellungnahme vom römisch 40 zur Festlegung der Art der Sicherung mit, dass sie sich den Ausführungen des Amtssachverständigen in Bezug auf die Eisenbahnkreuzung in km römisch 40 anschließe.

Die eingelangten Stellungnahmen wurden dem Amtssachverständigen mit dem Ersuchen um Stellungnahme übermittelt. Der Amtssachverständige gab am XXXX eine Stellungnahme ab, in welcher er der Behauptung der bP, die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 enthalte eine „Sicherheitslücke“, auf fachlicher Ebene entgegengrat. Die eingelangten Stellungnahmen wurden dem Amtssachverständigen mit dem Ersuchen um Stellungnahme übermittelt. Der Amtssachverständige gab am römisch 40 eine Stellungnahme ab, in welcher er der Behauptung der bP, die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 enthalte eine „Sicherheitslücke“, auf fachlicher Ebene entgegengrat.

Mit Schreiben vom XXXX wurden die eingelangten Stellungnahmen und die Stellungnahme des Amtssachverständigen vom XXXX allen Parteien zur Stellungnahme übermittelt. Während das Eisenbahnunternehmen die Stellungnahme des Amtssachverständigen mit Schreiben vom XXXX zur Kenntnis nahm, erstattete die bP mit Schreiben vom XXXX eine weitere Stellungnahme, in der sie erklärte, dass der Amtssachverständige ihre Stellungnahme hinsichtlich der „Sicherheitslücke“ nicht korrekt wiedergegeben habe und dessen Schlussfolgerungen falsch seien. Mit Schreiben vom römisch 40 wurden die eingelangten Stellungnahmen und die Stellungnahme des Amtssachverständigen vom römisch 40 allen Parteien zur Stellungnahme übermittelt. Während das Eisenbahnunternehmen die Stellungnahme des Amtssachverständigen mit Schreiben vom römisch 40 zur Kenntnis nahm, erstattete die bP mit Schreiben vom römisch 40 eine weitere Stellungnahme, in der sie erklärte, dass der Amtssachverständige ihre Stellungnahme hinsichtlich der „Sicherheitslücke“ nicht korrekt wiedergegeben habe und dessen Schlussfolgerungen falsch seien.

Mit der Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, mit der die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 geändert wird, BGBl. II Nr. 300/2023, wurde die EisbKrV 2012 geändert. Die am 09.10.2023 kundgemachte Änderung betraf insbesondere die Übergangbestimmungen. Im Hinblick auf die Änderungen wurde der Amtssachverständige ersucht, sein in der Fassung vom XXXX vorliegendes Gutachten abermals zu überarbeiten. Das überarbeitete Gutachten wurde mit Schreiben vom XXXX in der auf die neue Rechtslage adaptierten Fassung vom XXXX an alle Parteien zur Stellungnahme übermittelt. Mit der Verordnung der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, mit der die

Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 geändert wird, Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr. 300 aus 2023,, wurde die EisbKrV 2012 geändert. Die am 09.10.2023 kundgemachte Änderung betraf insbesondere die Übergangbestimmungen. Im Hinblick auf die Änderungen wurde der Amtssachverständige ersucht, sein in der Fassung vom römisch 40 vorliegendes Gutachten abermals zu überarbeiten. Das überarbeitete Gutachten wurde mit Schreiben vom römisch 40 in der auf die neue Rechtslage adaptierten Fassung vom römisch 40 an alle Parteien zur Stellungnahme übermittelt.

Die bP führte in einer Stellungnahme vom XXXX aus, dass bestimmte Punkte der Stellungnahme vom XXXX (Punkte I.3 und II.3 betreffend gemeinsame Einschaltstellen für mehrere Eisenbahnkreuzungen sowie Punkt II.1. lit. a betreffend rechtliche Rahmenbedingungen der Art der Sicherung) in Folge der Änderung der Übergangsbestimmungen des § 102 EisbKrV bzw. wegen der Änderung des 5. Abschnittes der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 und dem damit verbundenen „Bestandsschutz“ für die Standorte der Andreaskreuze nicht mehr relevant seien. Im Übrigen bliebe die Stellungnahme vom XXXX aufrecht.Die bP führte in einer Stellungnahme vom römisch 40 aus, dass bestimmte Punkte der Stellungnahme vom römisch 40 (Punkte römisch eins.3 und römisch II.3 betreffend gemeinsame Einschaltstellen für mehrere Eisenbahnkreuzungen sowie Punkt römisch II.1. Litera a, betreffend rechtliche Rahmenbedingungen der Art der Sicherung) in Folge der Änderung der Übergangsbestimmungen des Paragraph 102, EisbKrV bzw. wegen der Änderung des 5. Abschnittes der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 und dem damit verbundenen „Bestandsschutz“ für die Standorte der Andreaskreuze nicht mehr relevant seien. Im Übrigen bliebe die Stellungnahme vom römisch 40 aufrecht.

Die belangte Behörde legte mit Bescheid vom XXXX , GZ XXXX in Spruchpunkt B.1. fest, dass die Eisenbahnkreuzung in Bahn-km XXXX der XXXX -Strecke XXXX gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 EisbKrV durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern ist und die Schranken als vierteilige Vollschranken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume auszuführen sind. Die belangte Behörde legte mit Bescheid vom römisch 40 , GZ römisch 40 in Spruchpunkt B.1. fest, dass die Eisenbahnkreuzung in Bahn-km römisch 40 der römisch 40 -Strecke römisch 40 gemäß Paragraph 4, Absatz eins, Ziffer 4, EisbKrV durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern ist und die Schranken als vierteilige Vollschranken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume auszuführen sind.

Als Zusatzeinrichtung gemäß § 12 EisbKrV wurde ein elektrisches oder elektronisches Läutewerk angeordnet und für die Ausführung eine Frist bis zum XXXX bestimmt. Zur besseren Akzeptanz durch die Anrainer wurde vorgeschrieben, das Läutewerk mit einer Nachtabsenkung auszustatten, wobei alternativ zur Nachtabsenkung eine Regeldynamik zur Anpassung an den Umgebungsgeräuschpegel für zulässig erklärt wurde. Als Zusatzeinrichtung gemäß Paragraph 12, EisbKrV wurde ein elektrisches oder elektronisches Läutewerk angeordnet und für die Ausführung eine Frist bis zum römisch 40 bestimmt. Zur besseren Akzeptanz durch die Anrainer wurde vorgeschrieben, das Läutewerk mit einer Nachtabsenkung auszustatten, wobei alternativ zur Nachtabsenkung eine Regeldynamik zur Anpassung an den Umgebungsgeräuschpegel für zulässig erklärt wurde.

Für den Störungsfall wurde vorgeschrieben, dass gemäß§ 95 EisbKrV vorzugehen ist.Für den Störungsfall wurde vorgeschrieben, dass gemäß Paragraph 95, EisbKrV vorzugehen ist.

Eine im Zuge der Neuerrichtung der Eisenbahnkreuzung in km XXXX durchzuführende bauliche Umgestaltung der XXXX durch Verlängerung des vor der Eisenbahnkreuzung endenden Gehweges links der Bahn und rechts der Straße über die Eisenbahnkreuzung bis zur Straßenbrücke über den Vorfluter wurde vorgeschrieben. Auch dafür wurde eine Frist bis zum XXXX gesetzt.Eine im Zuge der Neuerrichtung der Eisenbahnkreuzung in km römisch 40 durchzuführende bauliche Umgestaltung der römisch 40 durch Verlängerung des vor der Eisenbahnkreuzung endenden Gehweges links der Bahn und rechts der Straße über die Eisenbahnkreuzung bis zur Straßenbrücke über den Vorfluter wurde vorgeschrieben. Auch dafür wurde eine Frist bis zum römisch 40 gesetzt.

In Spruchpunkt B.2. sprach die belangte Behörde aus, dass die bestehende Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage (zweiteilige Schrankenanlage mit Lichtzeichen) gemäß § 102 Abs. 2 Z 1 EisbKrV bis zum Ablauf der technischen Nutzungsdauer, voraussichtlich bis XXXX , beibehalten werden kann.In Spruchpunkt B.2. sprach die belangte Behörde aus, dass die bestehende Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage (zweiteilige Schrankenanlage mit Lichtzeichen) gemäß Paragraph 102, Absatz 2, Ziffer eins, EisbKrV bis zum Ablauf der technischen Nutzungsdauer, voraussichtlich bis römisch 40 , beibehalten werden kann.

Mit Schreiben vom XXXX erhob die bP nur hinsichtlich der Eisenbahnkreuzung in km XXXX (Spruchpunkt B.) und hinsichtlich der für diese Eisenbahnkreuzung vorgelegten Grundlagen gemäß § 5 Abs. 2 EisbKrV Beschwerde gegen den

Bescheid vom XXXX und wiederholte darin im Wesentlichen ihre Ausführungen in der Stellungnahme vom XXXX zur behaupteten „Sicherheitslücke“ in der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012. Diese von der bP gesehene „Sicherheitslücke“ könnte durch die Anwendung des § 3 Abs. 1 EisbAV kompensiert werden, um Gefahren für Arbeitnehmer zu vermeiden. Mit Schreiben vom römisch 40 erhab die bP nur hinsichtlich der Eisenbahnkreuzung in km römisch 40 (Spruchpunkt B.) und hinsichtlich der für diese Eisenbahnkreuzung vorgelegten Grundlagen gemäß Paragraph 5, Absatz 2, EisbKrV Beschwerde gegen den Bescheid vom römisch 40 und wiederholte darin im Wesentlichen ihre Ausführungen in der Stellungnahme vom römisch 40 zur behaupteten „Sicherheitslücke“ in der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012. Diese von der bP gesehene „Sicherheitslücke“ könnte durch die Anwendung des Paragraph 3, Absatz eins, EisbAV kompensiert werden, um Gefahren für Arbeitnehmer zu vermeiden.

Mit Schreiben vom XXXX erteilte die belangte Behörde der bP gemäß § 11 VwG VG iVm. § 13 Abs. 3 AVG einen detailliert begründeten Verbesserungsauftrag betreffend die Beschwerdegründe und das Beschwerdebegehren und setzte eine Verbesserungsfrist. Auf die im Falle des fruchtlosen Ablaufes der Verbesserungsfrist eintretende Rechtsfolge des § 13 Abs. 3 AVG wurde aufmerksam gemacht. Daraufhin gab die bP mit Schreiben vom XXXX eine Stellungnahme ab. Darin erklärte die bP, den Bescheid in vollem Umfang anzufechten, und formulierte das Begehr, das Bundesverwaltungsgericht möge den Bescheid, der sich auf unvollständige oder sogar falsche Grundlagen abstütze, aufheben und das Verfahren an die belangte Behörde zurückverweisen. Mit Schreiben vom römisch 40 erteilte die belangte Behörde der bP gemäß Paragraph 11, VwG VG in Verbindung mit Paragraph 13, Absatz 3, AVG einen detailliert begründeten Verbesserungsauftrag betreffend die Beschwerdegründe und das Beschwerdebegehren und setzte eine Verbesserungsfrist. Auf die im Falle des fruchtlosen Ablaufes der Verbesserungsfrist eintretende Rechtsfolge des Paragraph 13, Absatz 3, AVG wurde aufmerksam gemacht. Daraufhin gab die bP mit Schreiben vom römisch 40 eine Stellungnahme ab. Darin erklärte die bP, den Bescheid in vollem Umfang anzufechten, und formulierte das Begehr, das Bundesverwaltungsgericht möge den Bescheid, der sich auf unvollständige oder sogar falsche Grundlagen abstütze, aufheben und das Verfahren an die belangte Behörde zurückverweisen.

Die belangte Behörde erließ mit Schreiben vom XXXX eine Beschwerdevorentscheidung, in der sie im Wesentlichen ausführte, dass das Vorbringen der bP, in der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 bestehe eine „Sicherheitslücke“, außerhalb des Verfahrensgegenstandes des gegenständlichen Verfahrens liege, da es nicht die Festlegung der Art der Sicherung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung betreffe. Des Weiteren folge sie der Ansicht der bP hinsichtlich des Vorbringens, die behauptete „Sicherheitslücke“ könne durch die Anwendung des § 3 Abs. 1 EisbAV kompensiert werden, nicht, da der Anwendungsbereich der EisbAV nicht eröffnet sei und diese Bestimmung überdies keine konkrete Handlungsanleitung für die behördliche Festlegung der Art der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen enthalte. Zudem wäre eine Entscheidung der Eisenbahnbehörde unter der von der bP geforderten Anwendung des § 3 Abs. 1 EisbAV nicht mit dem Legalitätsprinzip des Artikel 18 B-VG vereinbar und somit rechtswidrig. Die belangte Behörde erließ mit Schreiben vom römisch 40 eine Beschwerdevorentscheidung, in der sie im Wesentlichen ausführte, dass das Vorbringen der bP, in der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 bestehe eine „Sicherheitslücke“, außerhalb des Verfahrensgegenstandes des gegenständlichen Verfahrens liege, da es nicht die Festlegung der Art der Sicherung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung betreffe. Des Weiteren folge sie der Ansicht der bP hinsichtlich des Vorbringens, die behauptete „Sicherheitslücke“ könne durch die Anwendung des Paragraph 3, Absatz eins, EisbAV kompensiert werden, nicht, da der Anwendungsbereich der EisbAV nicht eröffnet sei und diese Bestimmung überdies keine konkrete Handlungsanleitung für die behördliche Festlegung der Art der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen enthalte. Zudem wäre eine Entscheidung der Eisenbahnbehörde unter der von der bP geforderten Anwendung des Paragraph 3, Absatz eins, EisbAV nicht mit dem Legalitätsprinzip des Artikel 18 B-VG vereinbar und somit rechtswidrig.

Mit Schreiben vom XXXX beantragte die bP, die Beschwerde dem Bundesverwaltungsgericht vorzulegen, und erstattete eine weitere Stellungnahme. Darin erläuterte sie die Grundlagen zur Sicherheit für schienengleiche Bahnübergänge und wiederholte ihr Vorbringen zur „Sicherheitslücke“ in der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 und zu der von ihr gewünschten Anwendung der EisbAV. An mehreren Stellen des Schriftsatzes äußerte sie sich zum Legalitätsprinzip. Mit Schreiben vom römisch 40 beantragte die bP, die Beschwerde dem Bundesverwaltungsgericht vorzulegen, und erstattete eine weitere Stellungnahme. Darin erläuterte sie die Grundlagen zur Sicherheit für schienengleiche Bahnübergänge und wiederholte ihr Vorbringen zur „Sicherheitslücke“ in der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 und zu der von ihr gewünschten Anwendung der EisbAV. An mehreren Stellen des Schriftsatzes äußerte sie sich zum Legalitätsprinzip.

Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen:

2 Feststellungen:

Die Eisenbahnstrecke XXXX wird von der XXXX (im Folgenden: „Eisenbahnunternehmen“) betrieben. Die Eisenbahnkreuzung in Bahn-km XXXX dieser Eisenbahnstrecke liegt im nördlichen Gemeindegebiet von XXXX im Verlauf der XXXX und ist im Bestand gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 (EKVO 1961) mittels zweiteiliger Schrankenanlage mit Lichtzeichen gesichert. Die Inbetriebnahme der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage erfolgte am XXXX . Die Eisenbahnstrecke römisch 40 wird von der römisch 40 (im Folgenden: „Eisenbahnunternehmen“) betrieben. Die Eisenbahnkreuzung in Bahn-km römisch 40 dieser Eisenbahnstrecke liegt im nördlichen Gemeindegebiet von römisch 40 im Verlauf der römisch 40 und ist im Bestand gemäß Paragraph 8, Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 (EKVO 1961) mittels zweiteiliger Schrankenanlage mit Lichtzeichen gesichert. Die Inbetriebnahme der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage erfolgte am römisch 40 .

Aufgrund der Übergangsbestimmung des § 102 Abs. 1 EisbKrV hat die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als zuständige Eisenbahnbehörde eine Überprüfung der Eisenbahnkreuzung in km XXXX der XXXX -Strecke XXXX in der Marktgemeinde XXXX durchgeführt. Aufgrund der Übergangsbestimmung des Paragraph 102, Absatz eins, EisbKrV hat die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als zuständige Eisenbahnbehörde eine Überprüfung der Eisenbahnkreuzung in km römisch 40 der römisch 40 -Strecke römisch 40 in der Marktgemeinde römisch 40 durchgeführt.

Gegenstand des Behördenverfahrens war die Überprüfung der gemäß § 8 EKVO 1961 gesicherten Schrankenanlage iSd. § 102 Abs. 1 EisbKrV und die Entscheidung darüber, ob die in km XXXX bestehende Schrankenanlage gemäß § 8 EKVO 1961 bis zum Ablauf ihrer technischen Nutzungsdauer beibehalten werden kann. Gegenstand des Behördenverfahrens war die Überprüfung der gemäß Paragraph 8, EKVO 1961 gesicherten Schrankenanlage iSd. Paragraph 102, Absatz eins, EisbKrV und die Entscheidung darüber, ob die in km römisch 40 bestehende Schrankenanlage gemäß Paragraph 8, EKVO 1961 bis zum Ablauf ihrer technischen Nutzungsdauer beibehalten werden kann.

Die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn im Bereich der Eisenbahnkreuzung beträgt 140 km/h. Die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung (erforderliche Annäherungszeit) beträgt in der Regel nicht mehr als 60 Sekunden und ist kürzer als die in der Bestandsanlage bereits berücksichtigte Annäherungszeit.

Die Berücksichtigung der Verkehrserfordernisse des nicht motorisierten Individualverkehrs (NMIV) erfordert eine Verbreiterung des Gefahrenraums um zumindest 1,5 m.

Die Länge der bei der Eisenbahnkreuzung in km XXXX maßgeblichen Sperrstrecken beträgt für Fahrzeugverkehr 15,3 m und für Fußgängerverkehr 16,3 m. Der Kreuzungswinkel beträgt 113°. Die Länge der bei der Eisenbahnkreuzung in km römisch 40 maßgeblichen Sperrstrecken beträgt für Fahrzeugverkehr 15,3 m und für Fußgängerverkehr 16,3 m. Der Kreuzungswinkel beträgt 113°.

Mängel oder Fehler am Bestand der Sicherungsanlage wurden nicht festgestellt. Die Verkehrssicherheit auf der Straße und Schiene ist bei ordnungsgemäßem Verhalten der Straßenbenutzer gegeben.

Im angefochtenen Bescheid wurde unter Berücksichtigung der Verkehrserfordernisse und der örtlichen Verhältnisse angeordnet, dass die Eisenbahnkreuzung in km XXXX gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 EisbKrV durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern ist. Die Schranken sind als vierteilige Vollschranken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume auszuführen. Im angefochtenen Bescheid wurde unter Berücksichtigung der Verkehrserfordernisse und der örtlichen Verhältnisse angeordnet, dass die Eisenbahnkreuzung in km römisch 40 gemäß Paragraph 4, Absatz eins, Ziffer 4, EisbKrV durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern ist. Die Schranken sind als vierteilige Vollschranken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume auszuführen.

Aufgrund des vorhandenen und zu verlängernden Gehweges über die Eisenbahnkreuzung ist von einem Verkehrserfordernis des NMIV auszugehen. Zur Erhöhung der Sicherheit des sich kreuzenden Verkehrs ist es erforderlich, die Aufmerksamkeit der Straßenbenutzer zu erhöhen. Diesem Zweck dient die im Spruch des

angefochtenen Bescheides vorgenommene Vorschreibung der Anbringung eines elektrischen oder elektronischen Läutewerkes, welches im Sinne einer Verminderung der Immissionsbelastung der Anrainer mit einer Nachabsenkung zu versehen ist.

Im angefochtenen Bescheid wurde festgestellt, dass die bestehende Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage bis zum Ablauf der technischen Nutzungsdauer, voraussichtlich bis XXXX , beibehalten werden kann. Als Zusatzeinrichtung gemäß § 12 EisbKrV wurde ein elektrisches oder elektronisches Läutwerk angeordnet und gemäß§ 59 Abs. 2 AVG eine Frist für die Ausführung bis zum XXXX bestimmt. Aufgrund der festgestellten Erfordernisse des NMIV wurde von einem um mindestens 1,5 m verbreiterten Gefahrenraum ausgegangen.Im angefochtenen Bescheid wurde festgestellt, dass die bestehende Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage bis zum Ablauf der technischen Nutzungsdauer, voraussichtlich bis römisch 40 , beibehalten werden kann. Als Zusatzeinrichtung gemäß Paragraph 12, EisbKrV wurde ein elektrisches oder elektronisches Läutwerk angeordnet und gemäß Paragraph 59, Absatz 2, AVG eine Frist für die Ausführung bis zum römisch 40 bestimmt. Aufgrund der festgestellten Erfordernisse des NMIV wurde von einem um mindestens 1,5 m verbreiterten Gefahrenraum ausgegangen.

Die nunmehrige bP hat sich weder in ihren Stellungnahmen im Behördenverfahren noch in der Beschwerde gegen die vorgesehene Art der Sicherung für die Eisenbahnkreuzung in km XXXX ausgesprochen oder eine andere Art der Sicherung verlangt. Die nunmehrige bP hat sich weder in ihren Stellungnahmen im Behördenverfahren noch in der Beschwerde gegen die vorgesehene Art der Sicherung für die Eisenbahnkreuzung in km römisch 40 ausgesprochen oder eine andere Art der Sicherung verlangt.

Die vom VAI behauptete „Sicherheitslücke“ besteht, bezogen auf den gegenständlichen Fall, aus fachlicher Sicht nicht.

3 Beweiswürdigung:

Die getroffenen Feststellungen ergeben sich aus dem Verwaltungsakt, der Beschwerde, den Stellungnahmen und dem Gutachten des Amtssachverständigen im Beschwerdeverfahren.

Dass die Eisenbahnkreuzung im Bestand mit vier doppelten Andreaskreuzen und einem Läutwerk ausgestattet ist ergibt sich aus der Bestandserhebung im Befund des Gutachtens des Amtssachverständigen Dipl.-Ing. XXXX vom XXXX (Änderungen vom XXXX und XXXX).Dass die Eisenbahnkreuzung im Bestand mit vier doppelten Andreaskreuzen und einem Läutwerk ausgestattet ist ergibt sich aus der Bestandserhebung im Befund des Gutachtens des Amtssachverständigen Dipl.-Ing. römisch 40 vom römisch 40 (Änderungen vom römisch 40 und römisch 40).

Mit dem Thema der von der bP behaupteten „Sicherheitslücke“ hat sich der Amtssachverständige der belangten Behörde in einer Stellungnahme vom XXXX aus fachlicher Sicht eingehend auseinandergesetzt. Er hat sich dabei einerseits mit den maßgeblichen Begriffen und andererseits mit der vom VAI entwickelten „Theorie der Sicherheitslücke“ beschäftigt.Mit dem Thema der von der bP behaupteten „Sicherheitslücke“ hat sich der Amtssachverständige der belangten Behörde in einer Stellungnahme vom römisch 40 aus fachlicher Sicht eingehend auseinandergesetzt. Er hat sich dabei einerseits mit den maßgeblichen Begriffen und andererseits mit der vom VAI entwickelten „Theorie der Sicherheitslücke“ beschäftigt.

Der Ansicht des VAI, wonach zwischen dem Berechnungsmodell der erforderlichen Annäherungszeit der Schienenfahrzeuge gemäß § 45 EisbKrV und dem Verhalten der Straßenbenutzer nach dem 10. Abschnitt der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 eine mangelnde Abstimmung festzustellen sei, ist der Amtssachverständige aus fachlicher Sicht wie folgt entgegengetreten:Der Ansicht des VAI, wonach zwischen dem Berechnungsmodell der erforderlichen Annäherungszeit der Schienenfahrzeuge gemäß Paragraph 45, EisbKrV und dem Verhalten der Straßenbenutzer nach dem 10. Abschnitt der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 eine mangelnde Abstimmung festzustellen sei, ist der Amtssachverständige aus fachlicher Sicht wie folgt entgegengetreten:

„Gegendarstellung zur Behauptung, die Eisenbahnkreuzungsverordnung und ihre Novelle 2023 enthalte eine Sicherheitslücke.

A) Bestimmung maßgeblicher Begriffe

Bei der Berechnung der erforderlichen Annäherungszeit von technisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen ist vom Anhalten der Straßenbenutzer vor der EK auszugehen. Im Berechnungsmodell beschleunigen die unterschiedlichen Straßenbenutzer nach dem Ende des Anhaltegebotes gem. § 45 (2) mit Mindestbeschleunigung (0,5 bzw. 1,0 m/s²) auf Mindestgeschwindigkeit (2,78 bzw. 2,22 oder 1,67 m/s) vom Beginn der Sperrstrecke gemäß Anlage 1 der EisbKrV.Bei

der Berechnung der erforderlichen Annäherungszeit von technisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen ist vom Anhalten der Straßenbenutzer vor der EK auszugehen. Im Berechnungsmodell beschleunigen die unterschiedlichen Straßenbenutzer nach dem Ende des Anhaltegebotes gem. Paragraph 45, (2) mit Mindestbeschleunigung (0,5 bzw. 1,0 m/s²) auf Mindestgeschwindigkeit (2,78 bzw. 2,22 oder 1,67 m/s) vom Beginn der Sperrstrecke gemäß Anlage 1 der EisbKrV.

Die vordere Fahrzeuggrenzlinie (Stoßstange) befindet sich 2m vor dem Sehpunkt des Fahrzeuglenkers z.B. an der Haltelinie.

Der Sehpunkt ist gem. § 41 EisbKrV jener 1m oberhalb der Straßenoberfläche gedachte, in der Regel 2m vom rechten Fahrbahnrand entfernte Punkt vor dem Standort des Andreaskreuzes, von dem aus für die Straßenbenutzer ein sich der Eisenbahnkreuzung näherndes Schienenfahrzeug spätestens erkennbar sein soll. Ist gem. § 44 (5) ein Anhalten vor der Eisenbahnkreuzung zugrunde zu legen, wie bei allen technischen Sicherungen gefordert, ist die Lage des Sehpunktes 2m vor dem Standort des Andreaskreuzes anzunehmen. Damit befindet sich die vordere Fahrzeuggrenzlinie auf Höhe des Anhaltegebotes und der zugehörige Sehpunkt 2m davor. Der Sehpunkt ist gem. Paragraph 41, EisbKrV jener 1m oberhalb der Straßenoberfläche gedachte, in der Regel 2m vom rechten Fahrbahnrand entfernte Punkt vor dem Standort des Andreaskreuzes, von dem aus für die Straßenbenutzer ein sich der Eisenbahnkreuzung näherndes Schienenfahrzeug spätestens erkennbar sein soll. Ist gem. Paragraph 44, (5) ein Anhalten vor der Eisenbahnkreuzung zugrunde zu legen, wie bei allen technischen Sicherungen gefordert, ist die Lage des Sehpunktes 2m vor dem Standort des Andreaskreuzes anzunehmen. Damit befindet sich die vordere Fahrzeuggrenzlinie auf Höhe des Anhaltegebotes und der zugehörige Sehpunkt 2m davor.

B) Grundlage der Theorie der Sicherheitslücke

Zwischen dem rechnerischen Beginn der Sperrstrecke und der tatsächlichen Position der vorderen Fahrzeuggrenzlinie existiert in der Natur des Verkehrs ein Abstand. Diese Wegstrecke wird von der Partei als fehlender Teil der Sperrstrecke bezeichnet, die zu einer erheblichen Verlängerung führe und in der Anlage 1 der EisbKrV nicht berücksichtigt sei. Zum Durchfahren dieser Mehrwegstrecke sei ein erheblicher Mehrzeitbedarf der Straßenbenutzer erforderlich. Ohne den behaupteten Mehrzeitbedarf zu quantifizieren, wird die Behauptung aufgestellt, das Fehlen dieser Zeit im Berechnungsmodell zur erforderlichen Annäherungszeit gem. § 45 EisbKrV führe zu „vorprogrammierten“ Zusammenprallen. Zwischen dem rechnerischen Beginn der Sperrstrecke und der tatsächlichen Position der vorderen Fahrzeuggrenzlinie existiert in der Natur des Verkehrs ein Abstand. Diese Wegstrecke wird von der Partei als fehlender Teil der Sperrstrecke bezeichnet, die zu einer erheblichen Verlängerung führe und in der Anlage 1 der EisbKrV nicht berücksichtigt sei. Zum Durchfahren dieser Mehrwegstrecke sei ein erheblicher Mehrzeitbedarf der Straßenbenutzer erforderlich. Ohne den behaupteten Mehrzeitbedarf zu quantifizieren, wird die Behauptung aufgestellt, das Fehlen dieser Zeit im Berechnungsmodell zur erforderlichen Annäherungszeit gem. Paragraph 45, EisbKrV führe zu „vorprogrammierten“ Zusammenprallen.

Die Theorie dieser mutmaßlichen Sicherheitslücke wird nachfolgend vom ASV in die Terminologie der EisbKrV übersetzt und im Teil C b

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