

TE Lvwg Erkenntnis 2014/6/25 VGW-101/012/20817/2014

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 25.06.2014

Entscheidungsdatum

25.06.2014

Index

93 Eisenbahn

40/01 Verwaltungsverfahren

Norm

EisbG §49 Abs2

EisbKrV §4 Abs1 Z5

EisbKrV §4 Abs1 Z84

AVG §59 Abs2

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 § 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. 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. 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

Text

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Verwaltungsgericht Wien hat durch seine Richterin Mag. Hornschall über die Beschwerde der O. GmbH gegen Spruchpunkt II des Bescheides des Magistrates der Stadt Wien, Magistratsabteilung 64, vom 27.09.2013, Zahl: Das Verwaltungsgericht Wien hat durch seine Richterin Mag. Hornschall über die Beschwerde der O. GmbH gegen

Spruchpunkt römisch zwei des Bescheides des Magistrates der Stadt Wien, Magistratsabteilung 64, vom 27.09.2013, Zahl:

MA 64 - 565936/2013, nach Durchführung einer öffentlich mündlichen Verhandlung am 24.6.2014
MA 64 - 565936 aus 2013,, nach Durchführung einer öffentlich mündlichen Verhandlung am 24.6.2014

zu Recht e r k a n n t:

1. Gemäß § 28 Abs. 2 Z. 2 VwGVG wird der Spruchpunkt II des Bescheides des Magistrates der Stadt Wien, Magistratsabteilung 64, vom 27.09.2013, Zahl: MA 64 - 565936/2013, wie folgt abgeändert: 1. Gemäß Paragraph 28, Absatz 2, Ziffer 2, VwGVG wird der Spruchpunkt römisch zwei des Bescheides des Magistrates der Stadt Wien, Magistratsabteilung 64, vom 27.09.2013, Zahl: MA 64 - 565936 aus 2013,, wie folgt abgeändert:

II. Gemäß § 49 Abs. 2 EisbG iVm §§ 4 Abs. 1 Z. 5 und 84 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012, BGBl. Nr. II 216/2012 idgF, wird der O. GesmbH als Anschlussbahnunternehmen aufgetragen, dass an Stelle der mit Bescheid der MA 64 vom 10.10.2007, Zahl: MA 64-27... vorgesehenen Bewachung die Eisenbahnkreuzung in Bahnkilometer 0,579 der Anschlussbahn der O. GesmbH mit der O.-straße in Wien in beiden Richtungen die Regelung des Straßenverkehrs eine Bewachung und Regelung des Straßenverkehrs durch Lichtzeichen zu erfolgen hat. Der O. GesmbH als Anschlussbahnunternehmen wird aufgetragen, eine temporäre Anlage zur Abgabe von Lichtzeichen bis spätestens 15.08.2014 und bis spätestens 30.04.2015 eine permanente Anlage zur Abgabe von Lichtzeichen herzustellen und zu betreiben. römisch zwei. Gemäß Paragraph 49, Absatz 2, EisbG in Verbindung mit Paragraphen 4, Absatz eins, Ziffer 5 und 84 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012, Bundesgesetzblatt Nr. römisch zwei 216 aus 2012, idgF, wird der O. GesmbH als Anschlussbahnunternehmen aufgetragen, dass an Stelle der mit Bescheid der MA 64 vom 10.10.2007, Zahl: MA 64-27... vorgesehenen Bewachung die Eisenbahnkreuzung in Bahnkilometer 0,579 der Anschlussbahn der O. GesmbH mit der O.-straße in Wien in beiden Richtungen die Regelung des Straßenverkehrs eine Bewachung und Regelung des Straßenverkehrs durch Lichtzeichen zu erfolgen hat. Der O. GesmbH als Anschlussbahnunternehmen wird aufgetragen, eine temporäre Anlage zur Abgabe von Lichtzeichen bis spätestens 15.08.2014 und bis spätestens 30.04.2015 eine permanente Anlage zur Abgabe von Lichtzeichen herzustellen und zu betreiben.

2.) Im übrigen wird die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

3.) Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß § 25a VwGG eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs. 4 B-VG unzulässig. 3.) Gegen dieses Erkenntnis ist gemäß Paragraph 25 a, VwGG eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Artikel 133, Absatz 4, B-VG unzulässig.

Entscheidungsgründe

Der Spruchpunkt II des Bescheides des Magistrates der Stadt Wien, Magistratsabteilung 64, vom 27.9.2013, Zl.: MA 64-565936/2013 lautet: Der Spruchpunkt römisch zwei des Bescheides des Magistrates der Stadt Wien, Magistratsabteilung 64, vom 27.9.2013, Zl.: MA 64-565936/2013 lautet:

„Gemäß § 49 Abs. 2 EisbG in Verbindung mit §§ 4 Abs. 1 Z. 5 und 84 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012, BGBl. Nr. II 216/2012 idgF, wird festgestellt, dass ab 31.10.2013 zusätzlich zur bestehenden Sicherung durch Bewachung gemäß Bescheid der MA 64 vom 10.10.2007, Zl.: MA 64-27... die Eisenbahnkreuzung in Bahnkilometer 0,579 der Anschlussbahn der O. GmbH mit der O.-straße in Wien, in beiden Richtungen durch die Regelung des Straßenverkehrs durch Lichtzeichen durch das Bewachungsorgan zu erfolgen hat.“ „Gemäß Paragraph 49, Absatz 2, EisbG in Verbindung mit Paragraphen 4, Absatz eins, Ziffer 5 und 84 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012, Bundesgesetzblatt Nr. römisch zwei 216 aus 2012, idgF, wird festgestellt, dass ab 31.10.2013 zusätzlich zur bestehenden Sicherung durch Bewachung gemäß Bescheid der MA 64 vom 10.10.2007, Zl.: MA 64-27... die Eisenbahnkreuzung in Bahnkilometer 0,579 der Anschlussbahn der O. GmbH mit der O.-straße in Wien, in beiden Richtungen durch die Regelung des Straßenverkehrs durch Lichtzeichen durch das Bewachungsorgan zu erfolgen hat.“

Die O. GmbH vertreten durch die ... Rechtsanwälte GmbH erhob als verpflichtetes Anschlussbahnunternehmen fristgerecht das Rechtsmittel der Berufung. Im Wesentlichen wurde wie folgt ausgeführt:

„Dass aufgrund des zukünftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens eine Sicherung der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung – zusätzlich zur Sicherung durch Bewachung wie bisher – durch eine Bewachung durch Lichtzeichen sinnvoll und erforderlich ist, wird von der Berufungswerberin nicht bestritten.“

Die Berufungswerberin wendet sich allerdings ausdrücklich gegen die im Spruchpunkt II. des Bescheids vom 27. September 2013 enthaltene Umsetzungsfrist bis 31. Oktober 2013, die einerseits keine gesetzliche Grundlage hat und andererseits viel zu knapp bemessen ist. Die Berufungswerberin wendet sich allerdings ausdrücklich gegen die im Spruchpunkt römisch zwei. des Bescheids vom 27. September 2013 enthaltene Umsetzungsfrist bis 31. Oktober 2013, die einerseits keine gesetzliche Grundlage hat und andererseits viel zu knapp bemessen ist.

Gemäß Ziffer III.1. des Einführungserlasses des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 27. August 2012 zur EisebKrV (GZ BMVIT-265.000/0004-IV/SCH2/2012) ist in § 49 Abs 2 EisebG die Festlegung einer Frist für die Umsetzung einer durch die zuständige Behörde getroffenen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 EisebG, wie eine Eisenbahnkreuzung zu sichern ist, durch das Eisenbahnunternehmen nicht vorgesehen. Vielmehr ist mit der Umsetzung einer solchen Entscheidung nach eingetretener Rechtskraft des entsprechenden Bescheides unverzüglich zu beginnen und diese Umsetzung innerhalb einer angemessenen Zeit abzuschließen. Ein für die Inbetriebnahme von Lichtzeichen erforderlicher Zeitraum in Höhe von „längstens zwei Jahren“ entspreche den Erfahrungen. Anfragen der Berufungswerberin bei den einschlägigen Herstellern haben ergeben, dass eine Inbetriebnahme der Lichtzeichen innerhalb der gesetzten Frist auch tatsächlich nicht möglich ist. Gemäß Ziffer römisch drei.1. des Einführungserlasses des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 27. August 2012 zur EisebKrV (GZ BMVIT-265.000/0004-IV/SCH2/2012) ist in Paragraph 49, Absatz 2, EisebG die Festlegung einer Frist für die Umsetzung einer durch die zuständige Behörde getroffenen Entscheidung gemäß Paragraph 49, Absatz 2, EisebG, wie eine Eisenbahnkreuzung zu sichern ist, durch das Eisenbahnunternehmen nicht vorgesehen. Vielmehr ist mit der Umsetzung einer solchen Entscheidung nach eingetretener Rechtskraft des entsprechenden Bescheides unverzüglich zu beginnen und diese Umsetzung innerhalb einer angemessenen Zeit abzuschließen. Ein für die Inbetriebnahme von Lichtzeichen erforderlicher Zeitraum in Höhe von „längstens zwei Jahren“ entspreche den Erfahrungen. Anfragen der Berufungswerberin bei den einschlägigen Herstellern haben ergeben, dass eine Inbetriebnahme der Lichtzeichen innerhalb der gesetzten Frist auch tatsächlich nicht möglich ist.

Richtigerweise hätte die MA 64 erst gar keine Frist setzen dürfen. Jedenfalls aber ist die gesetzte Frist bis zum 31. Oktober 2013, somit von bloß vier Wochen, für die Installation einer Lichtzeichenanlage viel zu kurz.“

Das Verwaltungsgericht Wien holte die Stellungnahme eines eisenbahntechnischen Amtssachverständigen vom 7.5.2014 mit folgendem Inhalt ein:

„Allgemeines:

Mit Schreiben vom 25. 3. 2014 ersuchte das Verwaltungsgericht Wien die MA 46 um Stellungnahme zu den übermittelten Unterlagen bezugnehmend auf die Beschwerde der O. GmbH zum Bescheid der Eisenbahnkreuzung in Wien, O.-straße # Anschlussgleis O. AG.

Die Firma O. AG (ehem. G. GmbH), als Anschlussbahnunternehmen, unterhält eine Anschlussbahn, abzweigend in km 4,887 von der ÖBB-Strecke Bei AB-km 0,579 befindet sich eine EK die mit Bescheid der MA 64 (MA 64 - 27...) vom 10.10.2007 mit Bewachung und Regelung des Straßenverkehrs mit Armzeichen mit einem Bewachungsorgan, wobei das Schienenfahrzeug zum Absteigen des Bewachungsorganes anzuhalten hat, zu sichern ist.

Unterlagen:

- 1) Originalakt des VGW übermittelt mit dem Begleitschreiben vom 25.3.2014
- 2) Unterlagen der MA 46 zum Akt MA 46 - Allg/... inkl. Bescheid MA 64-565936/2013 vom 27.9.2013
- 3) Gespräche des eisenbahntechnischen ASV mit Vertretern von Eisenbahnverkehrsunternehmen, Behördenvertreter, Vertretern von Lichtsignalherstellern, Steuerungstechniker, usw.

Fragestellungen des VGW:

, Fragestellungen des VGW;

- 1) Hat sich die Gefahrengeneigntheit der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung für den kreuzenden motorisierten und nicht motorisierten Verkehr und sowie den Eisenbahnbetrieb selbst seit der Augenscheinsverhandlung am 26.8.2013 geändert?

Seit der Augenscheinsverhandlung vom 26.8.2013 hat sich der Verkehr auf der Schiene nicht geändert (siehe auch Frage 2) aber der Verkehr auf der Straße (siehe auch Frage 2) hat sich wesentlich geändert.

Der Verkehr auf der Straße hat sich durch die Eröffnung der U am

5.10.2013 wesentlich geändert.

Das straßenbauliche Projekt der MA 28 - Straßenverwaltung und Straßenbau, O.-straße, Querung des Betriebsgleises O. bei Bahn-km 0,579, mit Technischem Bericht vom

17.7.2013 (Erstellt: N., bautechnisches Planungsbüro, Wien) ist infolge der neuen Verkehrsführung erforderlich gewesen.

Der Umbau der O.-straße durch die MA 28 - Straßenverwaltung und Straßenbau umfasste eine Verbreiterung des Straßenquerschnitts. Maßgebend dafür war die Neuaufnahme der öffentlichen Busse der Linien ... mit nachstehenden Überfahrten über die EK:

Linie ...: 124 Überfahrten

Linie ...: 120 Überfahrten

Linie ...: 88 Überfahrten Summe: 332 Überfahrten Linie ...: 124 Überfahrten , Linie ...: 120 Überfahrten , Linie ...: 88 Überfahrten Summe: 332 Überfahrten

Siehe auch Stellungnahme der MA 46 (MA 46-Allg/...) vom 21.11.2013

inkl. Beilagen.

Zusätzlich wurde durch Errichtung eines Mehrzweckstreifens, zur Förderung des dort befindlichen Radfahrverkehrs die Straße ausgebaut.

Maßgebend ist jedoch die Verkehrsumlagerung sowohl des öffentlichen Busverkehrs wie auch des MIV und des Radverkehrs durch die Eröffnung der U-Stationen im Bereich ... (U-Verlängerung).

Somit ergeben sich drei - für die Beurteilung der Sicherung der EK - zu berücksichtigende Faktoren:

- 1) Geänderte Anlageverhältnisse der O.-straße durch Umbau
- 2) Aufnahme des ÖV mit Bussen mit mehr als 300 Überfahrten/24h
- 3) Ausbau des Radverkehrsnetzes, welches zu höheren Geschwindigkeiten des einzelnen Radfahrers führen.

Aus verkehrssicherheitstechnischen Überlegungen sind ferner auch die örtlichen Witterungseinflüsse zu berücksichtigen. Es ist bekannt, dass in diesen, überwiegenden - noch - landwirtschaftlich genutzten Bereich sowohl sommerliche Frühnebel als auch Nebelbildung bzw. rasch eintretende Nebelneubildungen infolge Feuchtigkeit des Donautales vorliegen. In den Wintermonaten ist entsprechend der kalten und feuchten Winde (meist aus östlicher Richtung) eine verstärkte Neigung zur Glatteisbildung gegeben.

Berücksichtigt man die Änderung des Verkehrs auf der Straße in Verbindung mit den möglichen Wetterunbill, so kann die Sicherung der EK gemäß Bescheid der MA 64 (MA 64 - 27...) vom 10.10.2007 nicht beibehalten werden.

- 2) Wie stellt sich die absehbare Entwicklung der Schienen- und Straßenverkehrsverhältnisse auf der Eisenbahnkreuzung aus heutiger Sicht dar?

Schienenverkehrsverhältnisse: 2) Wie stellt sich die absehbare Entwicklung der Schienen- und Straßenverkehrsverhältnisse auf der Eisenbahnkreuzung aus heutiger Sicht dar? , , Schienenverkehrsverhältnisse:

Der Verkehr der auf der Anschlussbahn O. AG setzt sich zusammen aus dem Zugverkehr für die O. AG und dem Zugverkehr der Bautätigkeit des Stadterweiterungsgebietes „...“.

Geht man davon aus, das - gemäß Bescheid der MA 64 (MA 64- 565936/2013 vom 27.9.2013) für Geht man davon aus, das - gemäß Bescheid der MA 64 (MA 64- 565936 aus 2013, vom 27.9.2013) für:

Zustellort	Zugsfahrten/24h	Querungen/24h
O. AG	4	8
... Süd"	10	20

Summe	14	28
-------	----	----

erfolgen, so ist auch die künftige Entwicklung auf der Schiene zu berücksichtigen. Wenn im Jahr 2015 das UVP-Verfahren „... Nord“ vermutlich abgeschlossen werden kann, ergeben sich somit vermutlich zusätzliche Zugsfahrten.

Eine Abschätzung dafür kann jedoch derzeit - mangels Unterlagen - nur grob und aus der Erfahrung des Unterzeichneten vorgenommen werden.

Es ergibt sich damit eine neue Zusammenstellung:

Zustellort	Zugsfahrten	Querungen/24h
O. AG	4	8
... „Süd“	10	20
... „nord“	6	12
Summe	20	40

Somit ergibt sich gegenüber der derzeitigen Sicherung der Eisenbahnkreuzung eine wesentliche Erhöhung der Zugsquerungen gegenüber dem Bescheid der MA 64 (MA 64 - 27...) vom 10.10.2007.

Straßenverkehrsverhältnisse:

Die MA 64 lud am 26.8.2013 zu einer Ortsverhandlung im Zuge der Umgestaltung der Eisenbahnkreuzung ein (siehe MA 64- 565936/2013; Anberaumung einer Ortsverhandlung vom 26.7.2013). Die MA 64 lud am 26.8.2013 zu einer Ortsverhandlung im Zuge der Umgestaltung der Eisenbahnkreuzung ein (siehe MA 64- 565936 aus 2013; Anberaumung einer Ortsverhandlung vom 26.7.2013).

Der zugrunde gelegte Technische Bericht vom 17.7.2013 für das Projekt der MA 28 wurde von N., bautechnisches Planungsbüro, Wien erstellt. Dieser Technische Bericht wurde den Anwesenden in der Ortsverhandlung am 26.8.2013 vorgestellt. Entsprechend der EisebKrVO 2012 wurde die EK auch gleichzeitig einer Überprüfung unterzogen.

Unter Berücksichtigung des Technischen Berichtes, Seite 4, Kapitel 5. Verkehrliche Entwicklung, 5.1. Motorisierter Individualverkehr (MIV) wurden folgende Zahlen angegeben:

DTV 2007: 3.500 Kfz/24h

DTV 2013: 4.400 - 5.000 Kfz/24h

DTV 2013: 3.100 - 3.300 Kfz/24h

DTV 2035: 370 Linienbusse/24h

Im Abschnitt 6 EisebKrVO 2012 werden die Zulässigkeiten der Sicherungsarten behandelt. Diese beinhaltet auch den Verkehr auf der Straße. Punkt 5 ist eine „Sicherung durch gewährleisten eines erforderlichen Sichtraumes“ (§35) bzw. Sicherung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus (§36) unter bestimmten Voraussetzungen geregelt.

Im Abschnitt 6 EisebKrVO 2012 werden die Zulässigkeiten der Sicherungsarten behandelt. Diese beinhaltet auch den Verkehr auf der Straße. Punkt 5 ist eine „Sicherung durch gewährleisten eines erforderlichen Sichtraumes“ (§35) bzw. Sicherung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus (§36) unter bestimmten Voraussetzungen geregelt.,

Eine dieser Voraussetzungen ist, dass die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke auf der Straße nicht mehr als 3000 Kfz innerhalb von 24 Stunden beträgt.

Entsprechend des Abschnittes 6 EisebKrVO 2012 und der verkehrstechnischen Unterlagen der Straße aus dem Technischen Bericht vom 17.7.2013 ist eine „Sicherung durch gewährleisten eines erforderlichen Sichtraumes“ (§35) bzw. Sicherung durch

Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus (§36) nicht zulässig und zumindest die nächst höhere Sicherungsart (Sicherung durch Lichtzeichen) vorzuschreiben.

3) Wieviel Zeit beansprucht die Anschaffung der mit Bescheid des Magistrates der Stadt Wien - Magistratsabteilung 64 vom 27.9.2013, Zl. MA 64-565936/2013, vorgeschriebenen Lichtzeichen?

Grundsätzlich ist eine Beurteilung der Dringlichkeit der Verfügbarkeit der vorgeschriebenen Lichtzeichenanlage vorgeschaltet. Wird die Dringlichkeit einer raschen Umsetzung und Inbetriebnahme festgestellt, so ist im Anschluss eine technische Machbarkeitsprüfung vorzunehmen.

Diese Machbarkeitsprüfung kann zu folgendem Ergebnis führen:

Fall A: Eine definitive Herstellung einer Lichtsignalanlage ist an der Örtlichkeit ohne viel bautechnischen Aufwand möglich

Fall B: Eine definitive Herstellung einer Lichtsignalanlage ist nur mit umfangreichen Nebenarbeiten möglich
Fall A: Eine definitive Herstellung einer Lichtsignalanlage ist an der Örtlichkeit ohne viel bautechnischen Aufwand möglich , Fall B: Eine definitive Herstellung einer Lichtsignalanlage ist nur mit umfangreichen Nebenarbeiten möglich

Zu Fall A: Die Vorortüberprüfung ergibt, dass die technischen Voraussetzungen, wie Stromversorgung etc. vorhanden ist, keine Einbauten fremder Infrastrukturunternehmen im Baubereich umzulegen sind und eine einfache bauliche Herstellung gegeben ist. Ergänzend wird festgehalten, dass vielfach schon bei der Herstellung des Gleisoberbaues eine Leerverrohrungen mit eingebaut wurde um nachträgliche Leitungsführungen ohne Grabarbeiten zu ermöglichen.

Die Herstellung der technischen Sicherung (z.B: Lichtzeichenanlage) ist in diesem Fall in definitiver Ausführung bautechnisch relativ einfach umzusetzen.

Geht man davon aus, dass die Lichtzeichenanlage inklusive der Steuergeräte bei den Herstellern sofort lieferbar ist, können die Vorortarbeiten inkl. Inbetriebnahme in ca. einer Woche errichtet werden.

Einfache Systemkomponenten für einfache Steuerungen können gegebenenfalls kurzfristig - binnen drei/vier Monaten - lieferbar sein. Je komplexer die Ausführungsvariante und die Anforderungen an die Steuertechnik sind und spezielle Softwarelösungen (Softwareprogramm müssen erst daraufhin erstellt und getestet werden) erforderlich werden, verlängert sich die Lieferfrist auf durchschnittlich 6 bis 8 Monate.

Zu Fall B: Die vor Ort Überprüfung ergibt, dass die technischen Voraussetzungen, wie Stromversorgung vorhanden, keine umzulegenden Einbauten fremder Infrastrukturunternehmen im Baubereich, für eine einfache bauliche Herstellung NICHT gegeben sind.

Neben einer Einbautenbesprechung bei der MA 28 Straßenverwaltung und Straßenbau sind die Umlegungen mit den einzelnen Einbautendienststellen terminlich abzustimmen. Erst nach sogenannter „Baufeldfreimachung“ kann dann die Errichtung der Verkabelung der Lichtzeichenanlage erfolgen.

Die Herstellung der technischen Sicherung (z.B: Lichtzeichenanlage) ist in diesem Fall in definitiver Ausführung bautechnisch nicht schwieriger, es sind jedoch die Einbautenumlegungen zu koordinieren. In Abhängigkeit der Anzahl der vorzunehmenden Vorarbeiten bedeutet dies auch eine gewisse Zeitdauer.

Verschiedene Hersteller bieten jedoch auch technische Lösungen für eine temporäre Einsatzdauer an (R., Sw., ...). Diese temporären Lichtsignalanlagen können entweder Akkubetrieben oder PV-gespeiste Lichtsignalanlagen sein. Zu beachten ist jedoch, dass die Nennspannung auf die Steuereinheit abgestimmt ist. Derartige Anlagen sind u.U. binnen einer Woche lieferbar bzw. auch vermietbar.

Es wird ferner festgehalten, dass einige Straßenbaufirmen gebrauchte Verkehrssignalanlagen gebraucht - z.B. zur Einbahnregelung im Baustellenbereich - haben und diese kurzfristig auch vermieten.

Es wird daher empfohlen eine temporäre Lichtzeichenanlage bis zu Inbetriebnahme einer definitiven Lichtzeichenanlage in Erwägung zu ziehen.

4) Wieviel Zeit beansprucht die Montage der Lichtzeichen?

Eine definitive Umsetzung der Lichtsignalanlage vor Ort, wie in Frage 4, Fall A beschrieben ist - in Abhängigkeit der Nebenarbeiten (u.U: Fundierung für Schaltkästen, Aufstellen eines Schaltkasten) und ohne Berücksichtigung der Vorarbeiten (wie Einbautenumlegungen, etc.) in zwei bis drei Wochen realistisch umsetzbar.

Eine Lichtzeichenanlage für temporäre Maßnahmen wie in Frage 4, Fall B beschrieben kann binnen eines Tages aufgestellt und in Betrieb genommen werden.

5) Wieviel Zeit beansprucht die Einschulung des Bewachungsorganes?

5) Wieviel Zeit beansprucht die Einschulung des Bewachungsorganes?,

Der §21a EisbG 1957 regelt im Abs. 1 auch die Ausbildung der Eisenbahnbediensteten. Diese allgemeinen Anordnungen an die Eisenbahnbediensteten sind im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn. Der §21a EisbG 1957 regelt im Absatz eins, auch die Ausbildung der Eisenbahnbediensteten. Diese allgemeinen Anordnungen an die Eisenbahnbediensteten sind im Interesse der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn.

Unter Berücksichtigung des §3 Abs. 3 ASchG ist der Arbeitgeber verpflichtet, durch geeignete Maßnahmen und Anweisungen zu ermöglichen, dass die Arbeitnehmer bei ernster, unmittelbarer und nicht vermeidbarer Gefahr ihre Tätigkeit einstellen, sich durch sofortiges Verlassen des Arbeitsplatzes in Sicherheit bringen und ihre Arbeit nicht wieder aufnehmen, solange eine ernste und unmittelbare Gefahr besteht. Unter Berücksichtigung des §3 Absatz 3, ASchG ist der Arbeitgeber verpflichtet, durch geeignete Maßnahmen und Anweisungen zu ermöglichen, dass die Arbeitnehmer bei ernster, unmittelbarer und nicht vermeidbarer Gefahr ihre Tätigkeit einstellen, sich durch sofortiges Verlassen des Arbeitsplatzes in Sicherheit bringen und ihre Arbeit nicht wieder aufnehmen, solange eine ernste und unmittelbare Gefahr besteht.

Die Aufstellung eines Bewachungsorgans am Fahrbahnrand kann - speziell nach Ausbau der Straße - das Erfordernis von zusätzlichen Bewachungsorganen mit sich ziehen.

Die Aufstellung eines Bewachungsorgans am Fahrbahnrand kann - speziell nach Ausbau der Straße - das Erfordernis von zusätzlichen Bewachungsorganen mit sich ziehen.,

Die vom Arbeitgeber festgelegten Maßnahmen, insbesondere Anzahl der Bewachungsorgane, Aufstellungsort, Schutzkleidung und Ausrüstung müssen in den schriftlichen Betriebsanweisungen gemäß §14 Abs. 5 ASchG bzw. §13 Abs. 2 EisbAV enthalten sein. Die vom Arbeitgeber festgelegten Maßnahmen, insbesondere Anzahl der Bewachungsorgane, Aufstellungsort, Schutzkleidung und Ausrüstung müssen in den schriftlichen Betriebsanweisungen gemäß §14 Absatz 5, ASchG bzw. §13 Absatz 2, EisbAV enthalten sein.

Ergänzend wird, gemäß §24 Abs. 1 EisbAV, festgehalten, Arbeitgeber dürfen im Gefahrenraum nur Arbeitnehmer einsetzen, die erwarten lassen, dass sie die ihnen übertragenen Aufgaben zuverlässig erfüllen. Ergänzend wird, gemäß §24 Absatz eins, EisbAV, festgehalten, Arbeitgeber dürfen im Gefahrenraum nur Arbeitnehmer einsetzen, die erwarten lassen, dass sie die ihnen übertragenen Aufgaben zuverlässig erfüllen.

Auf Grund dieser Regelung ist ein Aufstellen eines Bewachungsorgans in der Straßenmitte nicht mehr zulässig.

Geht man also davon aus, dass die Einschulung der Bediensteten für den Regelfall zum bedienen einer Lichtzeichenanlage und nur im Störfall zur Bewachung und Regelung des Straßenverkehrs mit Armzeichen, mit einer entsprechenden Anzahl von Bewachungsorganen, gemeint ist, kann man von einer Woche ausgehen.

Resümee:

Der eisenbahntechnische ASV der MA 46 kommt zum Ergebnis, dass unter Berücksichtigung

I. der Beantwortung der Frage 1, welche zusammenfassend ergebnisbringend eins. der Beantwortung der Frage 1, welche zusammenfassend ergibt:

Berücksichtigt man die Änderung des Verkehrs auf der Straße in Verbindung mit den möglichen Wetterunbill, so kann die Sicherung der EK gemäß Bescheid der MA 64 (MA 6427...) vom

10.10.2007 nicht beibehalten werden.

II. der Beantwortung der Frage 2, welche zusammenfassend ergebnisbringend zwei. der Beantwortung der Frage 2, welche zusammenfassend ergibt:

Entsprechend des Abschnittes 6 EiskrVO 2012 und der verkehrstechnischen Unterlagen der Straße aus dem Technischen Bericht vom 17.7.2013 ist eine „Sicherung durch gewährleisten eines erforderlichen Sichtbereiches“ (§35) bzw. Sicherung durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus (§36) nicht zulässig und zumindest die nächst höhere Sicherungsart (Sicherung durch Lichtzeichen) vorzuschreiben.

III. der Beantwortung der Frage 3, welche zusammenfassend ergebnisbringend drei. der Beantwortung der Frage 3, welche zusammenfassend ergibt:

Eine definitive Umsetzung der Lichtsignalanlage, wie in Frage 4, Fall A beschrieben ist - in Abhängigkeit der Nebenarbeiten (u.U: Fundierung für Schaltkästen, Aufstellen eines Schaltkasten) und ohne Berücksichtigung der Vorarbeiten (wie Einbautenumlegungen, etc.) in zwei bis drei Wochen realistisch umsetzbar.

Die Anschaffung von Systemkomponenten für einfache Steuerungen können gegebenenfalls kurzfristig - binnen drei/vier Monaten - lieferbar sein. Je komplexer die Ausführungsvariante und die Anforderungen an die Steuertechnik sind und spezielle Softwarelösungen (Software Programm müssen erst daraufhin erstellt und getestet werden) erforderlich werden, verlängert sich die Lieferfrist auf durchschnittlich 6 bis 8 Monate, manchmal sogar darüber hinaus.

Eine Lichtzeichenanlage für temporäre Maßnahmen wie in

Frage 4, Fall B beschrieben kann binnen eines Tages aufgestellt und in Betrieb genommen werden.

Die Herstellung der technischen Sicherung (z.B: Lichtzeichenanlage) ist in diesem Fall in definitiver Ausführung bautechnisch nicht schwieriger; es sind jedoch die Einbautenumlegungen zu

koordinieren. In Abhängigkeit der Anzahl der vorzunehmenden Vorarbeiten bedeutet dies auch eine gewisse Zeitdauer.

Verschiedene Hersteller bieten jedoch auch technische Lösungen für eine temporäre Einsatzdauer an (R.; Sw., ...). Diese temporären Lichtsignalanlagen können entweder Akkubetrieben oder PV-gespeiste Lichtsignalanlagen sein. Zu beachten ist jedoch, dass die Nennspannung auf die Steuereinheit abgestimmt ist. Derartige Anlagen sind u.U. binnen einer Woche lieferbar bzw. auch vermietbar.

Es wird daher empfohlen eine temporäre Lichtzeichenanlage bis zu Inbetriebnahme einer definitiven Lichtzeichenanlage in Erwägung zu ziehen.

IV. der Beantwortung der Frage 4, welche zusammenfassend ergibt:
IV. der Beantwortung der Frage 4, welche zusammenfassend ergibt:

Eine definitive Umsetzung der Lichtsignalanlage vor Ort, wie in Frage 4, Fall A beschrieben ist - in Abhängigkeit der Nebenarbeiten (u.U: Fundierung für Schaltkästen, Aufstellen eines Schaltkasten) und ohne Berücksichtigung der Vorarbeiten (wie Einbautenumlegungen, etc.) in zwei bis drei Wochen realistisch umsetzbar.

Eine Lichtzeichenanlage für temporäre Maßnahmen wie in Frage 4, Fall B beschrieben kann binnen eines Tages aufgestellt und in Betrieb genommen werden.

V. der Beantwortung der Frage 5, welche zusammenfassend ergibt:
V. der Beantwortung der Frage 5, welche zusammenfassend ergibt:

Auf Grund des ASchG §3 Abs. 3 ist ein Aufstellen eines Bewachungsorgans - wie im Bescheid der MA 64 (MA 6427...) vom 10.10.2007 seinerzeit angedacht, in der Straßenmitte nicht mehr zulässig. Auf Grund des ASchG §3 Absatz 3, ist ein Aufstellen eines Bewachungsorgans - wie im Bescheid der MA 64 (MA 6427...) vom 10.10.2007 seinerzeit angedacht, in der Straßenmitte nicht mehr zulässig.

Geht man also davon aus, dass die Einschulung der Bediensteten für den Regelfall zum bedienen einer Lichtzeichenanlage und nur im Störfall zur Bewachung und Regelung des Straßenverkehrs mit Armzeichen, mit einer entsprechenden Anzahl von Bewachungsorganen, gemeint ist, kann man von einer Woche ausgehen.

die Fragen sehr von den örtlichen Gegebenheiten und von der individuellen Ausführungsart der Lichtzeichenanlage abhängig sind.

Es können optisch gleich erscheinende Lichtzeichenanlagen infolge diversifizierten Kundenwunsches zu sehr unterschiedlichen Ergebnissen in Bezug auf die vorgegebene Fragestellungen führen.

Die Beantwortung der gestellten Fragen wurden daher unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der Umsetzung der Sicherung der EK für handelsüblich, kurzfristig lieferbare Systemkomponenten vorgenommen.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass auch geringfügige Änderungsanforderungen hinsichtlich Stabilität der Komplettsystems, Ausführungsart der Schaltschränke, Lichttechnik, Versorgungseinheit, Relaisanlage, Steuerungsmöglichkeiten, Temperaturstabilität usw. zu nicht abschätzbaren Verlängerungen von Lieferzeit,

Montagezeit, Einstellung und Überprüfung der Steuerung einer Lichtsignalanlage führen kann.“

In der mündlichen Verhandlung am 24.6.2014 wurde vom Vertreter der Beschwerdeführerin im Wesentlichen vorgebracht, dass bereits ein Anbot für die Errichtung einer Anlage zur Abgabe von Lichtzeichen eingeholt wurde und für die Umsetzung aufgrund der schwierigen Bedingungen vor Ort (keine Stromversorgung) mindestens 16 Wochen benötigt werden. Es zweifelt weiters an, dass die vom Amtssachverständigen vorgeschlagene temporäre Anlage den Bestimmungen der §§ 28 und 29 Eisenbahnkreuzungsverordnung entsprechen würde. In der mündlichen Verhandlung am 24.6.2014 wurde vom Vertreter der Beschwerdeführerin im Wesentlichen vorgebracht, dass bereits ein Anbot für die Errichtung einer Anlage zur Abgabe von Lichtzeichen eingeholt wurde und für die Umsetzung aufgrund der schwierigen Bedingungen vor Ort (keine Stromversorgung) mindestens 16 Wochen benötigt werden. Es zweifelt weiters an, dass die vom Amtssachverständigen vorgeschlagene temporäre Anlage den Bestimmungen der Paragraphen 28 und 29 Eisenbahnkreuzungsverordnung entsprechen würde.

Der Amtssachverständige führte dazu aus:

Die Anbringung eines Lichtsignalmastes könnte seitlich des Mehrzweckstreifens im Bereich des Pankettes vorgenommen werden. Die Errichtung eines entsprechenden Mastes ist möglich z.B. durch Betoneinzelfundamente. Der Unterschied zur permanenten Ausführung mit erst zur errichtender Stromversorgung besteht bei einer temporären Anlage darin, dass diese mit Akkumulatoren versorgt wird. Diese sind von Bewachungspersonal auf ihren Ladungszustand und ihrer Funktionsfähigkeit zu prüfen. Außerdem besitzt eine solche temporäre Anlage auf Grund der Versorgung durch Akkumulatoren eine geringere Leuchtstärke gegenüber einer über das Stromnetz versorgten Anlage. Eine temporäre Anlage dient zur Sicherung der Eisenbahnkreuzung für eine Übergangsphase, die zur Errichtung der permanenten Anlage notwendig ist. Sie stellt das gelindeste Mittel zur Gefahrenabwehr bis zur Errichtung der definitiven Anlage dar. Aufgrund der Inbetriebnahme der Endstation der U-Bahnlinie „....“ hat das Verkehrsaufkommen signifikant zugenommen. Insbesondere wurden drei neue Buslinien mit regelmäßigen Intervallen in Betrieb genommen.

Nach Rücksprache mit seinen Klienten ist der Vertreter der O. GmbH einverstanden, dass eine provisorische Lichtanlage bis spätestens 15. August 2014 und eine permanente Lichtanlage bis spätestens 30. April 2015 errichtet wird. Er verzichtet in diesem Fall auf die Erhebung einer Revision.

Das Verwaltungsgericht hat erwogen:

Art. 151 Abs. 51 Z. 8 2. Satz Bundesverfassungsgesetz lautet: Artikel 151, Absatz 51, Ziffer 8, 2. Satz Bundesverfassungsgesetz lautet:

Die Zuständigkeit zur Weiterführung der mit Ablauf des 31. Dezember 2013 bei diesen Behörden anhängigen Verfahren sowie der bei den Aufsichtsbehörden anhängigen Verfahren über Vorstellungen (Art. 119a Abs. 5) geht auf die Verwaltungsgerichte über; dies gilt auch für die bei sonstigen Behörden anhängigen Verfahren, in denen diese Behörden sachlich in Betracht kommende Oberbehörde oder im Instanzenzug übergeordnete Behörde sind, mit Ausnahme von Organen der Gemeinde. Die Zuständigkeit zur Weiterführung der mit Ablauf des 31. Dezember 2013 bei diesen Behörden anhängigen Verfahren sowie der bei den Aufsichtsbehörden anhängigen Verfahren über Vorstellungen (Artikel 119 a, Absatz 5,) geht auf die Verwaltungsgerichte über; dies gilt auch für die bei sonstigen Behörden anhängigen Verfahren, in denen diese Behörden sachlich in Betracht kommende Oberbehörde oder im Instanzenzug übergeordnete Behörde sind, mit Ausnahme von Organen der Gemeinde.

Art 130 Abs. 1 Z. 1 B-VG lautet: Artikel 130, Absatz eins, Ziffer eins, B-VG lautet:

Die Verwaltungsgerichte erkennen über Beschwerden gegen den Bescheid einer Verwaltungsbehörde wegen Rechtswidrigkeit.

§ 28 Abs. 2 Z. 2 VwGVG lautet:

Paragraph 28, Absatz 2, Ziffer 2, VwGVG lautet;

Über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG hat das Verwaltungsgericht dann in der Sache selbst zu entscheiden, wenn die Feststellung des maßgeblichen Sachverhalts durch das Verwaltungsgericht selbst im Interesse der Raschheit gelegen oder mit einer erheblichen Kostenersparnis verbunden ist. Über Beschwerden gemäß Artikel 130, Absatz eins, Ziffer eins, B-VG hat das Verwaltungsgericht dann in der Sache selbst zu entscheiden, wenn die Feststellung des maßgeblichen Sachverhalts durch das Verwaltungsgericht selbst im Interesse der Raschheit gelegen

oder mit einer erheblichen Kostenersparnis verbunden ist

§ 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz lautet: Paragraph 49, Absatz 2, Eisenbahngesetz lautet:

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

§ 4 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 lautet: Paragraph 4, Absatz eins, Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 lautet:

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.

§ 84 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 lautet: Paragraph 84, Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 lautet:

(1) Für die Ausführung der Einrichtung zur Abgabe von Lichtzeichen, für die Art und Dauer der Lichtzeichen und für die Anbringung der Lichtzeichen gelten die Bestimmungen der §§ 19, 28 und 29 sinngemäß. (1) Für die Ausführung der Einrichtung zur Abgabe von Lichtzeichen, für die Art und Dauer der Lichtzeichen und für die Anbringung der Lichtzeichen gelten die Bestimmungen der Paragraphen 19, 28 und 29 sinngemäß.

(2) Das Bewachungsorgan hat sich bei den Lichtzeichen aufzuhalten und diese zu bedienen. Das Bewachungsorgan hat die ordnungsgemäße Funktion der Lichtzeichen über eine Funktionsanzeige zu überwachen. Ist keine Funktionsanzeige vorhanden, hat sich das Bewachungsorgan von der ordnungsgemäßen Funktion der Lichtzeichen anhand der Signalgeber zu überzeugen. Erkennt das Bewachungsorgan, dass die Lichtzeichen nicht ordnungsgemäß funktionieren, hat dieses die Eisenbahnkreuzung durch Bewachung und Regelung des Straßenverkehrs durch Armzeichen gemäß § 83 unter Verwendung von Hilfseinrichtungen zu sichern und unverzüglich die zuständige Stelle hiervon zu verständigen. Diese Stelle hat unverzüglich die Wiederherstellung des ordnungsgemäßen Zustandes der Lichtzeichen zu veranlassen. (2) Das Bewachungsorgan hat sich bei den Lichtzeichen aufzuhalten und diese zu bedienen. Das Bewachungsorgan hat die ordnungsgemäße Funktion der Lichtzeichen über eine Funktionsanzeige zu überwachen. Ist keine Funktionsanzeige vorhanden, hat sich das Bewachungsorgan von der ordnungsgemäßen Funktion der Lichtzeichen anhand der Signalgeber zu überzeugen. Erkennt das Bewachungsorgan, dass die Lichtzeichen nicht ordnungsgemäß funktionieren, hat dieses die Eisenbahnkreuzung durch Bewachung und Regelung des

Straßenverkehrs durch Armzeichen gemäß Paragraph 83, unter Verwendung von Hilfseinrichtungen zu sichern und unverzüglich die zuständige Stelle hiervon zu verständigen. Diese Stelle hat unverzüglich die Wiederherstellung des ordnungsgemäßen Zustandes der Lichtzeichen zu veranlassen.

(3) Bei der Bewachung und Regelung des Verkehrs durch Lichtzeichen ist das Zusammenwirken mit Lichtzeichen an nahegelegenen Straßenkreuzungen (Verkehrslichtsignalanlagen) nur zulässig, wenn nach einer Bahnanmeldung allen Fahrrelationen auf der Straßenkreuzung Halt geboten wird (Allrot). Die Mindestzeiten für die einzelnen Phasen des Phasenablaufes der Verkehrslichtsignalanlage an der Straßenkreuzung dürfen dabei nicht unterschritten werden.

§ 28 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 lautet: Paragraph 28, Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 lautet:

(1) Lichtzeichen sind für die Straßenbenutzer leicht und rechtzeitig erkennbar vor der Eisenbahnkreuzung unterhalb der Andreaskreuze in liegender Form, oberhalb der Andreaskreuze in stehender Form und rechts der Andreaskreuze oberhalb der Fahrbahn anzubringen.

(2) Münden vor der Eisenbahnkreuzung weitere Straßen in die zur Eisenbahnkreuzung führende Straße ein, muss von jeder einmündenden Straße aus zumindest ein Lichtzeichen leicht und rechtzeitig erkennbar sein. Erforderlichenfalls ist auf jenen einmündenden Straßen, von denen aus eine leichte und rechtzeitige Erkennbarkeit eines Lichtzeichens nicht gegeben ist, ein zusätzliches Lichtzeichen auf der rechten Straßenseite der zur Eisenbahnkreuzung führenden Straße anzubringen. Ist dies nicht möglich, ist das Lichtzeichen an anderer geeigneter Stelle anzubringen. Zusätzlich können Lichtzeichen auch an anderer geeigneter Stelle angebracht werden. Erforderlichenfalls ist eine auf die Lage der Eisenbahnkreuzung hinweisende Zusatztafel „Richtungspfeil“ anzubringen. Diese ist, sofern sich aus den folgenden Bestimmungen nichts anderes ergibt, unterhalb des Lichtzeichens anzubringen.

(2) Im Fall des § 22 Abs. 4 ist ein Lichtzeichen auf der linken Straßenseite nach der letzten Schiene (Rücklicht) anzubringen. Erforderlichenfalls können Lichtzeichen zusätzlich auch an anderer geeigneter Stelle nach der letzten Schiene angebracht werden. (2) Im Fall des Paragraph 22, Absatz 4, ist ein Lichtzeichen auf der linken Straßenseite nach der letzten Schiene (Rücklicht) anzubringen. Erforderlichenfalls können Lichtzeichen zusätzlich auch an anderer geeigneter Stelle nach der letzten Schiene angebracht werden.

(3) Sind bei Eisenbahnkreuzungen mit einem Gehweg, mit einem Radweg und mit einem für Fußgänger und Radfahrer gemeinsam zu benützenden Geh- und Radweg keine zusätzlichen akustischen Zeichen vorgesehen, ist an geeigneter Stelle ein Lichtzeichen nach der letzten Schiene (Rücklicht) anzubringen.

§ 29 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 lautet: Paragraph 29, Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 lautet:

(1) Die Lichtzeichen auf Masten sind so anzubringen, dass sich die optische Achse der Kammer für das rote Licht etwa 2,60 m über der Fahrbahn befindet und zwischen Fahrbahnrand und der weiß-roten Umrandung der Lichtzeichen

1.

im Ortsgebiet ein Abstand von 0,30 m nicht unterschritten und nur in Ausnahmefällen ein Abstand von 2 m überschritten und

2.

auf Freilandstraßen nur in Ausnahmefällen ein Abstand von 1 m unterschritten und ein Abstand von 2,50 m nicht überschritten

wird.

(2) Die Lichtzeichen auf Masten mit Auslegern sind möglichst nahe zum Fahrbahnrand so anzubringen, dass zwischen Fahrbahnrand und der weiß-roten Umrandung der Lichtzeichen

1.

im Ortsgebiet ein Abstand von 0,30 m nicht unterschritten

2.

auf Freilandstraßen nur in Ausnahmefällen ein Abstand von 1 m unterschritten

wird.

(3) Bei Anbringung der Lichtzeichen auf Masten mit Auslegern über Gehwegen darf der Abstand zur Unterkante der weiß-roten Umrandung der Lichtzeichen nicht weniger als 2,20 m, bei Radwegen und Geh- und Radwegen nicht weniger als 2,50 m betragen. Erforderlichenfalls können Lichtzeichen auch an anderer geeigneter Stelle angebracht werden.

(5) Bei Lichtzeichen auf Masten ist das Andreaskreuz mit dem Format II in stehender Ausführung anzubringen. Die Anbringung eines Andreaskreuzes mit dem Format III ist zulässig.(5) Bei Lichtzeichen auf Masten ist das Andreaskreuz mit dem Format römisch zwei in stehender Ausführung anzubringen. Die Anbringung eines Andreaskreuzes mit dem Format römisch drei ist zulässig.

(6) Bei Lichtzeichen auf Masten mit Auslegern ist das Andreaskreuz mit dem Format II in liegender Ausführung neben der vom Fahrbahnrand abgewandten Seite der weiß-roten Umrandung des Lichtzeichens anzubringen. Die Anbringung von Andreaskreuzen mit dem Format III ist zulässig.(6) Bei Lichtzeichen auf Masten mit Auslegern ist das Andreaskreuz mit dem Format römisch zwei in liegender Ausführung neben der vom Fahrbahnrand abgewandten Seite der weiß-roten Umrandung des Lichtzeichens anzubringen. Die Anbringung von Andreaskreuzen mit dem Format römisch drei ist zulässig.

(7) Bei Lichtzeichen oberhalb der Fahrbahn ist das Andreaskreuz mit dem Format III in liegender Form rechts neben der weiß-roten Umrandung des Lichtzeichens anzubringen. Der Abstand zwischen der Unterkante der weiß-roten Umrandung des Lichtzeichens und der Fahrbahn darf nicht weniger als 4,50 m und nur in Ausnahmefällen mehr als 5,50 m betragen.(7) Bei Lichtzeichen oberhalb der Fahrbahn ist das Andreaskreuz mit dem Format römisch drei in liegender Form rechts neben der weiß-roten Umrandung des Lichtzeichens anzubringen. Der Abstand zwischen der Unterkante der weiß-roten Umrandung des Lichtzeichens und der Fahrbahn darf nicht weniger als 4,50 m und nur in Ausnahmefällen mehr als 5,50 m betragen.

(8) Vorrichtungen, auf denen Lichtzeichen nach der letzten Schiene (Rücklichter) angebracht werden, sind in der Regel in einem Abstand von 3 m vor der nächstgelegenen Schiene anzubringen. Dieser Abstand von der nächstgelegenen Schiene ist auf den der Schiene nächstgelegenen Teil des Rücklichtes zu beziehen. Wenn es die örtlichen Verhältnisse erfordern, darf dieser Abstand so weit verringert werden, als dem andere gesetzliche Bestimmungen nicht entgegenstehen.

Punkt III 1. des Einführungserlasses des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zur Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 lautet:Punkt römisch drei 1. des Einführungserlasses des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zur Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 lautet:

Umsetzung einer Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 EisbGUmsetzung einer Entscheidung gemäß Paragraph 49, Absatz 2, EisbG

1. Allgemein

In § 49 Abs. 2 EisbG ist die Festlegung einer Frist für die Umsetzung (Ausführung) einer durch die zuständige Behörde getroffenen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 EisbG, wie eine Eisenbahnkreuzung zu sichern ist, durch das Eisenbahnunternehmen nicht vorgesehen.In Paragraph 49, Absatz 2, EisbG ist die Festlegung einer Frist für die Umsetzung (Ausführung) einer durch die zuständige Behörde getroffenen Entscheidung gemäß Paragraph 49, Absatz 2, EisbG, wie eine Eisenbahnkreuzung zu sichern ist, durch das Eisenbahnunternehmen nicht vorgesehen.

Mit der Umsetzung einer solchen Entscheidung nach Rechtskraft dieses Bescheides ist daher unverzüglich zu beginnen und ist die bescheidgemäße Umsetzung innerhalb einer angemessenen Zeit abzuschließen.

Ab der Rechtskraft des Bescheides, mit der die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung gemäß § 49 Abs. 2 EisbG in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Z 3 durch Lichtzeichen oder Z 4 durch Lichtzeichen mit Schranken angeordnet wurde, kann vom Beginn der Umsetzung bis zu deren Inbetriebnahme erfahrungsgemäß von einem Zeitraum von längstens zwei Jahren ausgegangen werden. Dieser Zeitraum wird im Regelfall als angemessen angesehen. Bei Sicherung einer Eisenbahnkreuzung gemäß § 49 Abs. 2 EisbG in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Z 1 durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes oder Z 2 durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus oder Z 5 durch Bewachung wird dieser Zeitraum entsprechend kürzer sein.Ab der Rechtskraft des Bescheides, mit der die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung gemäß Paragraph 49, Absatz 2, EisbG in Verbindung mit Paragraph 4, Absatz eins, Ziffer 3, durch Lichtzeichen oder Ziffer 4, durch Lichtzeichen mit Schranken angeordnet wurde, kann vom Beginn der Umsetzung bis

zu deren Inbetriebnahme erfahrungsgemäß von einem Zeitraum von längstens zwei Jahren ausgegangen werden. Dieser Zeitraum wird im Regelfall als angemessen angesehen. Bei Sicherung einer Eisenbahnkreuzung gemäß Paragraph 49, Absatz 2, EisebG in Verbindung mit Paragraph 4, Absatz eins, Ziffer eins, durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes oder Ziffer 2, durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus oder Ziffer 5, durch Bewachung wird dieser Zeitraum entsprechend kürzer sein.

Nachdem für die Umsetzung einer Anordnung gemäß § 49 Abs. 2 EisebG 1957, wie eine Eisenbahnkreuzung zu sichern ist, ein bestimmter Zeitraum erforderlich ist, kann im Hinblick darauf, dass auch innerhalb dieses Zeitraumes die Sicherheit des sich kreuzenden Verkehrs bis zur Inbetriebnahme der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage zu gewährleisten ist, im Einzelfall ein Antrag des Eisenbahnunternehmens angebracht sein, dass die Behörde im Rahmen der dieser Entscheidung vorhergehenden Ermittlungen feststellen möge, ob, beziehungsweise wenn erforderlich, welche Maßnahmen für die Aufrechterhaltung der Sicherheit des sich kreuzenden Verkehrs bis zur Inbetriebnahme der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage getroffen werden können. Nachdem für die Umsetzung einer Anordnung gemäß Paragraph 49, Absatz 2, EisebG 1957, wie eine Eisenbahnkreuzung zu sichern ist, ein bestimmter Zeitraum erforderlich ist, kann im Hinblick darauf, dass auch innerhalb dieses Zeitraumes die Sicherheit des sich kreuzenden Verkehrs bis zur Inbetriebnahme der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage zu gewährleisten ist, im Einzelfall ein Antrag des Eisenbahnunternehmens angebracht sein, dass die Behörde im Rahmen der dieser Entscheidung vorhergehenden Ermittlungen feststellen möge, ob, beziehungsweise wenn erforderlich, welche Maßnahmen für die Aufrechterhaltung der Sicherheit des sich kreuzenden Verkehrs bis zur Inbetriebnahme der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage getroffen werden können.

Die Ermittlungen, ob beziehungsweise, wenn erforderlich, welche Maßnahmen geeignet sind, die Sicherheit des sich kreuzenden Verkehrs bis zur Inbetriebnahme der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage zu gewährleisten, haben sich auch auf mögliche Maßnahmen zu erstrecken, die nicht in die Kompetenz der Eisenbahnbehörde fallen.

Soweit solche Maßnahmen nicht ohnehin gemäß §§ 48 und 49 EisebG 1957 von der Eisenbahnbehörde angeordnet werden können, wäre die Umsetzung anderer Maßnahmen von der - zweckmäßigerweise dem eisenbahnbehördlichen Verfahren beizuziehenden - zuständigen Behörde anzuordnen. Soweit solche Maßnahmen nicht ohnehin gemäß Paragraphen 48 und 49 EisebG 1957 von der Eisenbahnbehörde angeordnet werden können, wäre die Umsetzung anderer Maßnahmen von der - zweckmäßigerweise dem eisenbahnbehördlichen Verfahren beizuziehenden - zuständigen Behörde anzuordnen.

§ 59 Abs. 2 AVG lautet: Paragraph 59, Absatz 2, AVG lautet:

Wird die Verbindlichkeit zu einer Leistung oder zur Herstellung eines bestimmten Zustandes ausgesprochen, so ist im Spruch zugleich auch eine angemessene Frist zur Ausführung der Leistung oder Herstellung zu bestimmen.

Wird die Verbindlichkeit zu einer Leistung oder zur Herstellung eines bestimmten Zustandes ausgesprochen, so ist im Spruch zugleich auch eine angemessene Frist zur Ausführung der Leistung oder Herstellung zu bestimmen.,

Aufgrund der Übergangsbestimmung des Art. 151 Abs. 51 Z. 8 2. Satz B-VG ging die Zuständigkeit zur Entscheidung, über die am 13.10.2013 eingebrachte Berufung der O. GmbH, mit Ablauf des 31.12.2014 vom Landeshauptmann von Wien auf das Verwaltungsgericht Wien über und war diese als Beschwerde gem. Art. 130 Abs. 1 Z. 1 B-VG zu behandeln. Aufgrund der Übergangsbestimmung des Artikel 151, Absatz 51, Ziffer 8, 2. Satz B-VG ging die Zuständigkeit zur Entscheidung, über die am 13.10.2013 eingebrachte Berufung der O. GmbH, mit Ablauf des 31.12.2014 vom Landeshauptmann von Wien auf das Verwaltungsgericht Wien über und war diese als Beschwerde gem. Artikel 130, Absatz eins, Ziffer eins, B-VG zu behandeln.

Gem. § 28 Abs. 2 Z. 2 VwGVG war die Feststellung des maßgeblichen Sachverhaltes durch das Verwaltungsgericht Wien selbst im Interesse der Raschheit der Verfahrensabwicklung gelegen, weshalb von einer Zurückverweisung an die belangte Behörde Abstand genommen wurde. Das Verwaltungsgericht Wien beauftragte daher einen eisenbahntechnischen Amtssachverständigen mit der Abgabe der Stellungnahme vom 7.5.2014. Gem. Paragraph 28, Absatz 2, Ziffer 2, VwGVG war die Feststellung des maßgeblichen Sachverhaltes durch das Verwaltungsgericht Wien selbst im Interesse der Raschheit der Verfahrensabwicklung gelegen, weshalb von einer Zurückverweisung an die belangte Behörde Abstand genommen wurde. Das Verwaltungsgericht Wien beauftragte daher einen eisenbahntechnischen Amtssachverständigen mit der Abgabe der Stellungnahme vom 7.5.2014.

Aufgrund dieser Expertise und des Ergebnisses der öffentlich mündlichen Verhandlung vom 24.6.2014 stellt das

Verwaltungsgericht Wien folgenden Sachverhalt fest:

Aufgrund dieser Expertise und des Ergebnisses der öffentlich mündlichen Verhandlung vom 24.6.2014 stellt das Verwaltungsgericht Wien folgenden Sachverhalt fest;

Bei der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung sind keine Anlagen zur Stromversorgung vorhanden und müssen diese für die Errichtung einer den Bestimmungen der §§ 28 und 29 Eisenbahnkreuzungsverordnung entsprechenden permanenten Lichanlage erst geschaffen werden. Eine solche permanente Lichanlage samt Systemkomponenten für die Steuerung kann parallel zu diesen Arbeiten durchschnittlich binnen sechs bis acht Monaten beschafft werden. Ein Aufschlag von zwei Monaten zur Begegnung von unvorhersehbaren Verzögerungen ist angemessen. Die Einschulung der Bediensteten nimmt eine Woche in Anspruch. Seit der Erlassung des bekämpften Bescheides im September 2013 hat sich die Gefahreneignetheit der Eisenbahnkreuzung aufgrund erhöhten Verkehrsaufkommens (drei neue Buslinien mit regelmäßigen Intervallen) signifikant erhöht. Die Errichtung einer temporären Lichanlage entsprechend den Bestimmungen der §§ 28 und 29 Eisenbahnkreuzungsverordnung stellt das gelindeste Mittel zur Abwehr dieser erhöhten Gefahr in der Übergangsphase bis zur Errichtung der permanenten Lichanlage dar und kann binnen sechs Wochen bewerkstelligt werden. Bei der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung sind keine Anlagen zur Stromversorgung vorhanden und müssen diese für die Errichtung einer den Bestimmungen der Paragraphen 28 und 29 Eisenbahnkreuzungsverordnung entsprechenden permanenten Lichanlage erst geschaffen werden. Eine solche permanente Lichanlage samt Systemkomponenten für die Steuerung kann parallel zu diesen Arbeiten durchschnittlich binnen sechs bis acht Monaten beschafft werden. Ein Aufschlag von zwei Monaten zur Begegnung von unvorhersehbaren Verzögerungen ist angemessen. Die Einschulung der Bediensteten nimmt eine Woche in Anspruch. Seit der Erlassung des bekämpften Bescheides im September 2013 hat sich die Gefahreneignetheit der Eisenbahnkreuzung aufgrund erhöhten Verkehrsaufkommens (drei neue Buslinien mit regelmäßigen Intervallen) signifikant erhöht. Die Errichtung einer temporären Lichanlage entsprechend den Bestimmungen der Paragraphen 28 und 29 Eisenbahnkreuzungsverordnung stellt das gelindeste Mittel zur Abwehr dieser erhöhten Gefahr in der Übergangsphase bis zur Errichtung der permanenten Lichanlage dar und kann binnen sechs Wochen bewerkstelligt werden.

Laut Auffassung des Verwaltungsgerichtes Wien ist daher eine Frist bis 30.4.2015 zur Herstellung einer oben beschriebenen permanenten Lichanlage und eine Frist bis 15.8.2014 zur Herstellung einer oben beschriebenen temporären Lichanlage angemessen.

Dem Vorbringen der Beschwerdeführerin, dass die Festlegung einer Frist zur Umsetzung eines behördlichen Auftrages gem. Einführungserlasses des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie im § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz nicht vorgesehen sei, ist entgegen zu halten, dass gem. § 59 Abs. 2 AVG von der Behörde stets eine angemessene Frist zur Ausführung der aufgetragenen Leistung oder Herstellung zu bestimmen ist. Laut höchstgerichtlicher Judikatur wäre sogar im Falle des Fehlens einer Erfüllungsfrist ein behördlicher Auftrag sofort vollstreckbar (z.B. VwGH vom 12.12.2013, GZ. 2013/06/0152). Daher sieht der oa. Erlass zutreffend vor, dass mit der Umsetzung unverzüglich zu beginnen und binnen einer angemessenen Zeit abzuschließen ist. Dem Vorbringen der Beschwerdeführerin, dass die Festlegung einer Frist zur Umsetzung eines behördlichen Auftrages gem. Einführungserlasses des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie im Paragraph 49, Absatz 2, Eisenbahngesetz nicht vorgesehen sei, ist entgegen zu halten, dass gem. Paragraph 59, Absatz 2, AVG von der Behörde stets eine angemessene Frist zur Ausführung der aufgetragenen Leistung oder Herstellung zu bestimmen ist. Laut höchstgerichtlicher Judikatur wäre sogar im Falle des Fehlens einer Erfüllungsfrist ein behördlicher Auftrag sofort vollstreckbar (z.B. VwGH vom 12.12.2013, GZ. 2013/06/0152). Daher sieht der oa. Erlass zutreffend vor, dass mit der Umsetzung unverzüglich zu beginnen und binnen einer angemessenen Zeit abzuschließen ist.

Deshalb war spruchgemäß zu entscheiden.

Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu

lösenden Rechtsfrage vor. Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Artikel 133, Absatz 4, B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

Schlagworte

Signifikante Erhöhung der Gefahreneigtheit der Eisenbahnkreuzung aufgrund erhöhten Verkehrsaufkommens (drei neue Buslinien mit regelmäßigen Intervallen); Herstellung einer permanenten Lichtanlage

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:LVWGW:2014:VGW.101.012.20817.2014

Zuletzt aktualisiert am

01.09.2014

Quelle: Landesverwaltungsgericht Wien LVwg Wien, <http://www.verwaltungsgericht.wien.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at