jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 2006/11/14 2004/03/0024

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 14.11.2006

Index

001 Verwaltungsrecht allgemein;
40/01 Verwaltungsverfahren;
90/01 Straßenverkehrsordnung;
93 Eisenbahn;

Norm

AVG §66 Abs2;
AVG §66 Abs4;
AVG §66;
EisbKrV 1961 §1 litb;
EisbKrV 1961 §1 litc;
EisbKrV 1961 §1 lite;
EisbKrV 1961 §4 Abs3;
EisbKrV 1961 §6 Abs2;
EisbKrV 1961 §6;
EisenbahnG 1957 §39 Abs1;
EisenbahnG 1957 §41 Abs1;
EisenbahnG 1957 §41 Abs2 impl;
EisenbahnG 1957 §41;
EisenbahnG 1957 §49 Abs2;
EisenbahnG 1957;
StVO 1960 §1 Abs1;
StVO 1960 §20 Abs1;
StVO 1960 §28 Abs1;
VwRallg;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Sauberer und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Berger, Dr. Lehofer und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Beschwerde des Dr. J P in I, vertreten durch Dr. Markus Orgler, Rechtsanwalt in 6020 Innsbruck, Adolf Pichler Platz 4/II, gegen den Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 18. Dezember 2003, Zl 250.085/4-II/Sch4/03, betreffend Beseitigung von Bepflanzungen nach dem Eisenbahngesetz (mitbeteiligte Partei: I GmbH, in I), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Der Beschwerdeführer hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von EUR 330,40 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen. Das Mehrbegehren wird abgewiesen.

Begründung

I.

1. Der Landeshauptmann von Tirol richtete am 2. Juli 2003 an den Beschwerdeführer folgenden Bescheid:

"Spruch

Der Landeshauptmann entscheidet gemäß § 41 Abs. 2

Eisenbahngesetz wie folgt:

I. (Der Beschwerdeführer) hat die Beseitigung der auf seinem

Grundstück Gp. 102/21 KG Natters befindlichen 2 Föhren, 1 Trauerweide, 2 Obstbäume sowie der Thujenhecke im Sichtdreieck des 3. Quadranten bei der schienengleichen Eisenbahnkreuzung bei km 4,610 der Bahnstrecke Innsbruck - Fulpmes zu dulden. ..."

Begründend führte die erstinstanzliche Behörde im Wesentlichen Folgendes aus:

Die mitbeteiligte Partei habe mit Schreiben vom 21. Jänner 2002 "die Feststellung der Sicherung der Eisenbahnkreuzung ...sowie die Duldung der Beseitigung von Baumpflanzungen im Sichtdreieck dieser Kreuzung beantragt". In der von der erstinstanzlichen Behörde daraufhin am 22. Oktober 2002 durchgeführten mündlichen Verhandlung sei ein Gutachten des Sachverständigen für Eisenbahn-, Straßen- und Verkehrswesen erstattet worden, wonach sich in Streckenkilometer 4,610 eine schienengleiche Eisenbahnkreuzung befinde, die gemäß § 6 EKVO gesichert sei. "Im Sichtdreieck des dritten Quadranten" sei in den Jahren 1993/1994 ein Wohnhaus errichtet worden; der südwestliche Gartenbereich sei mit Bäumen bepflanzt. Durch diese Bebauung und Bepflanzung sei eine wesentliche Sichtraumeinschränkung des ursprünglich vorhandenen Sichtdreieckes gegeben. Nach der Beurteilung des Sachverständigen sei "das vorhandene und konsensmäßig festgelegte Sichtdreieck (Raum von 6,0 m vom Kreuzungspunkt bis zum Sichtpunkt in km 4,675 in 1 m Höhe über Schienenoberkante und darüber hinaus) im dritten Quadranten von jeglichem Bewuchs und jeglicher sonstiger Sichtraumeinschränkung zwingend freizuhalten".

In der Folge gab die erstinstanzliche Behörde den Inhalt der Stellungnahmen der Verfahrensparteien wieder:

Der Beschwerdeführer habe im Wesentlichen vorgebracht, dass es sich bei der Bahnlinie der mitbeteiligten Partei um eine Straßenbahn im Sinne des § 5 Abs 2 Eisenbahngesetz (EisbG) handle. Die vorhandene Sicht sei ausreichend, zu einer Gefährdung von Straßenbenützern im Gefahrenbereich der schienengleichen Kreuzung komme es nicht. Im Übrigen sei eine geringfügige Geschwindigkeitsherabsetzung der Eisenbahn möglich und zumutbar.

Dem habe die mitbeteiligte Partei entgegnet, dass es sich bei ihrer Bahnlinie um eine Nebenbahn handle, für welche die Bestimmungen der Eisenbahnkreuzungsverordnung (EKVO) gelten. Auch geringfügige Geschwindigkeitsreduktionen könnten zu Verzögerungen und in der Folge zu Verspätungen bis zu Zugsausfällen führen und seien deshalb nicht zumutbar.

Der Beschwerdeführer habe erwidert, ausgehend von den tatsächlichen Verhältnissen handle es sich bei der Bahnlinie um eine "Straßenbahn", von der "die Regeln der StVO einzuhalten" seien. Bei Einhaltung dieser Bestimmungen gebe es im Kreuzungsbereich keine Gefährdung. Nicht jede Sichtraumeinschränkung sei rechtswidrig, die vom Sachverständigen festgestellte nicht hinreichend konkretisiert. Selbst bei Entfernung der Bepflanzung würde "insgesamt nur eine Änderung der Sichtverhältnisse im Ausmaß von 5 km/h Annäherungsgeschwindigkeit der Straßenbahn herbeigeführt".

Der Sachverständige für Verkehrstechnik habe dazu ausgeführt, dass "die Konsensgeschwindigkeit" im gegenständlichen Bereich 30 km/h betrage. Die Sichtraumeinschränkung "im dritten Quadranten" erfolge durch zwei gepflanzte Kiefern, eine Trauerweide und zwei Obstbäume im Garten des Beschwerdeführers.

Die erstinstanzlichen Behörde habe in weiterer Folge einen neuerlichen Lokalaugenschein durchgeführt; dabei seien

"zwei Sichtpunkte festgestellt" worden. Der Punkt A liege bei km 4,660 (Entfernung 50 m vom Kreuzungspunkt), der Punkt B bei km 4,675. "Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und bei Beibehaltung einer maximalen Geschwindigkeit von 30 km/h" sei das Sichtdreieck nach Punkt B herzustellen. Der Sachverständige habe festgestellt, dass bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h der Sichtraum mindestens 180 m zu betragen habe, bei einer Geschwindigkeit von 25 km/h mindestens 150 m. Diese Sichtraumfreihaltung gelte für gemäß § 4 EKVO gesicherte Kreuzungen.

Nach Wiedergabe des wesentlichen Inhalts eines vom Beschwerdeführer vorgelegten Privatgutachtens (wonach es dem Lenker der "Straßenbahn" bei Einhaltung einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h durch Einleitung einer Betriebsbremsung möglich sei, "rechtzeitig vor der Kreuzung anzuhalten", wenn er bei Eintreten in den Sichtbereich eine Gefahrensituation erkenne) und einer Wiedergabe des Inhalts der §§ 39 Abs 1 und 41 Abs 2 EisbG stellte die erstinstanzliche Behörde schließlich folgende Erwägungen an:

Durch die auf dem Grundstück des Beschwerdeführers vorhandene Bepflanzung werde die freie Sicht auf den schienengleichen Eisenbahnübergang eingeschränkt. Der Zugführer habe bei Einhaltung der erlaubten Geschwindigkeit von 30 km/h "keine freie Sicht auf den schienengleichen Eisenbahnübergang auf Grund der bestehenden Bäume". Die vom Beschwerdeführer angeregte Reduktion der Fahrgeschwindigkeit würde einen Eingriff in das Recht der mitbeteiligten Partei bedeuten und dem öffentlichen Interesse an einer zügigen Beförderung der Fahrgäste widersprechen. Dem Beschwerdeführer habe schon seit der Bauverhandlung zur Erteilung der Baubewilligung für sein Haus im Jahr 1993 bewusst sein müssen, dass die Bepflanzung von Bäumen im Nahebereich einer Eisenbahnkreuzung "problematisch" sei, zumal der Baubescheid entsprechende einschränkende, wenngleich nicht durchsetzbare, Auflagen enthalte. Da der Beschwerdeführer sich geweigert habe, die notwendigen "Schlägerungsarbeiten" durchführen zu lassen, habe die Behörde gemäß § 41 Abs 2 EisbG die Duldung der Beseitigung auftragen müssen.

2. Mit dem angefochtenen Bescheid behob die belangte Behörde auf Grund der Berufung des Beschwerdeführers gemäß § 66 Abs 2 AVG den erstinstanzlichen Bescheid und wies die Angelegenheit zur neuerlichen Verhandlung und Erlassung eines neuen Bescheides an den Landeshauptmann von Tirol zurück.

Nach einer Wiedergabe des erstinstanzlichen Verwaltungsgeschehens und des Inhaltes der Berufung führte die belangte Behörde im Wesentlichen Folgendes aus:

Ausgehend von den "tatsächlichen Verhältnissen" gemäß § 5 Abs 2 EisbG gelte die Stubaitalbahn, insbesondere außerhalb des Stadtgebietes von Innsbruck (wo sie sich wie eine Straßenbahn an den übrigen Verkehr anzupassen und auf Sicht zu fahren habe), nicht als Straßenbahn; sie entspreche vielmehr "infolge ihrer baulichen oder betrieblichen Einrichtungen oder nach der Art des von ihr abzuwickelnden Verkehrs im Wesentlichen den Nebenbahnen (etwa hinsichtlich ihrer Eisenbahnanlagen und ihres signalmäßigen Betriebes)". Deshalb seien im Verlauf einer Straße mit öffentlichem Verkehr angelegte schienengleiche Eisenbahnübergänge nach Maßgabe der EKVO zu sichern. Im Unterschied zur StVO gehe aber die EKVO nicht von einem Fahren des Schienenfahrzeuges auf Sicht aus. Das diesbezügliche Vorbringen des Beschwerdeführers sei daher nicht zielführend. Vielmehr sei entscheidend, welche Sicherung gemäß § 6 EKVO beim beschwerdegegenständlichen Eisenbahnübergang (km 4,610) erforderlich sei. Auch bei einer gemäß § 6 EKVO gesicherten Eisenbahnkreuzung sei der Sichtraum zu berücksichtigen. Demgemäß seien Einschränkungen des vorhandenen Sichtraumes von Bedeutung. Allerdings sei "die vorliegende Berufung nicht ein Fall des behördlichen Auftrages zur Duldung der Beseitigung durch das Eisenbahnunternehmen" und daher nicht unter § 41 Abs 2 EisbG zu subsumieren. Vielmehr sei § 41 Abs 1 EisbG anzuwenden, welche Bestimmung die behördliche Anordnung der Beseitigung vorsehe (die belangte Behörde bezog sich dazu auf das hg Erkenntnis vom 30. Juni 1999, Zl 98/03/0335).

Die Notwendigkeit der Aufhebung des erstinstanzlichen Bescheides begründete die belangte Behörde wie folgt:

"Wie (der Beschwerdeführer) zutreffend ausführt ... hat es

die Erstbehörde unterlassen, wesentliche Feststellungen zu den Örtlichkeiten und Sichtverhältnissen und Feststellungen zur Situierung der Liegenschaft des (Beschwerdeführers) inklusive der Höhenlage der Bepflanzungen zu treffen (gegenüber der Bahntrasse erheblich tiefer liegender Garten), die Entfernungen der Bepflanzungen von der Bahntrasse darzustellen und anzugeben, inwieweit die Bepflanzungen in den Sichtraum ragen. Darüber hinaus

fehlt ... im angefochtenen Bescheid des LH jeder Hinweis darauf,

welche Sichtraumerweiterung durch die Rodung herbeigeführt werden könnte. Somit ist - siehe§ 66 Abs. 2 AVG - 'der der Berufungsbehörde vorliegende Sachverhalt so mangelhaft, dass die Durchführung oder Wiederholung einer mündlichen Verhandlung unvermeidlich erscheint'. Infolge der Mangelhaftigkeit des bisher durchgeführten Verfahrens kann der maßgebende Sachverhalt nicht einwandfrei festgestellt werden, sodass auch eine Unterstellung unter einen bestimmten Gesetzestatbestand und somit eine bescheidmäßige Erledigung der vorliegenden Verwaltungssache rechtlich nicht möglich ist. Die angeführten Mängel lassen sich offensichtlich nicht anders als mit der Durchführung einer mündlichen Verhandlung in Form von Rede und Gegenrede der an der Sache beteiligten Personen und sonst für die Sachverhaltsermittlung in Betracht kommenden Personen (insbesondere von Sachverständigen), beheben. ...

Insbesondere wäre im Rahmen einer mündlichen Verhandlung durch das Gutachten eines einschlägigen technischen Sachverständigen genau festzulegen, in welchem Ausmaß die im angefochtenen Bescheid angeführten zwei Föhren, eine Trauerweide, zwei Obstbäume sowie die Thujenhecke auf der Liegenschaft des (Beschwerdeführers) in den im ursprünglichen Bescheid festgestellten vorhandenen Sichtraum des dritten Quadranten bei der EK in km 4,610 hineinragen (z.B. gegenüber der Bahntrasse erheblich tiefer liegender Garten). Weiters wäre detailliert zu ermitteln, ob und inwieweit hineinragende Bepflanzungen für die Straßenbenützer wesentliche Sichtunterbrechungen darstellen."

II.

Über die gegen diesen Bescheid erhobene Beschwerde hat der Verwaltungsgerichtshof nach Vorlage von Verwaltungsakten und Erstattung einer Gegenschrift durch die belangte Behörde, auf die der Beschwerdeführer repliziert hat, erwogen:

1.1. Gemäß § 39 Abs 1 Eisenbahngesetz 1957, BGBl Nr 60/1957 in der Fassung vor der Novelle BGBl I Nr 125/2006 (EisbG), ist in der Umgebung von Eisenbahnanlagen (Gefährdungsbereich) die Errichtung von Anlagen oder die Vornahme sonstiger Handlungen verboten, durch die der Bestand der Eisenbahn oder ihr Zubehör oder die regelmäßige und sichere Betriebsführung, insbesondere die freie Sicht auf Signale oder bei schienengleichen Eisenbahnübergängen, gefährdet wird.

Gemäß § 41 Abs 1 EisbG hat die Behörde auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Beseitigung eines durch verbotswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes anzuordnen.

Gemäß § 41 Abs 2 EisbG sind die innerhalb des Gefährdungsbereiches durch Naturereignisse (wie Lawinen, Erdrutsch, natürlicher Pflanzenwuchs) eingetretenen Gefährdungen der Eisenbahn (§ 39 Abs 1) vom Eisenbahnunternehmen zu beseitigen. Wenn der Verfügungsberechtigte hiezu seine Zustimmung verweigert, so hat ihm die Behörde auf Antrag des Eisenbahnunternehmens die Duldung der Beseitigung aufzutragen.

Gemäß § 49 Abs 1 EisbG setzt der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung fest, in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge nach dem jeweiligen Stand der technischen Entwicklung einerseits und nach den Bedürfnissen des Verkehrs andererseits entsprechend zu sichern sind und inwieweit bestehende Sicherungseinrichtungen an schienengleichen Eisenbahnübergängen weiter belassen werden dürfen.

Gemäß § 49 Abs 2 EisbG hat die Behörde über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden, wobei die Bestimmungen des § 48 Abs 2 bis 4 leg. cit sinngemäß anzuwenden sind.

Gemäß § 49 Abs 3 EisbG kann der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zwecks möglichster Hintanhaltung von Gefährdungen im Verkehr durch Verordnung Vorschriften über das Verhalten bei Annäherung an schienengleiche Eisenbahnübergänge und bei Übersetzung solcher Übergänge sowie über die Beachtung der den schienengleichen Eisenbahnübergang sichernden Verkehrszeichen erlassen.

1.2. Die maßgebenden Bestimmungen der auf dieser Grundlage erlassenen Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, BGBl Nr 2/1961 idF BGBl Nr 123/1988 (EKVO), lauten auszugsweise wie folgt:

"Allgemeines

§ 1. Geltungsbereich und Begriffsbestimmungen.

Im Sinne dieser Verordnung gilt als

a) Eisenbahnkreuzung: jeder im Verlaufe einer Straße mit öffentlichem Verkehr angelegte schienengleiche

Eisenbahnübergang, soweit es sich um eine Haupt- oder Nebenbahn, eine Straßenbahn, Anschlussbahn oder Materialbahn im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, handelt, gleichgültig, ob hiebei die Eisenbahn die Straße überschneidet oder in sie einmündet;

b) Sehpunkt: jener 1 m oberhalb der Straßenoberfläche gedachte, in der Regel 2 m vom rechten Fahrbahnrand entfernte Punkt, von dem aus für die Straßenbenützer ein sich der Eisenbahnkreuzung näherndes Schienenfahrzeug spätestens erkennbar sein soll;

c) Sichtpunkt: jener 1 m oberhalb der Schienenoberkante in Gleismitte gedachte Punkt, ab dem vom Sehpunkt aus ein sich der Eisenbahnkreuzung näherndes Schienenfahrzeug erkennbar ist;

d) Kreuzungspunkt: ein 1 m über dem Schnittpunkt von Straßen- und Gleisachse gedachter Punkt;

e) Sichtraum: jener Raum, welcher über der Fläche liegt, die von den Verbindungslinien zwischen Seh-, Sicht- und Kreuzungspunkt gebildet wird und nach oben durch eine 1,50 m über dem Sehpunkt und 3 m über dem Kreuzungs- und Sichtpunkt gelegene Fläche begrenzt wird;

...

Sicherung von Eisenbahnkreuzungen.

§ 2. Allgemeine Bestimmungen für die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen.

(1) Die Eisenbahnkreuzungen sind unabhängig davon, in welchem Ausmaß die Verkehrsträger die erwachsenden Kosten zu tragen haben, vom Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe dieser Verordnung zu sichern.

(2) Die Sicherung kann vorgenommen werden durch:

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

b) Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus;

c)

Schrankenanlagen;

d)

Lichtzeichenanlagen;

e)

Bewachung.

(3) Wie eine Eisenbahnkreuzung zu sichern ist, hat die Behörde unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse und die örtlichen Verhältnisse zu bestimmen. Für die beiden Verkehrsrichtungen einer Straße kann eine unterschiedliche Sicherung getroffen werden, wenn dagegen aus Gründen der Sicherheit keine Bedenken bestehen. Erforderlichenfalls können Sicherungen nach Abs. 2 lit. a bis e nebeneinander angeordnet werden.

...

(6) Andreaskreuze, Schrankenanlagen und Lichtzeichenanlagen sind so anzubringen, dass sie von den Straßenbenützern leicht und rechtzeitig erkannt werden können.

...

§ 3. Ermittlung des erforderlichen Sichtraumes.

(1) Der erforderliche Sichtraum im Sinne des § 2 Abs. 2 muss so beschaffen sein, dass Straßenbenützer die Annäherung eines Schienenfahrzeuges rechtzeitig wahrnehmen und erforderlichenfalls vor der Eisenbahnkreuzung anhalten oder den Gefahrenbereich verlassen können, ohne durch ein Schienenfahrzeug gefährdet zu werden.

(2) Für die Ermittlung des erforderlichen Sichtraumes sind die Seh- und Sichtpunkte nach Maßgabe der Abs. 3 und 4 festzulegen.

(3) Die Lage des Sehpunktes ist wie folgt anzunehmen:

a) für Straßenfahrzeuge mit einer Annäherungsgeschwindigkeit von 40 km/h ..... 50 m 30 km/h ..... 33 m 20 km/h ..... 20 m 7-15 km/h ..... 15 m

b) für Fußgänger mit einer Annäherungsgeschwindigkeit von 5 km/h ..... 3 m

c) wenn auf Grund des Straßenverkehrszeichens 'Halt' anzuhalten ist ..... 6 m vor der nächstgelegenen Schiene.

(4) Die erforderlichen Sichtpunkte sind unter Bedachtnahme auf die Annäherungsgeschwindigkeit der Straßenbenützer und die Geschwindigkeit, mit der sich Schienenfahrzeuge der Eisenbahnkreuzung nähern, so zu berechnen, dass die Straßenbenützer die Eisenbahnkreuzung noch sicher übersetzen können, wenn sich Schienenfahrzeuge bei der Annäherung an die Eisenbahnkreuzung im Sichtpunkt befinden.

Hiebei ist anzunehmen, dass:

a) Straßenfahrzeuge mit 22 m Länge und einer Geschwindigkeit von 15 bis 40 km/h im Gefahrenbereich, das ist die Strecke 15 m vor der nächstgelegenen Schiene bis 2 m nach der letzten Schiene, eine Geschwindigkeit von 15 km/h,

b) Straßenfahrzeuge mit 22 m Länge und einer Geschwindigkeit von weniger als 15 km/h im Gefahrenbereich, das ist die Strecke 15 m vor der nächstgelegenen bis 2 m nach der letzten Schiene, eine Geschwindigkeit von 7 km/h und

c) Fußgänger im Gefahrenbereich, das ist die Strecke 3 m vor der nächstgelegenen bis 2 m nach der letzten Schiene, eine Geschwindigkeit von 5 km/h einhalten.

(5) Wenn vor der Eisenbahnkreuzung das Straßenverkehrszeichen 'Halt' angebracht ist, ist der Sichtpunkt gemäß Abs. 4 lit. b zu berechnen.

§ 4. Sicherung durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes.

(1) Soll eine Eisenbahnkreuzung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes gesichert werden, so ist zu prüfen, ob der Sichtraum im erforderlichen Ausmaß (§ 3) vorhanden ist. Ist dies der Fall, so kann die Eisenbahnkreuzung durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes gesichert werden.

(2) Die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes 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.

(3) Wenn der Ermittlung des erforderlichen Sichtraumes eine Annäherungsgeschwindigkeit der Straßenfahrzeuge von 40 km/h oder weniger zugrunde gelegt werden musste, um eine Sicherung der Eisenbahnkreuzung durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes zu ermöglichen, so ist den Lenkern von Fahrzeugen diese Tatsache durch Straßenverkehrszeichen 'Geschwindigkeitsbeschränkung (erlaubte Höchstgeschwindigkeit)' anzuzeigen. Wenn der Ermittlung des erforderlichen Sichtraumes zugrunde gelegt werden musste, dass die Lenker von Fahrzeugen vor der Eisenbahnkreuzung anhalten, so ist den Lenkern von Fahrzeugen diese Tatsache durch das Straßenverkehrszeichen „Halt' anzuzeigen.

(4) Kann der erforderliche Sichtraum (§ 3) weder durch Beseitigung allfälliger Sichthindernisse noch durch Maßnahmen im Sinne des Abs. 3 geschaffen werden oder sind die Voraussetzungen des Abs. 2 nicht gegeben, so ist die Eisenbahnkreuzung auf eine andere der im § 2 Abs. 2 vorgesehenen Arten zu sichern.

(5) Die Behörde hat trotz Vorliegens der in den Abs. 2 und 3 genannten Voraussetzungen eine andere Sicherung anzuordnen, wenn die Verkehrsdichte auf der Eisenbahn oder auf der Straße (insbesondere auf Straßen mit Durchzugsverkehr), die sonstige Beschaffenheit des sich kreuzenden Verkehrs oder die örtlichen Verhältnisse dies erfordern.

(6) Der Sichtraum ist von Sichthindernissen so freizuhalten, dass Schienenfahrzeuge, die sich der Eisenbahnkreuzung nähern, den Straßenbenützern vom Sichtpunkt bis zur Eisenbahnkreuzung ohne wesentliche Sichtunterbrechung erkennbar sind. Ob eine Sichtunterbrechung als wesentlich anzusehen ist, hat die Behörde nach den örtlichen Verhältnissen zu beurteilen.

...

§ 6. Sicherung durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus.

(1) Die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus ist nur zulässig, wenn sich Schienenfahrzeuge der Eisenbahnkreuzung 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.

(2) Die akustischen Signale sind vom Schienenfahrzeug aus ab dem erforderlichen Sichtpunkt bis zum Überfahren der Eisenbahnkreuzung wiederholt zu geben. Ist dies nicht möglich, so ist die Geschwindigkeit des Schienenfahrzeuges den aus dem vorhandenen Sichtraum sich ergebenden Sichtverhältnissen entsprechend herabzusetzen.

(3) Vor Eisenbahnkreuzungen, die durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert werden, ist für jene Fahrtrichtung der Straße, für die der erforderliche Sichtraum nicht vorhanden ist, das Straßenverkehrszeichen 'Halt', und zwar oberhalb des Andreaskreuzes, wenn dieses in der hochgestellten Form verwendet wird, sonst unterhalb desselben anzubringen.

(4) Die Behörde hat trotz Vorliegens der Voraussetzungen des Abs. 1 eine andere Sicherung anzuordnen, wenn die Verkehrsdichte auf der Eisenbahn oder auf der Straße (insbesondere auf Straßen mit Durchzugsverkehr), die sonstige Beschaffenheit des sich kreuzenden Verkehrs oder die örtlichen Verhältnisse dies erfordern.

...

§ 17. Verhalten bei Eisenbahnkreuzungen, die durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes oder durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert sind.

(1) Die Straßenbenützer haben sich bei Annäherung an die durch Andreaskreuze angezeigten Eisenbahnkreuzungen durch Ausblick auf den Bahnkörper und durch besondere Achtsamkeit auf allfällige akustische Signale herannahender Schienenfahrzeuge zu überzeugen, ob sich aus einer der beiden Fahrtrichtungen ein Schienenfahrzeug nähert. Die Eisenbahnkreuzung darf nur übersetzt werden, wenn sich der Straßenbenützer die Gewissheit verschafft hat, dass ein gefahrloses Übersetzen möglich ist.

(2) Bei Annäherung eines Schienenfahrzeuges darf die Eisenbahnkreuzung nicht übersetzt werden. Nach dessen Vorbeifahrt hat sich der Straßenbenützer zu überzeugen, ob nicht ein weiteres Schienenfahrzeug nachfolgt oder ob nicht aus der Gegenrichtung sich ein Schienenfahrzeug nähert."

2. Der Beschwerdeführer vertritt die Auffassung, ausgehend vom festgestellten Sachverhalt wäre der Antrag der mitbeteiligten Partei abzuweisen gewesen. Da die belangte Behörde statt dessen gemäß § 66 Abs 2 AVG den erstinstanzlichen Bescheid aufgehoben habe, sei er in seinem Recht auf Sachentscheidung verletzt worden.

2.1. Die Rechtsansicht der belangten Behörde, ausgehend von den konkreten Betriebsverhältnissen gelte die Eisenbahnlinie der mitbeteiligten Partei im gegenständlichen Bereich nicht als "Straßenbahn" im Sinne des § 5 Abs 2 EisbG, wird vom Beschwerdeführer aber nicht mehr in Frage gestellt. Damit sind seine Ausführungen insoweit nicht zielführend, als sie sich darauf beziehen, der vorhandene Sichtraum gewährleiste ein "Fahren auf Sicht" für alle Verkehrsteilnehmer; bei Fahren auf Sicht bestehe keine Gefährdung, weshalb eine durch die Anpflanzungen etwa entstandene Sichteinschränkung unerheblich sei.

Der aus der Schutznorm des § 20 Abs 1 Satz 1 StVO abgeleitete Grundsatz, wonach ein Fahrzeuglenker seine Fahrgeschwindigkeit so zu wählen hat, dass er sein Fahrzeug beim Auftauchen eines Hindernisses rechtzeitig zum Stehen bringen oder zumindest das Hindernis umfahren kann, daher seine Fahrweise so zu gestalten hat, dass der Weg des abzubremsenden Fahrzeuges in der Zeit vom Erkennen eines Hindernisses auf der Fahrbahn bis zum vollen Stillstand des Fahrzeuges nie länger als die durch ihn eingesehene Strecke ist (vgl den Beschluss des OGH vom 21. April 2005, 2 Ob 65/05f), gilt zwar für (die Lenker von) Straßenbahnen (§ 1 Abs 1 in Verbindung mit § 28 Abs 1 StVO), nicht aber für Eisenbahnen, die keine Straßenbahnen sind. Für solche Eisenbahnen gilt also nur Eisenbahnrecht.

2.2. Soweit der Beschwerdeführer weiters meint, der auf "Duldung" der Beseitigung der Bepflanzungen zielende Antrag der mitbeteiligten Partei vom 21. Jänner 2002 sei verfehlt (und sich damit offenbar die Rechtsansicht der belangten Behörde, im Beschwerdefall wäre, wenn überhaupt, ein Auftrag zur Beseitigung und nicht zur Duldung der Beseitigung zu erlassen gewesen, zu Eigen macht), übersieht er, dass die mitbeteiligte Partei im verfahrenseinleitenden Sachantrag vom 21. Jänner 2002 zwar von der "Duldung der Beseitigung von Baumpflanzungen im Sichtdreieck" gesprochen hat,

durch Nennung des § 41 Abs 1 EisbG aber die zutreffende Rechtsgrundlage angesprochen hat. Zudem hat sie in ihrem Schreiben vom 30. Juni 2003 auch ausdrücklich beantragt, "gemäß § 41 EisbG 1957 die Beseitigung der Sichthindernisse aufzutragen".

Liegt ein Fall einer verbotswidrigen Anlage nach § 39 Abs 1 EisbG vor, so ist von der Behörde gemäß§ 41 Abs 1 EisbG dem Verfügungsberechtigten die Beseitigung der Anlage aufzutragen (vgl das bereits von der belangten Behörde zitierte hg Erkenntnis Zl 98/03/0335). Hingegen sind gemäß § 41 Abs 2 EisbG durch "Naturereignisse" eingetretene Gefährdungen vom Eisenbahnunternehmen selbst (auf eigene Kosten) zu beseitigen. Falls der Verfügungsberechtigte seine Zustimmung dazu verweigert, ist ihm die Duldung dieser Beseitigung aufzutragen.

Der Beschwerdefall ist - bei Vorliegen einer Gefährdung - unter § 41 Abs 1 EisbG zu subsumieren, weshalb von der Behörde ein Beseitigungs- und nicht ein Duldungsauftrag zu erlassen ist: Auch wenn die vom Beschwerdeführer einst gepflanzte Thujenhecke nunmehr "natürlich" weiterwächst, kann dieser Fall nicht der Bestimmung des § 41 Abs 2 ("natürlicher Pflanzenwuchs") unterstellt werden. Die Thujenhecke wurde nämlich vom Beschwerdeführer angelegt, ist also nicht durch ein Naturereignis im Sinne des § 41 Abs 2 EisbG entstanden. Der Verfügungsberechtigte handelt verbotswidrig im Sinne des § 39 Abs 1 EisbG, wenn er dadurch, dass er die Hecke ungehindert weiterwachsen lässt, eine Sichtgefährdung herbeiführt.

2.3. Voraussetzung für die Anordnung der Beseitigung eines durch verbotswidriges Verhalten herbeigeführten Zustandes (§ 41 Abs 1 EisbG) ist also primär das Vorliegen einer Gefährdung; im Beschwerdefall einer Gefährdung der freien Sicht beim schienengleichen Eisenbahnübergang. Ob eine derartige Gefährdung des Betriebs durch Einschränkung des freien Sichtraums vorliegt, hängt zunächst von der im Einzelfall zur Anwendung kommenden Sicherung ab, über die die Behörde nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden hat (§ 49 Abs 2 EisbG).

2.3.1. Nicht jede Einschränkung eines vorhandenen Sichtraumes muss zu einer Gefährdung des Eisenbahnbetriebes im Sinne des § 39 Abs 1 EisbG führen.

Sind Eisenbahnkreuzungen etwa durch Schranken- oder Blinklichtanlagen gesichert, ist ein Sichtraum nicht erforderlich und daher ein eigener Gefährdungsbereich nicht gegeben (vgl Anm 10 zu § 39 EisbG in Kühne/Hofmann/Nugent, Eisenbahnenteignungsgesetz und Eisenbahngesetz (1982)).

2.3.2. Die belangte Behörde wie auch die erstinstanzliche Behörde sind zwar in der rechtlichen Beurteilung erkennbar davon ausgegangen, dass die gegenständliche Eisenbahnkreuzung gemäß § 6 EKVO gesichert ist, dass also gemäß § 49 Abs 2 EisbG eine Sicherung durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus angeordnet worden war; sie haben es aber unterlassen, klare Feststellungen zu der an der strittigen Eisenbahnkreuzung festgelegten Sicherung (§ 49 Abs 2 EisbG) zu treffen. Auch aus dem Akteninhalt lassen sich dazu keine eindeutigen Schlüsse ziehen:

In dem von der erstinstanzlichen Behörde aufgenommenen Protokoll über die mündliche Verhandlung vom 22. Oktober 2002 heißt es im Befund des Sachverständigen: "Auf der Bahnstrecke ..... befindet sich in Streckenkilometer 4,610 eine schienengleiche Eisenbahnkreuzung ....., welche gemäß § 6 EKVO gesichert ist ...".

In der "Beurteilung" folgert dieser Sachverständige, "die Sicherung ..... gemäß § 6 EKVO kann auf Grund der derzeitigen

örtlichen Verkehrsverhältnisse .... beibehalten werden. Das

vorhandene und konsensmäßig festgelegte Sichtdreieck (Raum 6,0 m vom Kreuzungspunkt bis zum Sichtpunkt in km 4,675 in 1 m Höhe über Schienenoberkante und darüber hinaus) im dritten Quadranten ist jedoch von jeglichem Bewuchs und jeglicher sonstiger Sichtraumeinschränkung zwingend freizuhalten."

Der Sachverständige geht also von einem "konsensmäßig festgelegten" Sichtdreieck und einer (schon früher?) getroffenen Sicherung gemäß § 6 EKVO aus, ohne dass sich aber entsprechende Grundlagen (etwa ein dazu ergangener Bescheid) in den vorgelegten Verwaltungsakten befinden.

In der weiteren von der erstinstanzlichen Behörde durchgeführten mündlichen Verhandlung vom 1. April 2003 wurde vom Sachverständigen u.a. Folgendes ausgeführt:

"In der Verhandlungsschrift vom 19.7.2001 wurde ein mündlicher Bescheid verkündet. In diesem wird festgelegt wie folgt: Die derzeitige Sicherung (§ 6 EKVO) ist ausreichend. Auch bei einer Sicherung nach § 6 trägt ein möglichst großer freier Sichtraum zur Erhöhung der Sicherheit bei. Auf die Auflagen im Baubescheid wird verwiesen."

Eine "Verhandlungsschrift vom 19.7.2001" findet sich in den vorgelegten Verwaltungsakten allerdings ebenso wenig wie die Ausfertigung eines Bescheides dieses Datums.

Die Stellungnahme der mitbeteiligten Partei vom 30. Juni 2003 schließlich spricht insofern zutreffend das Verhältnis zwischen Sicherung der Eisenbahnkreuzung im Einzelfall und Beseitigung einer Gefährdung im Sinne des § 39 Abs 1 EisbG an, wenn sie ein "Überdenken (der) Diskussionsrichtung der Verhandlung" anregt, und sie eine "Vermischung" von "Eisenbahnkreuzungsangelegenheiten nach der EKVO, welche in einem separaten Verfahren am 22.10.2002 bereits verhandelt wurden", und dem EisbG als nicht zielführend erachtet.

In der von der mitbeteiligten Partei im verwaltungsgerichtlichen Verfahren erstatteten Gegenschrift vom 16. Juni 2004 wurden zwar Fotos von der strittigen Kreuzung vorgelegt, die eine Sicherung der Eisenbahnkreuzung mittels Andreaskreuz und dem Straßenverkehrszeichen "Halt" ausweisen. Eine derartige Sicherung ist aber nicht nur gemäß § 6 EKVO (Sicherung durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus) gegeben, sondern kann auch gemäß § 4 Abs 3 EKVO ("Sicherung durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes") notwendig sein, nämlich dann, wenn gemäß § 4 Abs 3 EKVO der Ermittlung des erforderlichen Sichtraumes zugrunde gelegt werden musste, dass die Lenker von Fahrzeugen vor der Eisenbahnkreuzung anhalten.

2.3.3. Daraus folgt zunächst, dass der erstinstanzliche Bescheid insofern mit einem Verfahrensmangel belastet ist, als der Sachverhalt in einem wesentlichen Punkt ergänzungsbedürftig ist. Dieser Umstand allein hätte die belangte Behörde nicht zur Behebung des erstinstanzlichen Bescheides gemäß § 66 Abs 2 AVG berechtigt; die Notwendigkeit von Feststellungen zu den konkreten Sichtverhältnissen und deren Einschränkung durch die inkriminierten Bepflanzungen machte das Vorgehen der belangten Behörde aber zulässig.

2.3.4. Entgegen der Auffassung des Beschwerdeführers ist auch in dem Fall, dass eine Eisenbahnkreuzung gemäß § 6 EKVO durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert ist, das Bestehen eines Sichtraumes bzw dessen Einschränkung relevant: Gemäß § 6 Abs 2 EKVO sind die akustischen Signale vom Schienenfahrzeug aus ab dem erforderlichen Sichtpunkt abzugeben. Der "Sichtpunkt" ist gemäß § 1 lit c EKVO jener 1 m oberhalb der Schienenoberkante in Gleismitte gedachte Punkt, ab dem vom Sehpunkt aus ein sich der Eisenbahnkreuzung näherndes Schienenfahrzeug erkennbar ist. Der "Sehpunkt" ist gemäß § 1 lit b EKVO jener Punkt, von dem aus für die Straßenbenützer ein sich der Eisenbahnkreuzung näherndes Schienenfahrzeug spätestens erkennbar sein soll; als "Sichtraum" wird gemäß § 1 lit e EKVO der über der durch die Verbindungslinien zwischen Seh-, Sicht- und Kreuzungspunkt gebildeten Fläche liegende Raum definiert.

Auch eine Sicherung nach § 6 EKVO erfordert also einen bestimmten Sichtraum, weshalb die Einschränkung des Sichtraumes im Sinne des § 39 Abs 1 EisbG relevant sein kann. Im Übrigen ist gemäß § 6 Abs 2 EKVO dann, wenn die Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus nicht möglich ist, die Geschwindigkeit des Schienenfahrzeuges den aus dem vorhandenen Sichtraum sich ergebenden Sichtverhältnissen entsprechend herabzusetzen.

2.3.5. Allerdings muss nicht jede Einschränkung eines vorhandenen Sichtraumes zu einer Gefährdung im Sinne des § 39 Abs 1 EisbG führen, die einen Beseitigungsauftrag im Sinne des § 41 Abs 1 EisbG rechtfertigen würde. Durch § 39 Abs 1 EisbG wird im Gefährdungsbereich von Eisenbahnanlagen die Errichtung von Anlagen oder die Vornahme sonstiger Handlungen verboten, die (ua) die freie Sicht bei schienengleichen Eisenbahnübergängen gefährden. Damit wird grundsätzlich auch die Anlage von sichtgefährdenden Anpflanzungen verboten. Diese Bestimmung ist jedoch im Lichte des verfassungsmäßigen Eigentumsschutzes zu sehen, weshalb diese Nutzungsbeschränkung wie auch die an sie geknüpfte Beseitigungsmöglichkeit nach § 41 EisbG streng an die Grundsätze der Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit zu binden sind. Damit ist in jedem Einzelfall die Prüfung erforderlich, ob die Nutzungsbeschränkung überhaupt und wenn ja in vollem Umfang notwendig ist, um eine Gefährdung im Sinne des § 39 Abs 1 EisbG zu verhindern. Nicht vereinbar mit dem verfassungsrechtlichen Gebot des Eigentumsschutzes wäre es deshalb, jedwede Sichtraumverringerung als Tatbestandsvoraussetzung für einen Beseitigungsauftrag genügen zu lassen.

2.3.6. Vor diesem Hintergrund ist die von der belangten Behörde in ihrem den erstinstanzlichen Bescheid aufhebenden Bescheid für notwendig erachtete weitere Konkretisierung der tatsächlichen Verhältnisse erforderlich.

Zwar folgt aus § 66 AVG die grundsätzliche Pflicht der Berufungsbehörde, vor der Erledigung der Berufung für die notwendige Ergänzung des Ermittlungsverfahrens zu sorgen und - mit den in § 66 Abs 4 AVG enthaltenen Einschränkungen - in der Sache selbst zu entscheiden. Die Sachentscheidung der Berufungsbehörde ist also der Regelfall, die Behebung des Bescheides und Zurückverweisung der Angelegenheit an die erstinstanzliche Behörde der Ausnahmefall, der eine qualifizierte Mangelhaftigkeit des Sachverhaltes voraussetzt. Ein solches Vorgehen ist nur dann zulässig, wenn sich der Mangel nicht anders als mit Durchführung einer mündlichen Verhandlung beheben lässt (vgl die bei Walter/Thienel, Die österreichischen Verwaltungsverfahrensgesetze I2, unter E 182 ff zu § 66 AVG zitierten hg Entscheidungen).

Ausgehend von der dargestellten Notwendigkeit von Feststellungen zum bestehenden Sichtraum und den Auswirkungen der angeordneten Beseitigung auf diesen kann ein Fall des § 66 Abs 3 AVG (Durchführung der mündlichen Verhandlung durch die Berufungsbehörde, wenn hiemit eine Ersparnis an Zeit und Kosten verbunden ist) nicht angenommen werden, weil angesichts der Notwendigkeit der Prüfung von Sichtmöglichkeiten eine mündliche Verhandlung an Ort und Stelle durchzuführen ist.

3. Daraus folgt, dass der Beschwerdeführer durch die Aufhebung des erstinstanzlichen Bescheides und Zurückverweisung an die erste Instanz nicht in Rechten verletzt wurde, weshalb die Beschwerde gemäß § 42 Abs 1 VwGG als unbegründet abzuweisen war.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandersatzverordnung BGBl II Nr 333/2003. Vorlageaufwand war nicht zuzusprechen, weil die Verwaltungsakten - wie dargestellt - nicht vollständig vorgelegt wurden.

Wien, am 14. November 2006

Schlagworte

Verhältnis zu anderen Normen MaterienAuslegung Gesetzeskonforme Auslegung von Verordnungen Verfassungskonforme Auslegung von Gesetzen VwRallg3/3Verfahrensgrundsätze im Anwendungsbereich des AVG Allgemein VwRallg10/1Inhalt der Berufungsentscheidung Anspruch auf meritorische Erledigung (siehe auch Beschränkungen der Abänderungsbefugnis Beschränkung durch die Sache Besondere Rechtsprobleme Verfahrensrechtliche Entscheidung der Vorinstanz)

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2006:2004030024.X00

Im RIS seit

07.12.2006

Zuletzt aktualisiert am

02.06.2016

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at