

TE Vwgh Erkenntnis 1989/11/15 88/03/0174

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 15.11.1989

Index

10/07 Verwaltungsgerichtshof;
40/01 Verwaltungsverfahren;
93 Eisenbahn;

Norm

AVG §59 Abs1;
EisbKrV 1961 §2 Abs2;
EisbKrV 1961 §2 Abs3;
EisbKrV 1961 §4;
EisbKrV 1961 §6 Abs1;
EisenbahnG 1957 §35;
EisenbahnG 1957 §37;
EisenbahnG 1957 §48 Abs2;
EisenbahnG 1957 §49 Abs2;
VwGG §42 Abs2 Z1;
1. AVG § 59 heute
2. AVG § 59 gültig ab 01.01.1999 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 158/1998
3. AVG § 59 gültig von 01.02.1991 bis 31.12.1998
1. VwGG § 42 heute
2. VwGG § 42 gültig ab 01.01.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
3. VwGG § 42 gültig von 01.07.2012 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
4. VwGG § 42 gültig von 01.07.2008 bis 30.06.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2008
5. VwGG § 42 gültig von 01.01.1991 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 330/1990
6. VwGG § 42 gültig von 05.01.1985 bis 31.12.1990

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 der Schriftführerin Reg. Kmsr. Dr. Schmidt, über die Beschwerde der Österreichischen Bundesbahnen in Wien I, Elisabethstraße 9, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 29. Juli 1988, VerkR-3669/2-1988-III/Aum, betreffend Sicherung einer Eisenbahnkreuzung (mitbeteiligte Partei: Bund - Bundesstraßenverwaltung, vertreten durch den Landeshauptmann von Oberösterreich), zu Recht erkannt: 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 der Schriftführerin Reg. Kmsr. Dr. Schmidt, über die Beschwerde der Österreichischen Bundesbahnen in Wien römisch eins, Elisabethstraße 9, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 29. Juli 1988, VerkR-3669/2-1988-III/Aum, betreffend Sicherung einer Eisenbahnkreuzung (mitbeteiligte Partei: Bund - Bundesstraßenverwaltung, vertreten durch den Landeshauptmann von Oberösterreich), zu Recht erkannt:

Spruch

Der Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 29. Juli 1988 wird im Ausspruch über die Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 25,840 (Spruchpunkt II Z. 1), ferner im Ausspruch über die Kosten für die Sicherung dieser Eisenbahnkreuzung (Spruchpunkt II ad 1. und 2. zweiter Absatz erster Halbsatz) sowie im Ausspruch, daß auf Grund der unter Punkt II. angeführten Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 25,840 der ÖBB-Strecke Mauthausen-Grein die Streckenhöchstgeschwindigkeit im Baulosbereich zwischen km 25,700 bis km 27,262 auf der Bahn mit 60 km/h festgelegt wird (Spruchpunkt II ad 1. und 2., dritter Absatz) wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben. Der Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 29. Juli 1988 wird im Ausspruch über die Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 25,840 (Spruchpunkt römisch zwei Ziffer eins), ferner im Ausspruch über die Kosten für die Sicherung dieser Eisenbahnkreuzung (Spruchpunkt römisch zwei ad 1. und 2. zweiter Absatz erster Halbsatz) sowie im Ausspruch, daß auf Grund der unter Punkt römisch zwei. angeführten Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 25,840 der ÖBB-Strecke Mauthausen-Grein die Streckenhöchstgeschwindigkeit im Baulosbereich zwischen km 25,700 bis km 27,262 auf der Bahn mit 60 km/h festgelegt wird (Spruchpunkt römisch zwei ad 1. und 2., dritter Absatz) wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Der Bund hat der beschwerdeführenden Partei Aufwendungen in der Höhe von S 10.110,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Durch den von der Bundesstraßenverwaltung beabsichtigen Ausbau der Bundesstraße B 3-"Donaustraße" im Baulos "Dornach I" wird auch eine Verlegung der Bahntrasse im Bereich der ÖBB-Strecke Mauthausen-Grein von (Bahn) km 25,700 bis km 27,329 (alte Trasse) bzw. km 27,262 (neue Trasse) notwendig, in deren Gefolge unter anderem auch bestehende Eisenbahnkreuzungen aufgelassen werden sollen, sodaß im Ausbaubereich lediglich die Eisenbahnkreuzung in km 25,840 und der nicht-öffentliche Eisenbahnübergang in km 26,910 verbleiben. Die diesen Umbau betreffenden, vom Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Landesbaudirektion, Abteilung Straßenbau (Bundesstraßenverwaltung) ausgearbeiteten Entwurfsunterlagen wurden von der beschwerdeführenden Partei dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zur eisenbahnrechtlichen Behandlung weitergeleitet und die Erteilung der hiezu erforderlichen Genehmigungen beantragt.

Mit Schreiben vom 6. Mai 1988 beauftragte der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr den Landeshauptmann von Oberösterreich, ein Ermittlungsverfahren durchzuführen, um festzustellen, 1. ob durch die Verlegung der Bahntrasse und den Ausbau der Bundesstraße die Ampelanlage mit Blinklichtüberwachungssignalen an der Engstelle in km 26,50/630 nunmehr entfallen kann oder beibehalten werden muß, 2. welche Geschwindigkeit auf der Schiene nach Verlegung der Bahntrasse und dem Ausbau der Bundesstraße nunmehr zulässig ist und 3. wie die Eisenbahnkreuzungen in km 25,840 und in km 26,910 unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse und die örtlichen Verhältnisse zu sichern sein werden. Gleichzeitig wurde der Landeshauptmann gemäß § 12 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes (EisbG) ermächtigt, u.a. für den Abtrag der bisherigen Bahntrasse, die Auflassung von im einzelnen genannten Eisenbahnkreuzungen, ferner für die Errichtung der neuen Bahntrasse und für die Errichtung der "Eisenbahnkreuzungen" in km 25,840 und in km 26,910 der ÖBB-Strecke Mauthausen-Grein die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zu erteilen. Weiters wurde der Landeshauptmann ermächtigt, für die Sicherung der "Eisenbahnkreuzungen" in km 25,840 und in km 26,910 der ÖBB-Strecke Mauthausen-Grein die Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 EisbG auszusprechen und die Kostenfrage zu regeln. Mit Schreiben vom 6. Mai 1988 beauftragte der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr den Landeshauptmann von Oberösterreich, ein Ermittlungsverfahren durchzuführen, um festzustellen, 1. ob durch die Verlegung der Bahntrasse und den Ausbau der Bundesstraße die Ampelanlage mit Blinklichtüberwachungssignalen an der Engstelle in km 26,50/630 nunmehr entfallen kann oder beibehalten werden muß, 2. welche Geschwindigkeit auf der Schiene nach Verlegung der Bahntrasse und dem Ausbau der Bundesstraße nunmehr zulässig ist und 3. wie die Eisenbahnkreuzungen in km

25,840 und in km 26,910 unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse und die örtlichen Verhältnisse zu sichern sein werden. Gleichzeitig wurde der Landeshauptmann gemäß Paragraph 12, Absatz eins, des Eisenbahngesetzes (EisbG) ermächtigt, u.a. für den Abtrag der bisherigen Bahntrasse, die Auflassung von im einzelnen genannten Eisenbahnkreuzungen, ferner für die Errichtung der neuen Bahntrasse und für die Errichtung der "Eisenbahnkreuzungen" in km 25,840 und in km 26,910 der ÖBB-Strecke Mauthausen-Grein die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung zu erteilen. Weiters wurde der Landeshauptmann ermächtigt, für die Sicherung der "Eisenbahnkreuzungen" in km 25,840 und in km 26,910 der ÖBB-Strecke Mauthausen-Grein die Entscheidung gemäß Paragraph 49, Absatz 2, EisbG auszusprechen und die Kostenfrage zu regeln.

Nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung am 12. Juli 1988 erteilte der Landeshauptmann von Oberösterreich als ermächtigte Eisenbahnbehörde im Rahmen der Verfahrensordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 6. Mai 1988 mit Bescheid vom 29. Juli 1988 die beantragte eisenbahnrechtliche Baugenehmigung u.a. für die Abtragung der bisherigen Bahntrasse, für die Auflassung der im einzelnen angeführten Eisenbahnkreuzungen, für die Errichtung der neuen Bahntrasse, für die Errichtung eines Bahnsteiges, die Errichtung der Eisenbahnkreuzung in km 25,840 und des nicht-öffentlichen Eisenbahnüberganges in km 26,910 (Spruchpunkt I.). Gleichzeitig wurde unter Spruchpunkt II. über die Sicherung der Eisenbahnkreuzung bzw. des nicht-öffentlichen Eisenbahnüberganges u. a. ausgesprochen: Nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung am 12. Juli 1988 erteilte der Landeshauptmann von Oberösterreich als ermächtigte Eisenbahnbehörde im Rahmen der Verfahrensordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 6. Mai 1988 mit Bescheid vom 29. Juli 1988 die beantragte eisenbahnrechtliche Baugenehmigung u.a. für die Abtragung der bisherigen Bahntrasse, für die Auflassung der im einzelnen angeführten Eisenbahnkreuzungen, für die Errichtung der neuen Bahntrasse, für die Errichtung eines Bahnsteiges, die Errichtung der Eisenbahnkreuzung in km 25,840 und des nicht-öffentlichen Eisenbahnüberganges in km 26,910 (Spruchpunkt römisch eins.). Gleichzeitig wurde unter Spruchpunkt römisch zwei. über die Sicherung der Eisenbahnkreuzung bzw. des nicht-öffentlichen Eisenbahnüberganges u. a. ausgesprochen:

"1. Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 25,840 :

Die Eisenbahnkreuzung ist beiderseits der Bahn durch einfache hochgestellte Andreaskreuze und das Straßenverkehrszeichen "Halt" zu sichern. Auf Grund des eingeschränkten Sichttraumes sind vom Schienenfahrzeug aus in beiden Fahrtrichtungen akustische Signale abzugeben.

2. Sicherung des nicht-öffentlichen Eisenbahnüberganges in km 26,910 (neu):

Der Eisenbahnübergang ist beiderseits der Bahn durch Privatwegtafeln mit der Aufschrift "Besondere Vorsicht nicht öffentlicher Eisenbahnübergang, Benützung durch nicht Berechtigte verboten!" zu sichern.

Bei der Benützung dieses nicht-öffentlichen Eisenbahnüberganges sind die im Gutachten des eisenbahntechnischen Amtssachverständigen des Amtes der o.ö. Landesregierung (Seite 14 der Verhandlungsschrift) angeführten Benützungsbedingungen Punkt 4. bis 13. einzuhalten.

ad 1. und 2.

Die Sicherungsanlagen sind in einer Entfernung von 3 m von der nächstgelegenen Schiene jeweils am rechten Fahrbahnrand beiderseits der Bahn aufzustellen.

Die Kosten für die Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 25,840 bzw. die Sicherung des nicht-öffentlichen Eisenbahnüberganges in km 26,910 (neu) sind vom Land Oberösterreich (Bundesstraßenverwaltung) zu tragen.

Auf Grund der unter Punkt II. angeführten Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 25,840 der ÖBB - Strecke Mauthausen - Grein wird die Streckenhöchstgeschwindigkeit im Baulosbereich zwischen km 25,700 bis km 27,262 auf der Bahn mit 60 km/h festgelegt. "Auf Grund der unter Punkt römisch zwei. angeführten Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 25,840 der ÖBB - Strecke Mauthausen - Grein wird die Streckenhöchstgeschwindigkeit im Baulosbereich zwischen km 25,700 bis km 27,262 auf der Bahn mit 60 km/h festgelegt."

Zur Begründung führte der Landeshauptmann aus, die Entscheidung stütze sich auf das Ergebnis der mündlichen Verhandlung vom 12. Juli 1988 und die hiebei erstatteten Stellungnahmen und Gutachten der beigezogenen Amtssachverständigen. Zur festgesetzten Streckengeschwindigkeit im angeführten Baulosbereich wurde bemerkt, daß auf Grund der Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 25,840 der ÖBB - Strecke Mauthausen - Grein die Streckenhöchstgeschwindigkeit im Baulosbereich zwischen Bahnkilometer 25,700 bis 27,262 auf der Bahn mit 60 km/h

habe festgelegt werden müssen.

Gegen diesen Bescheid, und zwar dem Beschwerdeantrag zufolge nur "hinsichtlich des Punktes II. (Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 25,840 und Festlegung einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 60 km/h)", richtet sich die wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes und wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften erhobene Beschwerde. Gegen diesen Bescheid, und zwar dem Beschwerdeantrag zufolge nur "hinsichtlich des Punktes römisch zwei. (Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 25,840 und Festlegung einer Streckenhöchstgeschwindigkeit von 60 km/h)", richtet sich die wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes und wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften erhobene Beschwerde.

Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsverfahrens vor und beantragte in ihrer Gegenschrift die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Die beschwerdeführende Partei erachtet sich durch den angefochtenen Bescheid insofern in ihren Rechten verletzt, als bei der Sicherung der Eisenbahnkreuzungen nicht die gemäß § 49 Abs. 2 EibG im Zusammenhang mit § 2 der Eisenbahnkreuzungsverordnung (EibKrV) zu beachtenden örtlichen Verhältnisse ausreichend der Entscheidung zu Grunde gelegt worden seien und im Bescheid nicht begründet worden sei, warum die Eisenbahnkreuzung nicht so gesichert wurde, daß die beantragte Geschwindigkeit eingehalten werden könne. Hiezu führt die beschwerdeführende Partei im wesentlichen aus, die Behörde habe bei der Entscheidung, welche Sicherungsart im Einzelfall anzuwenden sei, auf die Verkehrserfordernisse und auf die örtlichen Verhältnisse Bedacht zu nehmen. Der Gesetzgeber habe bestimmte Voraussetzungen normiert, unter denen die vorgesehenen Sicherungsarten angewendet werden könnten und überlasse es der Behörde, zwischen den notwendigen Möglichkeiten zu wählen, wobei allerdings die Behörde von dem Antrag - die Beschwerdeführerin habe eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 80 km/h beantragt - auszugehen gehabt hätte. Ohne dies jedoch zu begründen, sei eine Absicherung gewählt worden, die nur eine Geschwindigkeit von 60 km/h zulasse. Die beschwerdeführende Partei erachtet sich durch den angefochtenen Bescheid insofern in ihren Rechten verletzt, als bei der Sicherung der Eisenbahnkreuzungen nicht die gemäß Paragraph 49, Absatz 2, EibG im Zusammenhang mit Paragraph 2, der Eisenbahnkreuzungsverordnung (EibKrV) zu beachtenden örtlichen Verhältnisse ausreichend der Entscheidung zu Grunde gelegt worden seien und im Bescheid nicht begründet worden sei, warum die Eisenbahnkreuzung nicht so gesichert wurde, daß die beantragte Geschwindigkeit eingehalten werden könne. Hiezu führt die beschwerdeführende Partei im wesentlichen aus, die Behörde habe bei der Entscheidung, welche Sicherungsart im Einzelfall anzuwenden sei, auf die Verkehrserfordernisse und auf die örtlichen Verhältnisse Bedacht zu nehmen. Der Gesetzgeber habe bestimmte Voraussetzungen normiert, unter denen die vorgesehenen Sicherungsarten angewendet werden könnten und überlasse es der Behörde, zwischen den notwendigen Möglichkeiten zu wählen, wobei allerdings die Behörde von dem Antrag - die Beschwerdeführerin habe eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 80 km/h beantragt - auszugehen gehabt hätte. Ohne dies jedoch zu begründen, sei eine Absicherung gewählt worden, die nur eine Geschwindigkeit von 60 km/h zulasse.

Gemäß § 49 Abs. 2 EibG hat über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung (schienengleicher Eisenbahnübergänge) das Bundesministerium für Verkehr (jetzt Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr) - soweit es sich um Kreuzungen mit anderen Straßen als Bundesstraßen handelt - nach Anhörung des Landeshauptmannes nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse zu entscheiden. Gemäß Paragraph 49, Absatz 2, EibG hat über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung (schienengleicher Eisenbahnübergänge) das Bundesministerium für Verkehr (jetzt Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr) - soweit es sich um Kreuzungen mit anderen Straßen als Bundesstraßen handelt - nach Anhörung des Landeshauptmannes nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse zu entscheiden.

Gemäß § 2 Abs. 2 EibKrV kann die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen vorgenommen werden durch: Gemäß Paragraph 2, Absatz 2, EibKrV kann die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen vorgenommen werden durch:

a) Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes (§ 3); a) Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes (Paragraph 3,);

b) Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus;

1. c) Litera c

Schrankenanlagen;

2. d)Litera d

Blinklichtanlagen;

3. e)Litera e

Bewachung

Wie eine Eisenbahnkreuzung zu sichern ist, hat die Behörde gemäß § 2 Abs. 3 leg. cit. unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse und die örtlichen Verhältnisse zu bestimmen. Wie eine Eisenbahnkreuzung zu sichern ist, hat die Behörde gemäß Paragraph 2, Absatz 3, leg. cit. unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse und die örtlichen Verhältnisse zu bestimmen.

§ 4 EisbKrV hat die Sicherung durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes zum Gegenstand. Diese Sicherung ist nur zulässig, wenn sich Schienenfahrzeuge der Eisenbahnkreuzung mit keiner größeren Geschwindigkeit als 100 km/h oder, falls die Eisenbahnkreuzung nur für den Fußgängerverkehr bestimmt ist, mit keiner größeren Geschwindigkeit als 120 km/h nähern dürfen (Abs. 2). Zur Gewährleistung des erforderlichen Sichtraumes kann gegebenenfalls eine Geschwindigkeitsbeschränkung für die Straßenfahrzeuge sowie das Anhalten derselben vor der Eisenbahnkreuzung angeordnet werden (Abs. 3). Paragraph 4, EisbKrV hat die Sicherung durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes zum Gegenstand. Diese Sicherung ist nur zulässig, wenn sich Schienenfahrzeuge der Eisenbahnkreuzung mit keiner größeren Geschwindigkeit als 100 km/h oder, falls die Eisenbahnkreuzung nur für den Fußgängerverkehr bestimmt ist, mit keiner größeren Geschwindigkeit als 120 km/h nähern dürfen (Absatz 2,). Zur Gewährleistung des erforderlichen Sichtraumes kann gegebenenfalls eine Geschwindigkeitsbeschränkung für die Straßenfahrzeuge sowie das Anhalten derselben vor der Eisenbahnkreuzung angeordnet werden (Absatz 3,).

§ 6 Abs. 1 EisbKrV erklärt die Sicherung durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus für nur zulässig, wenn sich Schienenfahrzeuge mit keiner größeren Geschwindigkeit als 60 km/h oder, falls die Eisenbahnkreuzung nur für den Fußgängerverkehr bestimmt ist, mit keiner größeren Geschwindigkeit als 100 km/h nähern dürfen. Nach Abs. 3 dieser Bestimmung ist vor Eisenbahnkreuzungen, die durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert werden, für jene Fahrtrichtung der Straße, für die der erforderliche Sichraum nicht vorhanden ist, das Straßenverkehrszeichen "Halt" anzubringen. Paragraph 6, Absatz eins, EisbKrV erklärt die Sicherung durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus für nur zulässig, wenn sich Schienenfahrzeuge mit keiner größeren Geschwindigkeit als 60 km/h oder, falls die Eisenbahnkreuzung nur für den Fußgängerverkehr bestimmt ist, mit keiner größeren Geschwindigkeit als 100 km/h nähern dürfen. Nach Absatz 3, dieser Bestimmung ist vor Eisenbahnkreuzungen, die durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert werden, für jene Fahrtrichtung der Straße, für die der erforderliche Sichraum nicht vorhanden ist, das Straßenverkehrszeichen "Halt" anzubringen.

Diesen Bestimmungen zufolge hat 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 beziehen sich mangels jedweder Einschränkung auf die Verkehrserfordernisse beider Verkehrsträger und umfassen demnach sowohl Art und Umfang des Straßenverkehrs als auch Frequenz und Geschwindigkeit der Schienenfahrzeuge. Zu den örtlichen Verhältnissen gehören an vor allem die Sichtverhältnisse das gesamte Umfeld, in dem sich die Eisenbahnkreuzung befindet, und 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 enthält bereits die Verordnung Kriterien, die für die Bestimmung der jeweiligen Sicherungsart von Bedeutung sind. Von diesen festzustellenden Tatsachen hängt es ab, welche Art der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung im Einzelfall anzuordnen ist. Schon daraus erhellt, daß die zulässige (Annäherungs-)geschwindigkeit der Schienenfahrzeuge als ein auch entscheidender Faktor für die Bestimmung der einzelnen Sicherungsart nicht ihrerseits von der Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung abhängen kann. Dementsprechend lautete auch der Auftrag des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr an den Landeshauptmann im Schreiben vom 6. Mai 1988, festzustellen, welche Geschwindigkeit auf der Schiene nach der Verlegung der Bahntrasse und dem Ausbau der Bundesstraße nunmehr zulässig ist (Punkt 2) und wie die Eisenbahnkreuzungen in km 25,840 und in km 26,910 unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse und die örtlichen Verhältnisse zu sichern sein werden (Punkt 3).

Die Festlegung der Streckenhöchstgeschwindigkeit hatte im Beschwerdefall im übrigen im Rahmen des Baugenehmigungs- bzw. Betriebsbewilligungsverfahrens für die neue Eisenbahntrasse zu erfolgen, und zwar ausschließlich unter dem Gesichtspunkt der Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes (vgl. auch § 37 EibG). Die Festlegung der Streckenhöchstgeschwindigkeit hatte also im Rahmen des Verwaltungsverfahrens von Amts wegen auf Grund des zur Bewilligung eingereichten Projektes zu erfolgen, sodaß es in diesem Fall keines Antrages der beschwerdeführenden Partei auf Festlegung einer bestimmten Höchstgeschwindigkeit bedurfte. Es kann daher auch dahingestellt bleiben, ob im Schreiben der beschwerdeführenden Partei an den Bundesminister vom 8. Februar 1988 bzw. in der Stellungnahme des Vertreters der beschwerdeführenden Partei in der mündlichen Verhandlung vom 12. Juli 1988 ein derartiger Antrag enthalten war. Die Festlegung der Streckenhöchstgeschwindigkeit hatte im Beschwerdefall im übrigen im Rahmen des Baugenehmigungs- bzw. Betriebsbewilligungsverfahrens für die neue Eisenbahntrasse zu erfolgen, und zwar ausschließlich unter dem Gesichtspunkt der Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes vergleiche , auch Paragraph 37, EibG). Die Festlegung der Streckenhöchstgeschwindigkeit hatte also im Rahmen des Verwaltungsverfahrens von Amts wegen auf Grund des zur Bewilligung eingereichten Projektes zu erfolgen, sodaß es in diesem Fall keines Antrages der beschwerdeführenden Partei auf Festlegung einer bestimmten Höchstgeschwindigkeit bedurfte. Es kann daher auch dahingestellt bleiben, ob im Schreiben der beschwerdeführenden Partei an den Bundesminister vom 8. Februar 1988 bzw. in der Stellungnahme des Vertreters der beschwerdeführenden Partei in der mündlichen Verhandlung vom 12. Juli 1988 ein derartiger Antrag enthalten war. Bei der Erstellung des Bahnprojektes wurde jedenfalls - wie die mitbeteiligte Partei in ihrer Gegenschrift ausdrücklich darlegte - dem Wunsch der beschwerdeführenden Partei entsprochen und wurden "die Entwurfs Elemente innerhalb einer Bauloslänge von 1629 m auf eine Streckenhöchstgeschwindigkeit von 80 km/h ausgelegt". Dementsprechend ging der bau- und eisenbahntechnische Amtssachverständige in dem von ihm bei der mündlichen Verhandlung am 12. Juli 1988 erstellten Befund davon aus, daß die Geschwindigkeit auf der Schiene künftig 80 km/h betragen werde. Die hier dargestellte Rechtslage verkannte die belangte Behörde, als sie zur Festsetzung der Streckengeschwindigkeit ausführte, diese sei auf Grund der Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 25,840 mit 60 km/h festzulegen gewesen. Sie ging damit - wie die beschwerdeführende Partei in ihrem ergänzenden Schriftsatz vom 1. Dezember 1988 zutreffend bemerkt - offenbar 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 abhängt. In Verkennung dieser Rechtslage unterließ es die belangte Behörde aber auch, die erforderlichen Ermittlungen in Ansehung der Verkehrserfordernisse und der örtlichen Verhältnisse anzustellen, insbesondere unterblieb die unter Heranziehung eines bau- und eisenbahntechnischen Sachverständigen zu treffende Feststellung, welche Geschwindigkeit auf der Schiene nach Verlegung der Bahntrasse nunmehr zulässig ist. Das Ergebnis der mündlichen Verhandlung vom 12. Juli 1988 sowie das hiebei erstattete Gutachten des bau- und eisenbahntechnischen Sachverständigen, auf die sich die belangte Behörde in der Begründung ihres Bescheides stützt, sind insofern für die Bestimmung, wie die in Rede stehende Eisenbahnkreuzung zu sichern ist, unzureichend, als darin die zu beachtenden Verkehrserfordernisse überhaupt unberücksichtigt bleiben und die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse nicht ausreichend dargelegt sind. Die Ausführungen in der Gegenschrift vermögen diesen Mangel nicht zu beheben, ganz abgesehen davon, daß mit der Gegenschrift selbst bei ausreichend festgestelltem Sachverhalt die entsprechende Begründung des angefochtenen Bescheides nicht ersetzt werden könnte. Der Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 29. Juli 1988 war daher im beantragten Umfang und wegen des untrennbaren Zusammenhanges auch im Ausspruch über die Kostentragung für die Sicherung der in Rede stehenden Eisenbahnkreuzung gemäß § 42 Abs. 2 Z. 1 VwGG wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufzuheben. Der Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 29. Juli 1988 war daher im beantragten Umfang und wegen des untrennbaren Zusammenhanges auch im Ausspruch über die Kostentragung für die Sicherung der in Rede stehenden Eisenbahnkreuzung gemäß Paragraph 42, Absatz 2, Ziffer eins, VwGG wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufzuheben. Der Kostenzuspruch gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung BGBl. Nr. 206/1989. Der Kostenzuspruch gründet sich auf die Paragraphen 47, ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung Bundesgesetzblatt Nr. 206 aus 1989,.

Wien, am 15. November 1989

Schlagworte

Trennbarkeit gesonderter Abspruch Verfahrensbestimmungen

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1989:1988030174.X00

Im RIS seit

03.10.2006

Zuletzt aktualisiert am

21.05.2015

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at