jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 1991/10/2 90/03/0130

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 02.10.1991

Index

001 Verwaltungsrecht allgemein;
93 Eisenbahn;

Norm

EisbKrV 1961 §2 Abs2;
EisbKrV 1961 §2 Abs3;
EisbKrV 1961 §2 Abs4;
EisbKrV 1961 §4 Abs2;
EisbKrV 1961 §6 Abs1;
EisbKrV 1961 §6;
EisenbahnG 1957 §19 Abs2;
EisenbahnG 1957 §49 Abs2;
VwRallg;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Liska und die Hofräte Dr. Baumgartner, Dr. Weiss, Dr. Leukauf und Dr. Sauberer als Richter, im Beisein des Schriftführers Mag. Klebel, über die Beschwerde der Österreichischen Bundesbahnen in Wien I, Elisabethstraße 9, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 3. April 1990, Zl. VerkR-3669/11-1990-III/Aum, betreffend Sicherung einer Eisenbahnkreuzung (mitbeteiligte Partei: Bund - Bundesstraßenverwaltung, vertreten durch den Landeshauptmann von Oberösterreich), zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Der Bund hat der beschwerdeführenden Partei Aufwendungen in der Höhe von S 11.120,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit Erkenntnis vom 15. November 1989, Zl. 88/03/0174, hatte der Verwaltungsgerichtshof den Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 29. Juli 1988 unter anderem im Ausspruch über die Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 25,840 der ÖBB-Strecke Mauthausen - Grein sowie im Ausspruch, daß die Streckenhöchstgeschwindigkeit im Baulosbereich zwischen km 25,700 bis km 27,262 auf der Bahn mit 60 km/h festgelegt werde, wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben. In den Entscheidungsgründen dieses

Erkenntnisses in der Fassung des Berichtigungsbeschlusses vom 22. Mai 1990 hatte der Verwaltungsgerichtshof ausgeführt, den Bestimmungen des § 49 Abs. 2 des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG) und den §§ 2 Abs. 2, 4 und 6 Abs. 1 der Eisenbahnkreuzungsverordnung (EKVO) zufolge habe die Behörde die Entscheidung über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse und die örtlichen Verhältnisse zu treffen. Die Verkehrserfordernisse bezögen sich mangels jedweder Einschränkung auf die Verkehrserfordernisse beider Verkehrsträger und umfaßten demnach sowohl Art und Umfang des Straßenverkehrs als auch Frequenz und Geschwindigkeit der Schienenfahrzeuge. Zu den örtlichen Verhältnissen gehörten das gesamte Umfeld, in dem sich die Eisenbahnkreuzung befinde, und vor allem die Sichtverhältnisse an der Eisenbahnkreuzung, also ihre Übersehbarkeit ebenso wie die leichte und rechtzeitige Erkennbarkeit der Sicherungsanlagen an der Eisenbahnkreuzung. In Ansehung der Sichtverhältnisse und der Annäherungsgeschwindigkeit der Schienenfahrzeuge an die Eisenbahnkreuzung enthalte bereits die EKVO Kriterien, die für die Bestimmung der jeweiligen Sicherungsart von Bedeutung seien. Von diesen festzustellenden Tatsachen hänge es ab, welche Art der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung im Einzelfall anzuordnen sei. Die zulässige (Annäherungs-)Geschwindigkeit der Schienenfahrzeuge könne nicht von der Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung abhängen. Die Festlegung der Streckenhöchstgeschwindigkeit habe im Rahmen des Baugenehmigungs- bzw. Betriebsbewilligungsverfahrens von Amts wegen zu erfolgen. Von der unrichtigen Rechtsansicht ausgehend, daß die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Schienenfahrzeuge in einem bestimmten Streckenabschnitt von der Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung in diesem Abschnitt abhänge, habe die belangte Behörde es auch unterlassen, die erforderlichen Ermittlungen in Ansehung der Verkehrserfordernisse und der örtlichen Verhältnisse anzustellen, insbesondere sei die unter Heranziehung eines bau- und eisenbahntechnischen Sachverständigen zu treffende Feststellung, welche Geschwindigkeit auf der Schiene nach Verlegung der Bahntrasse nunmehr zulässig sei, unterblieben. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf die Entscheidungsgründe dieses Erkenntnisses hingewiesen.

Bei der im fortgesetzten Verfahren durchgeführten mündlichen Verhandlung vom 8. März 1990 ging der von der belangten Behörde beigezogene bau- und eisenbahntechnische Amtssachverständige davon aus, daß im Zuge "der heutigen Verhandlung die Höchstgeschwindigkeit auf der Bahn und die Art der Sicherung dieser Eisenbahnkreuzung festgelegt werden" solle. Er führte dazu unter anderem aus, daß zur Festlegung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf der Bahn die Ermittlung der Verkehrserfordernisse und die Feststellung der örtlichen Verhältnisse erforderlich sei. Der künftige Ausbau bzw. die Trassenführung der Bahn sei (zwar) laut Projekt sicherlich so vorgesehen, daß eine höhere Geschwindigkeit als bisher ermöglicht werde. Die Verkehrserfordernisse auf der Bahn seien jedoch an der Frequenz und der Geschwindigkeit der Schienenfahrzeuge zu messen, wobei die Geschwindigkeit der Schienenfahrzeuge nicht nur im gegenständlichen Bereich, sondern im gesamten Streckenbereich zu beurteilen sein werde. Nach Wiedergabe der zulässigen Geschwindigkeiten "vom 12. 1. 1987" im Bereich zwischen Mauthausen und Grein Stadt (Fahrtrichtung 1 und 2) und der Anzahl der mit Stand "vom 25. 11. 1987" verkehrenden Züge auf der Bahnstrecke im gegenständlichen Bereich sowie dem Hinweis, daß sich die Haltestelle Dornach unmittelbar vor dem Kreuzungsbereich in km 25,840 befinde, wurde vom Sachverständigen zu den örtlichen Verhältnissen festgestellt, daß die Bahntrasse im gegenständlichen Bereich im unmittelbaren Nahbereich der Trasse der Bundesstraße B 3 verlaufe. Beginnend vom Kreuzungsbereich bis zum Schloß Dornach befänden sich unmittelbar links der Bundesstraße zehn Wohnhäuser, die von der Bahntrasse nur durch die Breite der Bundesstraße getrennt seien. Derzeit werde im gegenständlichen Streckenbereich mit einer Geschwindigkeit von 35 km/h gefahren. Durch eine Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit komme es auch zu einer Erhöhung der Lärmbelästigung im Nahbereich der Bahn. Eine Erhöhung der Geschwindigkeit auf der Bahn sei weder im Ausbau der Straße und der damit verbundenen Verlegung der Bahntrasse begründet und liege ausschließlich im Interesse der ÖBB. Eine Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit werde zweifellos eine Beeinträchtigung der im Nahbereich der Bahn wohnenden Bevölkerung im Hinblick insbesondere auf Lärmimmissionen mit sich bringen. Im gesamten Streckenbereich zwischen Mauthausen und Grein werde in beiden Fahrtrichtungen nur in einigen mehreren kurzen Bereichen eine höhere Geschwindigkeit als 60 km/h gefahren. Der Bestand der Haltestelle bewirke überdies, daß sämtliche Personenzüge im Bahnhofsbereich die Geschwindigkeit so weit herabmindern, daß jederzeit Fahrgäste aufgenommen werden könnten. Auf Grund der geringen Länge der Ausbaustrecke von 1.562 m werde eine wesentliche Erhöhung der zulässigen Streckenhöchstgeschwindigkeit keine greifbaren Verbesserungen im Bahnverkehr mit sich bringen. Auf Grund der geschilderten örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse erscheine die Festlegung der künftigen

Streckenhöchstgeschwindigkeit mit 60 km/h im äußersten Fall in technischer, wirtschaftlicher und im Hinblick auf die Sicherheit vertretbar. Im Hinblick auf die örtliche Lage der Bahntrasse wurde vom Sachverständigen die Erstellung eines Umweltverträglichkeitsgutachtens angeregt. In seinem Gutachten gelangt dieser Amtssachverständige zu dem Ergebnis, daß "auf Grund der im Befund gemachten Feststellungen im Hinblick auf das VwGH-Erkenntnis vom 15. 11. 1989, Zl. 88/03/0174/7, bezüglich der Verkehrserfordernisse und der örtlichen Verhältnisse" die Streckenhöchstgeschwindigkeit im Baulosbereich zwischen km 25,700 bis km 27,262 mit 60 km/h festzulegen und die Eisenbahnkreuzung in km 25,840 gemäß § 6 EKVO zu sichern sei.

Vom straßenverkehrstechnischen Amtssachverständigen wurde die Festlegung der Streckengeschwindigkeit mit 60 km/h und die Sicherung der Eisenbahnkreuzung gemäß § 6 EKVO begrüßt.

Die Vertreter der beschwerdeführenden Partei sprachen sich gegen eine Herabsetzung der "eingereichten" Geschwindigkeit auf der Schiene im Ausbaubereich aus.

Mit dem im fortgesetzten Verfahren, auf die §§ 12 Abs. 1, 37 und 49 Abs. 2 EisbG in Verbindung mit § 6 EKVO gestützten Bescheid vom 3. April 1990 entschied der Landeshauptmann von Oberösterreich neuerlich wie folgt:

"I. Den Österreichischen Bundesbahnen wird auf der ÖBB-Strecke Mauthausen - Grein im Bereich zwischen km 25,700 bis km 27,262 auf der Bahn in Fahrtrichtung 1 und 2 die BETRIEBSBEWILLIGUNG für eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 60 km/h erteilt.

II. SICHERUNG DER EISENBAHNKREUZUNG IN km 25,840:

Die Eisenbahnkreuzung in km 25,840 der ÖBB-Strecke Mauthausen - Grein ist beiderseits der Bahn durch einfache hochgestellte Andreaskreuze und das Straßenverkehrszeichen 'Halt' zu sichern. Aufgrund des eingeschränkten Sichtraumes sind vom Schienenfahrzeug aus in beiden Fahrtrichtungen akustische Signale abzugeben.

Die Kosten für die Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 25,840 sind vom Land Oberösterreich (Bundesstraßenverwaltung) zu tragen.

Für die oben angeführte Sicherung ist der Eisenbahnbehörde ein entsprechendes Projekt vorzulegen."

In der Begründung des Bescheides wurde nach Wiedergabe der bisherigen Verfahrensergebnisse zum Einwand der beschwerdeführenden Partei, daß das Projekt mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 80 km/h erstellt worden sei, ausgeführt, daß auch derzeit im Projekt eine höchstzulässige Geschwindigkeit von 75 km/h angenommen worden sei, jedoch auf Grund der Haltestelle eine Geschwindigkeitseinschränkung seitens der beschwerdeführenden Partei auf 35 km/h vorgenommen worden sei. Zum weiteren Einwand, daß hinkünftig auch von der B 3 Donau-Straße mit einer erheblich größeren Umweltbelastung der Anrainer zu rechnen sei, wurde bemerkt, daß die Verkehrsverhältnisse auf der Straße hinsichtlich der Umweltbelastung nicht Gegenstand dieses eisenbahnrechtlichen Verfahrens seien. Dem weiteren Einwand, daß eine Herabsetzung der eingereichten Geschwindigkeit auf der Schiene abgelehnt werde, da die Attraktivität einer Bahnstrecke im Gesamtverlauf der Strecke zu sehen sei, wurde entgegnet, daß lediglich auf einer Gesamtstrecke zwischen Mauthausen und Grein von 33 km nur im Bereich von 4 km die Geschwindigkeit von 80 km/h erreicht werde. Darin könne jedoch keine wesentliche Hebung der Attraktivität des Bahnverkehrs erblickt und nicht die geforderte Höchstgeschwindigkeit begründet werden. Der Vollständigkeit halber werde - so wird in der Begründung des Bescheides weiter dargelegt - auch auf das Gutachten des straßenverkehrstechnischen Amtssachverständigen verwiesen, wonach eine Sicherung gemäß § 6 EKVO begrüßt werde, dies deswegen, zumal Probleme mit der bei einer Straßenkreuzung links der B 3 Donau-Straße vorgesehenen Wartespur zu befürchten seien. Die Fahrzeuglenker, die auf der B 3 von Grein kommend, nach links vom Donauweg einbiegen wollen, hätten keine entsprechende Linkseinbiegespur, sodaß sie bei Rot einer Lichtzeichenanlage auf die vorgesehene Wartespur wechselten. Probleme ergeben sich daher hinsichtlich landwirtschaftlicher Fahrzeuge. Bei einer Sicherung gemäß § 6 EKVO sei die Zeit, die ein Fahrzeuglenker vor der Kreuzung auf der Fahrbahn warten müsse, sicherlich unbedeutend gegenüber jenen Zeiten, die er aus Sicherheitsgründen notwendiger Rotlichtdauer zu warten habe. Abschließend wurde in der Begründung des Bescheides bemerkt, daß ausschließlich unter dem Gesichtspunkt der Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes auf Grund der Feststellungen des straßenverkehrstechnischen sowie des bau- und eisenbahntechnischen Amtssachverständigen keine höhere Streckengeschwindigkeit als 60 km/h festgesetzt werden könne.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes.

Die belangte Behörde legte die Verwaltungsakten vor und beantragte in der von ihr erstatteten Gegenschrift die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde. Auch die mitbeteiligte Partei erstattete eine Gegenschrift, in der sie die Abweisung der Beschwerde beantragte. Die beschwerdeführende Partei erstattete zur Gegenschrift der belangten Behörde eine Replik.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Die beschwerdeführende Partei erachtet sich durch den angefochtenen Bescheid insofern in ihren Rechten verletzt, als die Streckenhöchstgeschwindigkeit neuerlich nicht nach dem gemäß § 35 und § 37 EisbG zu beachtenden Gesichtspunkt der Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes abgestimmt worden sei, obwohl bei der Erstellung des Bahnprojektes dieses auf eine Streckengeschwindigkeit von 80 km/h ausgelegt gewesen sei und den sicherheitstechnischen Voraussetzungen für ein Befahren mit der projektierten Geschwindigkeit von 80 km/h entsprochen habe und bei der Sicherung der Eisenbahnkreuzung wieder nicht die gemäß § 49 Abs. 2 EisbG im Zusammenhang mit § 2 EKVO zu beachtenden örtlichen Verhältnisse ausreichend der Entscheidung zugrunde gelegt worden seien. In Ausführung der so bezeichneten Beschwerdepunkte trägt die beschwerdeführende Partei vor, im Zuge der Festlegung der Höchstgeschwindigkeit auf der Bahn sei die belangte Behörde von der unrichtigen Annahme ausgegangen, daß sie dafür die Verkehrserfordernisse zu ermitteln und die örtlichen Verhältnisse zu beachten habe, obwohl diese Kriterien erst nach Festlegung der Streckenhöchstgeschwindigkeit bei Bestimmung des Ausmaßes der Absicherung der Eisenbahnkreuzung heranzuziehen gewesen wären. Allen Unterlagen sei eindeutig zu entnehmen, daß es sich bei dem vorgelegten Projekt um einen Streckenausbau mit 80 km/h handle, für welchen um Erteilung der erforderlichen Bewilligung ersucht worden sei. Da diesem Projekt als solchem die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung offenbar erteilt werden könne, sei anläßlich der gleichzeitig ausgesprochenen Betriebsbewilligung eine Herabsetzung der Streckenhöchstgeschwindigkeit nicht zulässig, wenn dagegen vom Standpunkt der Betriebs- und Verkehrssicherheit keine Bedenken bestünden, sondern lediglich solche aus Anlaß der Zweckmäßigkeit der Sicherung der Eisenbahnkreuzung untersucht würden. Denn damit gehe die belangte Behörde offenbar neuerlich von der unrichtigen Rechtsansicht aus, daß die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Schienenfahrzeuge in einem bestimmten Streckenabschnitt von der Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung in diesem Abschnitt abhänge. Es habe sich vielmehr die Sicherungsart nach der Geschwindigkeit zu richten.

Die beschwerdeführende Partei ist mit diesem Einwand im Recht.

Wie der Verwaltungsgerichtshof im Vorerkenntnis vom 15. November 1989 ausgesprochen hat, ist die zulässige Geschwindigkeit von Schienenfahrzeugen im Rahmen des Baugenehmigungs- bzw. Betriebsbewilligungsverfahrens für die neue Eisenbahntrasse auf Grund des zur Bewilligung eingereichten Projektes von Amts wegen zu prüfen und - gegebenenfalls abweichend vom eingereichten Projekt - festzulegen, wenn dies zur Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes erforderlich ist.

Im fortgesetzten Verfahren war demnach zunächst festzustellen, welche Geschwindigkeit auf der Schiene nach Verlegung der Bahntrasse in dem in Rede stehenden Streckenabschnitt - entgegen der Ansicht der belangten Behörde kommt es nur auf diesen Abschnitt und nicht auf den "gesamten" Bereich (welchen ?) einer bestimmten Strecke an - zulässig ist, wie schnell also die Schienenfahrzeuge nach der Verwirklichung des Projektes in diesem Bereich fahren dürfen, damit ein sicherer Eisenbahnbetrieb gewährleistet ist. Diese Feststellung ist allein unter dem Gesichtspunkte der Verkehrs- und Betriebssicherheit der Eisenbahn auf Grund des eingereichten Projektes zu treffen. Die Bestimmung des § 19 EisbG, derzufolge das Eisenbahnunternehmen Vorkehrungen zu treffen hat, daß unter anderem durch den Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem oder privatem Gut entstehen, kann jedoch davon abweichend die Festlegung einer solchen Geschwindigkeit für den Betrieb der Eisenbahn erfordern, durch die derartige Schäden hintangehalten werden (vgl. dazu das hg. Erkenntnis vom 13. März 1991, Zl. 90/03/0038). Solcherart war die Bedachtnahme auf die mit dem Betrieb der Eisenbahn für die Anrainer verbundenen Immissionen bei der Festlegung der Streckengeschwindigkeit nicht rechtswidrig.

Unrichtig ist es aber, daß zur Festlegung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf der verlegten Trasse die Ermittlung der Verkehrserfordernisse und die Feststellung der örtlichen Verhältnisse in dem Sinne, wie sie im Vorerkenntnis aufgezeigt wurden, erforderlich ist. Diesbezüglich wurde von dem im fortgesetzten Verfahren beigezogenen Sachverständigen gleich der belangten Behörde das Vorerkenntnis vom 15. November 1989 offensichtlich mißverstanden. In diesem Erkenntnis wurde vom Verwaltungsgerichtshof keineswegs ausgesprochen, daß zur

Festlegung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf der Bahn die Ermittlung der Verkehrserfordernisse und die Festlegung der örtlichen Verhältnisse im dargestellten Sinne erforderlich sei, wie dies im fortgesetzten Verfahren angenommen wurde. Vielmehr kommt darin - wie den vorstehend auszugsweise wiedergegebenen Entscheidungsgründen zu entnehmen ist - lediglich zum Ausdruck, daß die zulässige Geschwindigkeit, mit der sich Schienenfahrzeuge einer Eisenbahnkreuzung nähern dürfen, eine der Voraussetzungen für die Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung darstellt und nicht umgekehrt von der Art der Sicherung abhängt und daß die seinerzeit in Verkennung der Rechtslage, es sei die zulässige Höchstgeschwindigkeit der Schienenfahrzeuge in einem bestimmten Streckenabschnitt von der Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung in diesem Abschnitt abhängig, unterbliebenen Ermittlungen der Verkehrserfordernisse und der örtlichen Verhältnisse für die von der Behörde gemäß § 2 Abs. 3 EKVO zu treffende Bestimmung notwendig sind, wie eine Eisenbahnkreuzung zu sichern ist.

Die zulässige Annäherungsgeschwindigkeit der Schienenfahrzeuge an eine Eisenbahnkreuzung stellt sohin bloß ein Kriterium im Rahmen der Verkehrserfordernisse dar, auf die bei der Bestimmung der Sicherungsart gemäß § 2 Abs. 3 EKVO Bedacht zu nehmen ist, wobei aber bereits die EKVO, was die Annäherungsgeschwindigkeit der Schienenfahrzeuge an die Eisenbahnkreuzung anlangt, Regelungen darüber enthält, welche Art der Sicherung außer durch Schranken- oder Blinklichtanlagen bei einer bestimmten Annäherungsgeschwindigkeit zulässig ist (vgl. z.B. § 4 Abs. 2 und § 6 EKVO).

Sofern demnach die Sachverständigen und ihnen folgend die belangte Behörde im fortgesetzten Verfahren die Streckengeschwindigkeit mit 60 km/h auf Grund anderer Kriterien als der vorstehend dargelegten festsetzte und eine höhere Geschwindigkeit "auf Grund der geschilderten örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse ... in technischer, wirtschaftlicher und im Hinblick auf die Sicherheit" nicht für vertretbar erachteten, entsprach diese Vorgangsweise - wie in der Beschwerde zutreffend aufgezeigt wird - nicht dem Gesetz. Daß aber etwa die der belangten Behörde gemäß § 19 EisbG von Amts wegen obliegende Wahrnehmung, daß durch den Betrieb der Eisenbahn keine Schäden an öffentlichem oder privatem Gut entstehen, eine solche Festlegung erfordert hätte, vermag der Verwaltungsgerichtshof nicht zu erkennen, zumal eine bloße Erhöhung der Lärmbelästigung und eine damit verbundene Beeinträchtigung der im Nahbereich der Bahn wohnenden Bevölkerung ohne die in dieser Bestimmung normierten Folgen eine solche Beschränkung keinesfalls rechtfertigen würde.

Dies verkannte die belangte Behörde. Der angefochtene Bescheid war daher gemäß § 42 Abs. 2 Z. 1 VwGG aufzuheben, wobei sich eine Auseinandersetzung mit dem weiteren Beschwerdevorbringen erübrigte.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung BGBl. Nr. 104/1991.

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1991:1990030130.X00

Im RIS seit

17.07.2001

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at