

Geschäftszahl:

LVwG-AV-345/004-2018

St. Pölten, am 25. Mai 2022

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich erkennt durch MMag. Kammerhofer als Einzelrichter über die Beschwerde der A Aktiengesellschaft, ***, ***, vertreten durch B, gegen den Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 1. März 2018, Zl. ***, betreffend Sicherung einer Eisenbahnkreuzung in km *** auf der ***-Strecke *** – *** nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung zu Recht:

1. Der Beschwerde wird insoweit Folge gegeben als der Spruch des angefochtenen Bescheides mit Ziffer 1 bezeichnet und wie folgt ergänzt wird:
„2. Die bestehende Sicherungsanlage kann bis zum Ablauf ihrer technischen Nutzungsdauer beibehalten werden.“
2. Gegen dieses Erkenntnis ist eine ordentliche Revision zulässig.

Rechtsgrundlagen:

§ 28 Abs. 1 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz – VwGVG

§ 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 – VwGG

Entscheidungsgründe:

1. Sachverhalt:

1.1.

Derzeit ist die Eisenbahnkreuzung in km *** der von der A AG betriebenen Eisenbahnstrecke *** – *** mit einer Gemeindestraße aufgrund eines Bescheides des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 14. Oktober 1996 durch eine halbautomatische elektrische Anlage zu sichern.

Zur Überprüfung gemäß § 102 Abs. 1 Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV) iVm § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), ob die Sicherung dieser Eisenbahnkreuzung noch den Verkehrserfordernissen und den örtlichen Verhältnissen entspricht, wurde am 11. Jänner 2017 vor Ort eine Verhandlung durchgeführt. In dieser Verhandlung erstellte der Amtssachverständige für Eisenbahntechnik und –betrieb folgendes Gutachten:

„Befund

Die Eisenbahnkreuzung in km *** der ***-Strecke *** - *** mit einer Gemeindestraße ist aufgrund des Bescheides des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 14. Oktober 1996, ***, gemäß § 8 EKVO 1961 durch eine halbautomatische elektrische Schrankenanlage zu sichern.

Die Gemeindestraße dient der Erschließung des Siedlungsgebietes westlich der Bahn sowie der angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Liegenschaften.

Die Eisenbahnkreuzung befindet sich innerhalb des Ortsgebietes von ***. Die asphaltierte Fahrbahnbreite der Gemeindestraße beträgt ca. 3,5 m. Im Nahbereich der Eisenbahnkreuzung mündet östlich der Bahn (aus Richtung Norden) eine Gemeindestraße ein.

Auf allen zuführenden Straßenzügen sind beidseits der Bahn die Gefahrenzeichen ‚Bahnübergang mit Schranken‘ vor der Eisenbahnkreuzung kundgemacht.

Die Frequenz auf der Straße beträgt ca. 200 Fahrzeuge/Tag.

Der Kreuzungswinkel beträgt 70°.

Im Bereich der Eisenbahnkreuzung befinden sich vier Gleise. Die Eisenbahnkreuzung befindet sich innerhalb des Bahnhofes ***. Die Bahnstrecke ist elektrifiziert.

Für die Richtung von *** nach *** erfolgt die Einschaltung der Sicherungsanlage fahrstraßenbewirkt, für die Richtung von *** nach *** hingegen fahrtbewirkt. Die Ausschaltung erfolgt für beide Richtungen fahrtbewirkt.

Die Frequenz auf der Schiene beträgt ca. 70 Züge/Tag.

Die örtlich zulässigen Geschwindigkeiten auf der Bahn für die Richtung von *** nach *** betragen von km *** bis km ***: 80 km/h

von km *** bis km ***: 90 km/h

von km *** bis km ***: 110 km/h

Aufgrund der Lage der Signalgeber und der Schrankenanlagen ist von einer Sperrstrecke für den Fahrzeug- und Fußgängerverkehr von 17,4 m auszugehen. Bei der fahrtbewirkten Einschaltung für die Richtung von *** nach *** ist eine Technikzeit von 3,85 Sekunden zu berücksichtigen.

Gutachten

Unter Zugrundelegung einer Sperrstrecke von 17,4 m für Fußgänger und Kraftfahrzeuge ergibt sich bei mehrgleisigen Strecken bei der Sicherung durch Vollschraken bei Berücksichtigung einer Technikzeit von 3,85 Sekunden eine erforderliche Annäherungszeit für Kraftfahrzeuge und Fuhrwerke von ca. 47 Sekunden und für Fußgänger von ca. 50 Sekunden. Für die Beurteilung ist somit die erforderliche Annäherungszeit für Fußgänger von ca. 50 Sekunden ausschlaggebend.

Unter Berücksichtigung der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten für die Richtung von *** nach *** ergibt sich eine erforderliche Schaltstreckenlänge von ca. 1495 m. Daraus resultiert die Notwendigkeit der Verlängerung der bestehenden Schaltstreckenlänge für die Richtung von *** nach ***.

Für die Richtung von *** nach *** erfolgt die Einschaltung fahrstraßenbewirkt. In der Regel ergeben sich daher für die Richtung von *** nach *** zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges an der Eisenbahnkreuzung Zeiten, die über 60 Sekunden liegen. Dies resultiert vor allem auch aus den erforderlichen Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgängen der

Schienenfahrzeuge beim Bedienen des Bahnhofes ***, den erforderlichen Aus- bzw. Einstiegszeiten der Reisenden, eventuellen Fahrplanzuwartezeiten sowie der Abwicklung von Kreuzungen von Zügen.

Die gegenständliche Eisenbahnkreuzung ist somit unter Zugrundelegung der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten auf der Schiene sowie der Fahrzeugfrequenzen auf der Straße und der Schiene unter Berücksichtigung der vorhandenen örtlichen Gegebenheiten und der Anlageverhältnisse gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 EisbKrV durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern.

Aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite der querenden Gemeindestraße ist eine Vollschranksanlage erforderlich, womit auch ein gleichzeitiges Schließen der Schrankenbäume einhergeht.

Unter Heranziehung des Einführungserlasses des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zur EisbKrV vom 27. August 2012, BMVIT-265.000/0004-IV/SCH2/2012, wird eine 2jährige Frist für die erforderliche Verlängerung der Schaltstreckenlänge für die Richtung von *** nach *** für zweckmäßig angesehen.

Die Anwendung der Maßnahmen im Störfall gemäß § 95 EisbKrV wird für ausreichend erachtet.“

Das Verhandlungsergebnis wurde vom Vertreter der A AG und vom Vertreter der Gemeinde *** zunächst zur Kenntnis genommen.

Mit E-Mail vom 10. Februar 2017 teilte der Vertreter der A mit, dass die A AG beabsichtigt zu überprüfen, ob tatsächlich eine Schaltstreckenverlängerung erforderlich sei. Das Ergebnis dieser Überprüfung teilte die A AG im Schreiben vom 24. Mai 2017, dem auch ein Projektplan und ein Maßnahmenblatt beigegeben war, mit. Darin wies sie darauf hin, dass, durch die Anbringung von je einem Rücklicht auf den Signalgebern S3 und S4, auf eine Verlängerung der Schaltstrecke für die Fahrtrichtung *** nach *** verzichtet werden könne.

Am 21. Dezember 2017 fand neuerlich eine Verhandlung vor Ort hinsichtlich der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung statt, in der der Amtssachverständige für Eisenbahntechnik und -betrieb auf Grundlage der Ausführungen der A AG ein weiteres Gutachten erstattete:

„Befund

[...]

Seitens der A AG ist beabsichtigt, an den Standorten der Signalgeber S3 und S4 Rücklichter mit den Bezeichnungen S6 und S7 anzubringen. Infolgedessen ergibt sich aufgrund der Lage der Signalgeber und der Schrankenanlagen eine Sperrstrecke für den Fahrzeugverkehr von 18 m und für den Fußgängerverkehr von 15,2 m.

Bei der fahrtbewirkten Einschaltung für die Richtung von *** nach *** ist eine Technikzeit von 3,85 Sekunden zu berücksichtigen.

Gutachten

Unter Zugrundelegung einer Sperrstrecke von 15,2 m für Fußgänger und von 18 m für Kraftfahrzeuge ergibt sich bei der Anordnung von Rücklichtern an den Standorten der Signalgeber S3 und S4 bei mehrgleisigen Eisenbahnkreuzungen bei der Sicherung durch Vollschraken unter Berücksichtigung einer Technikzeit von 3,85 Sekunden eine erforderliche Annäherungszeit für Kraftfahrzeuge und Fuhrwerke sowie für Fußgänger von jeweils ca. 47 Sekunden.

Für die Richtung von *** nach *** erfolgt die Einschaltung fahrstraßenbewirkt. Angesichts dessen ergeben sich für die Richtung von *** nach *** in der Regel zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges an der Eisenbahnkreuzung Zeiten, die über 60 Sekunden liegen. Dies resultiert vor allem auch aus den erforderlichen Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgängen der Schienenfahrzeuge beim Bedienen des Bahnhofes ***, den erforderlichen Aus- bzw. Einstiegszeiten der Reisenden, eventuellen Fahrplanzuwartezeiten sowie der Abwicklung von Kreuzungen von Zügen.

Die gegenständliche Eisenbahnkreuzung ist daher unter Zugrundelegung der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten auf der Schiene sowie der Fahrzeugfrequenzen auf der Straße und der Schiene unter Berücksichtigung der vorhandenen örtlichen Gegebenheiten und der Anlageverhältnisse gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 EisbKrV durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern.

Aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite der querenden Gemeindestraße ist eine Vollschrakenanlage erforderlich, womit auch ein gleichzeitiges Schließen der Schrankenbäume einhergeht.

Die gegenständliche Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage wird mit jener in km *** gekoppelt. Für die Richtung von *** nach *** befindet sich die Einschaltstelle für beide Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen auf Höhe km ***. Daraus resultiert unter Zugrundelegung der örtlich zulässigen Geschwindigkeiten für die Richtung von *** nach *** hinsichtlich der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung eine erforderliche Annäherungszeit von ca. 49 Sekunden.

Die Dauer des Anhaltegebotes für die Straßenverkehrsteilnehmer vor dem Schließen der Schrankenbäume beträgt 19 Sekunden.

Die Anwendung der Maßnahmen im Störfall gemäß § 95 EISbKrV wird für ausreichend erachtet."

Nach Zustellung der Verhandlungsschrift sowie der Projektunterlagen regte die Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz mit Stellungnahme vom 9. Jänner 2018 diverse Anpassungen im Projektplan der A AG an. Mit Schreiben vom 26. Februar 2018 führte sie zudem unter anderem Folgendes aus:

„Im übermittelten Bericht gemäß § 6 EBEV vom 25. Jänner 2018 ist unter Punkt 1.4 die Errichtung von Lichtzeichen mit Schranken gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 EISbKrV als geplante Baumaßnahme angeführt. Aus dem Verfahrensverlauf kann jedoch entnommen werden, dass seitens der A AG der bestehende technische Kreuzungsschutz bis zum Ablauf der technischen Nutzungsdauer weiter verwendet wird. Somit entspricht der vorgelegte Bericht gemäß § 6 EBEV nicht den Intentionen (Weiterverwendung des technischen Kreuzungsschutzes) der A AG entsprechend dem Schreiben vom 24. Mai 2017, GZ: ***, sowie dem Verhandlungsergebnis vom 11. Jänner 2017. Dieser oben angeführte Widerspruch wäre daher vor Bescheiderlassung zu klären.“

1.2. Zum verwaltungsbehördlichen Verfahren:

Die belangte Behörde erließ daraufhin - ohne weitere Ermittlungsmaßnahmen zur Frage, ob der bestehende technische Kreuzungsschutz bis zum Ablauf der technischen Nutzungsdauer weiterverwendet werden darf bzw. zur Frage, ob die bestehende Sicherung innerhalb von 14 Jahren ab Inkrafttreten der EISbKrV an die Bestimmungen der §§ 65, 66, 67, 70 bis 73 und 75 EISbKrV angepasst werden kann,

durchzuführen - am 1. März 2018 den angefochtenen Bescheid. Darin sprach sie aus, dass die gegenständliche Eisenbahnkreuzung gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 EisbKrV durch Lichtzeichen mit Schranken zu sichern ist, wobei der Schranken gemäß § 4 Abs. 2 EisbKrV als Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume auszuführen ist. In der Begründung führte die belangte Behörde aus, dass die Vorschreibung einer angemessenen Ausführungsfrist entfallen kann, da es keiner Verlängerung der Schaltstreckenlänge bedarf.

1.3. Zum Beschwerdevorbringen:

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde der A AG. Die Beschwerdeführerin bringt darin vor, dass am Ende der Begründung des angefochtenen Bescheides sich folgender Abschnitt finde: „Die Vorschreibung einer angemessenen Ausführungsfrist konnte entfallen, da es zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr der Verlängerung der Schaltstreckenlänge für die Fahrtrichtung *** nach *** bedarf“ (gemeint ist offenbar *** nach ***). Da sich dieser Passus jedoch nicht im Spruch befinde, könne dieser nicht in Rechtskraft erwachsen und seien somit die Schaltstrecken entsprechend dem Gutachten des Amtssachverständigen zu verändern. Außerdem dürften die Rücklichter, nachdem sich dazu nichts im Spruch befinde ebenfalls nicht angebracht werden. Eine Ausführungsfrist dürfe entgegen der Ausführungen im Bescheid nicht entfallen, da eine solche vorzusehen sei und auch „nur“ die Anbringung der Rücklichter Zeit benötige.

Weiters seien die Voraussetzungen für die Anwendung der Übergangsbestimmung § 102 Abs. 3 EisbKrV gegeben, welche die Beibehaltung der Schrankenanlage bis zur Anpassungsfrist bis 14 Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung beinhalte. Die Vorschreibung einer neuen Sicherungsart sei nur dann erforderlich, wenn diese nicht beibehalten werden könne. Dafür, dass die Sicherungsart nicht beibehalten werden könne, gäbe es jedoch keine Beweisergebnisse und habe sich die erstinstanzliche Behörde damit auch nicht ausreichend auseinandergesetzt.

Somit habe die belangte Behörde die relevante Bestimmung des § 102 Abs. 3 EisbKrV unangewendet gelassen und dazu keine ausreichenden Ermittlungen durchgeführt. Nach der zitierten Übergangsbestimmung habe die

Behörde bei bestehenden Schrankenanlagen zunächst zu prüfen, ob die bestehende Schrankenanlage - allenfalls nach Anpassungen – iSd verordneten Bestandsschutzes beibehalten werden könne. Hierüber wäre ein entsprechendes Ermittlungsverfahren zu führen gewesen, das im Verfahren zu erörtern gewesen wäre. Die angefochtene Entscheidung wäre zudem dahingehend entsprechend zu begründen gewesen.

Selbst, wenn man, entgegen der Rechtsansicht der Beschwerdeführerin der Anwendbarkeit der Übergangsbestimmungen nicht folgen sollte, hätte die Behörde, die von ihr offenbar beabsichtigte Beibehaltung der derzeitigen Schaltstreckenlänge sowie die Anbringung der Rücklichter, in den Spruch des Bescheides aufnehmen und eine angemessene Ausführungsfrist dafür bestimmen müssen.

Denn nur die im Spruch angeordnete Rechtsfolge sei gegebenenfalls vollstreckbar und sei daher nicht nur die Anbringung der Rücklichter im Spruch anzuführen, sondern gemäß § 59 Abs. 2 AVG auch eine angemessene Frist zur Ausführung der Leistung zu bestimmen. Die Leistungsfrist müsse zufolge der VwGH-Entscheidung vom 27.03.2012, 2010/10/0207, objektiv dazu geeignet sein, dem Leistungspflichtigen unter Anspannung aller seiner Kräfte nach der Lage des konkreten Falls, die Erfüllung der aufgetragenen Leistung zu ermöglichen. Dies setze voraus, dass die erforderlichen Arbeiten innerhalb der Erfüllungsfrist durchgeführt werden können.

Das Verfahren sei aus diesen Gründen mangelhaft und begehre die Beschwerdeführerin daher primär eine diesbezügliche Entscheidung des Verwaltungsgerichts in der Sache selbst, in eventu die Aufhebung des angefochtenen Bescheids und die Zurückverweisung der Angelegenheit an die belangte Behörde zur Erlassung eines neuen Bescheides. Jedenfalls beantrage die Beschwerdeführerin die Durchführung einer mündlichen Verhandlung.

1.4. Erster Rechtsgang

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich hob mit Beschluss vom 8. April 2019, LVwG-AV-345/001-2018, den angefochtenen Bescheid auf und verwies die

Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die Landeshauptfrau von Niederösterreich zurück.

Gegen diesen Beschluss wurde von der Landeshauptfrau von Niederösterreich am 21. Mai 2019 die außerordentliche Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG erhoben.

Der Verwaltungsgerichtshof hob mit Erkenntnis vom 16. Februar 2021, ^{***}, den angefochtenen Beschluss auf. Begründend wurde im Wesentlichen ausgeführt, dass die Anwendung des § 102 Abs. 3 EisbKrV voraussetze, dass die bestehende Anlage „an die Bestimmungen der §§ 65, 66, 67, 70 bis 73 und 75 dieser Verordnung angepasst werden“ könne. Eine Anpassung der bestehenden Anlage komme nur dann in Betracht, wenn die Bestandanlage fahrtbedingt angeschaltet werde, weil sich die Übergangsbestimmung des § 102 Abs. 3 EisbKrV systematisch nur auf derartige Bestandanlagen beziehe (vgl. VwGH 29.5.2018, Ra 2018/03/0037, sowie VwGH 5.9.2018, Ro 2018/03/0017). Fallbezogen sei dies dahingehend zu ergänzen, dass die Übergangsbestimmung des § 102 Abs. 3 EisbKrV nur für jene Bestandanlagen angewandt werden könne, welche zur Gänze fahrtbedingt angeschaltet werden. Für Bestandanlagen, welche nur teilweise fahrtbedingt angeschaltet werden, komme hingegen eine Anpassung nach § 102 Abs. 3 EisbKrV nicht in Betracht, zumal die EisbKrV eine (sich dadurch allenfalls ergebende) unterschiedliche Sicherung für die beiden Verkehrsrichtungen der Straße und gegen beide Richtungen der Bahn bei Lichtzeichen- bzw. Schrankensicherungsanlagen gemäß § 4 Abs. 1 Z 3 und 4 EisbKrV nicht vorsehe (siehe im Umkehrschluss aus § 7 Abs. 1 EisbKrV).

Im gegenständlichen Fall lasse sich dem Gutachten des Amtssachverständigen vom 11. Jänner 2017 und vom 21. Dezember 2017 entnehmen, dass die bestehende Schrankenanlage nur teilweise fahrtbedingt angeschaltet werde, nämlich für die Fahrtrichtung ^{***} nach ^{***}, hingegen für die Richtung von ^{***} nach ^{***} die Anschaltung der Sicherungsanlage fahrstraßenbewirkt erfolge.

Davon ausgehend komme im vorliegenden Fall die Anwendung des § 102 Abs. 3 EisbKrV nicht in Betracht.

Im fortgesetzten Verfahren werde das Verwaltungsgericht entsprechend den in der Rsp vorgegebenen Leitlinien (vgl. insbesondere VwGH vom 29.5.2018, Ra 2018/03/0037 und VwGH 5.9.2018, Ro 2018/03/0017) darauf zu achten haben, dass in einem Fall wie dem vorliegenden der Spruch der Sicherungsentscheidung in zwei

Teilen zu fassen sei. Im ersten Spruchteil sei anzuordnen, welche Sicherung die in Rede stehende Eisenbahnkreuzung nach den Vorschriften der EisbKrV aufzuweisen habe. Im zweiten Spruchteil seien folgende Fälle zu unterscheiden: Könne die bestehende Anlage nicht beibehalten werden, sei eine angemessene Ausführungsfrist für die notwendigen Änderungen festzusetzen, die spätestens 17 Jahre ab Inkrafttreten der EisbKrV endet. Sollte aber die bestehende Sicherung bereits der im ersten Spruchteil angeordneten Art der Sicherung entsprechen (worauf die Ausführungen des Sachverständigen in seinem zweiten Gutachten hindeuten scheinen), sei auszusprechen, dass die bestehende Anlage beibehalten werden könne. In diesem Fall bedürfe es weder der Festsetzung einer Ausführungsfrist noch einer Festlegung, wie lange die Beibehaltung der Bestandanlage zulässig sei. Ein Ausspruch nach § 102 Abs. 3 EisbKrV käme dagegen nach dem oben Gesagten nicht in Frage.

1.5. Zum durchgeführten Ermittlungsverfahren:

1.5.1.

Der beigezogene Amtssachverständige für Eisenbahntechnik und -betrieb erstattete folgendes Gutachten:

„Am 01.02.2022 erfolgte gemeinsam mit einem Vertreter der A AG ein Ortsaugenschein bei der betroffenen Eisenbahnkreuzung. Für die Erstellung eines aktuellen Befundes wurden auch erforderliche Unterlagen gemäß § 5 EisbKrV 2012 vorgelegt. Dabei handelt es sich um:

- Eine Planung der EK- Sicherung in km ^{***}, vom 28.01.2022
- Eine Lageübersicht der EK in km ^{***}, M = 1:10.000, vom 28.01.2022
- Einen Lageplan der EK in km ^{***}, M = 1:200, vom 11.06.2019

2.1 Angaben zur Straße

Bei der querenden Straße handelt es sich um die asphaltierte Gemeindestraße „^{****}“ (Gst-Nr.: ^{***} und ^{***}, KG ^{***}), die der Erschließung eines Siedlungsgebietes und dem Umspannwerk dient (Quell- und Zielverkehr).

Straßengattung: Gemeindestraße im Ortsgebiet

Breite: beidseitig der EK 3,5 m

Fahrstreifen: 1

Bauliche Ausgestaltung auf der EK: Gummipplatten

Begleitende Verkehrsfläche: keine

Kreuzungswinkel: 70°

Frequenz auf der Straße: lt. Verhandlungsschrift vom 11.01.2017 ca. 200 Fahrzeuge in 24 h. Der Ortsaugenschein lässt diese Zahl plausibel erscheinen.

2.2 Angaben zur Bahn

Bei der Eisenbahnstrecke handelt es sich um eine Bahnstrecke der *** mit der Streckennummer *** (Lt. ***) von *** nach ***.

Lage der Eisenbahnkreuzung: Bezirk ***, Pol. Gemeinde ***, Kat. Gemeinde ***, niveaugleich auf km *** innerhalb des Bahnhofes ***

Anzahl der Gleise: auf der freien Strecke 1 Gleis, im Bahnhof *** und somit auf der betreffenden EK im km *** 4 Gleise

Frequenz in 24h: ca. 70 Züge

Örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn:

in Richtung *** – *** (Ri 1):

von km *** bis km *** 100 km/h

von km *** bis km *** 110 km/h

in Richtung *** - *** (Ri 2):

von km *** bis km *** 90 km/h

von km *** bis km *** 110 km/h

2.3 Angaben zur Sicherung

Sicherung der EK: halbautomatische Lichtzeichenanlage mit 2-tlg. Vollschranken

Einschaltung Richtung 1: fahrstraßenbewirkt

Einschaltung Richtung 2: fahrtbewirkt in km *** (gekoppelt mit EK in km ***)

Länge der maßgebenden Sperrstrecke: d= 18 m, dF= 17,4 m

Technikzeit: Ri 1= 1 s, Ri 2= 3,85 s

Weiters wird ein Schreiben der A AG vom 07. Juni 2019, betreffend Stellungnahme zur Verhandlungsschrift *** für den Befund vorgelegt. In diesem Schreiben erklärt das Eisenbahnunternehmen, dass der damalige ASV für Eisenbahntechnik und –betrieb für die Berechnung der erforderlichen Annäherungszeit von einer mehrgleisigen

Eisenbahnkreuzung gemäß § 71 Abs. 2 EisbKrV ausgegangen ist. Aus Sicht der A AG ist von einer eingleisigen Eisenbahnkreuzung auszugehen und die erforderliche Annäherungszeit demnach gemäß § 71 Abs. 1 EisbKrV zu berechnen.

Gutachten

Zu 1) Welche Sicherung hat die in Rede stehende Eisenbahnkreuzung nach den Vorschriften der EisbKrV aus eisenbahntechnischer Sicht aufzuweisen?

Unter Zugrundelegung einer Sperrstrecke für Fußgänger von 17,4m und für Radfahrer samt Anhänger, Kraftfahrzeuge und Fuhrwerke von 18,0 m ergibt sich unter Berücksichtigung einer Schließzeit (10 Sek.) der Schrankenbäume und Technikzeit von 3,85 Sekunde bei der Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken eine erforderliche Annäherungszeit, im schlechtesten Fall, für Fußgänger von 42 Sekunden. Die Dauer des Anhaltegebotes vor dem Schließen der Schrankenbäume beträgt 22 Sekunden. Für die Beurteilung ist daher die erforderliche Annäherungszeit von 42 Sekunden ausschlaggebend.

Im Gegensatz zum damaligen Gutachten geht der aktuell beurteilende ASV für Eisenbahntechnik- und betrieb mit der A AG insoweit konform, dass bei der Berechnung der erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges entgegen dem § 71 Abs. 2 EisbKrV der § 71 Abs. 1 EisbKrV 2012 Anwendung finden muss.

Im § 71 Abs. 2 EisbKrV ist Folgendes zu lesen:

„Wird bei fahrtbewirkter Anschaltung der Lichtzeichen mit Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume, noch ehe die Schrankenbäume die offene Endlage erreicht haben, ein weiteres Schließen der Schrankenbäume erforderlich, setzt sich die erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges zusammen aus:“

Da es konkret um die fahrtbewirkte Anschaltung geht, stellt sich die Frage ausschließlich für die Richtung von *** nach *** (Ri 2). Weiters stellt sich nicht die technische Frage ob die Eisenbahnkreuzung eingleisig oder mehrgleisig ist, sondern ob ein weiteres Schließen der Schrankenbäume erforderlich wird noch ehe die Schrankenbäume die offene Endlage erreicht haben.

Da die Eisenbahnstrecke auf der freien Strecke (außerhalb des Bahnhofes) von *** kommend in Richtung Bahnhof *** eingleisig geführt wird, ist ein solcher Zustand, dass ein weiteres Schließen der Schrankenbäume erforderlich wird noch ehe die Schrankenbäume die offene Endlage erreicht haben betrieblich auszuschließen. Dies

ergibt sich aufgrund des Fahrens im Blockabstand. Nachdem darf ein Zug erst in den nächsten Block einfahren, wenn sichergestellt ist, dass dieser frei von Zügen ist. Die Anschaltung der Lichtzeichen mit Schranken erfolgt in Richtung *** nach *** (Ri 2) fahrtebewirkt. Die Berechnung der erforderlichen Schaltstreckenlänge vom Kreuzungspunkt ergibt unter Einbeziehung der örtlich zulässigen Geschwindigkeit von 90 km/h bei km *** und von 110 km/h bei km *** und der erforderlichen Annäherungszeit von 42 Sekunden, $(VZG/3,6) \times T_{erf} = 1284 \text{ m}$ (gerundet) in Richtung 2.

Aufgrund der gekoppelten Einschaltung der EK in km *** mit der EK in km *** beträgt die Schaltstreckenlänge für die EK in km *** tatsächlich 1478 m und befindet sich bei km ***. Aufgrund der Lage der Einschaltstelle beträgt die Annäherungszeit in Ri 2 49 Sekunden (gerundet).

Gemäß § 75 Abs. 3 EisebKrV ist die Einschaltstrecke grundsätzlich in der erforderlichen Länge auszuführen. Sie darf aber in begründeten Fällen im unbedingt notwendigen Ausmaß verlängert werden. Aus eisenbahntechnischer Sicht liegt aufgrund der Kopplung mit der EK in km *** ein solch begründeter Fall vor. Weiters wird durch die Verlängerung der erforderlichen Annäherungszeit um rund 7 Sekunden in Verbindung mit der Art der Sicherung keine Beeinträchtigung der Sicherheit erwartet.

Für die Richtung von *** nach *** (Ri 1) erfolgt die Anschaltung fahrstraßenbewirkt. Angesichts dessen ergeben sich für die Richtung von *** nach *** in der Regel zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges an der Eisenbahnkreuzung Zeiten, die über 60 Sekunden liegen. Dies resultiert vor allem auch aus den erforderlichen Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgängen der Schienenfahrzeuge beim Bedienen des Bahnhofes ***, den erforderlichen Aus- bzw. Einstiegszeiten der Reisenden, eventuellen Fahrplanzuwartezeiten sowie der Abwicklung von Kreuzungen von Zügen. Aus eisenbahntechnischer Sicht ist die gegenständliche Eisenbahnkreuzung unter Zugrundelegung der örtlich zulässigen Geschwindigkeit auf der Bahn, der erforderlichen Annäherungszeit, der Fahrzeugfrequenzen auf der Straße und der Schiene, sowie der vorhandenen örtlichen Gegebenheiten und der Anlageverhältnisse mittels Sicherungsart „Lichtzeichen mit Schranken“ gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 EisebKrV 2012 zu sichern.

Aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite der querenden Gemeindestraße ergibt sich eine zweiteilige Vollschrakenanlage, womit auch ein gleichzeitiges Schließen der Schrankenbäume einhergeht.

Zu 2a) entspricht die bestehende Sicherung aus technischer Sicht bereits der erforderlichen Art der Sicherung (worauf die Ausführungen des im behördlichen Verfahren beigezogenen Sachverständigen in seinem zweiten Gutachten laut VwGH *** hinzudeuten scheinen)?

Aus eisenbahntechnischer Sicht entspricht die bestehende Sicherung bereits der erforderlichen Art der Sicherung.

Zu 2b) Wenn die bestehende Sicherung aus technischer Sicht nicht der erforderlichen Art der Sicherung entspricht: Welche Ausführungsfrist wäre für die notwendigen Änderungen aus technischer Sicht angemessen (die spätestens 17 Jahre ab Inkrafttreten der EisbKrV endet)?

Dieser Punkt kann entfallen.“

1.5.2.

Das Bundesministerium für Arbeit, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, äußerte sich hinsichtlich der auferlegten weiteren Verfahrensschritte mit Schreiben vom 7. März 2022, eingelangt am 11. März 2022, wie folgt:

Mit Ladung vom 18. Februar 2022, GZ LVwG-AV-345/004-2018, habe das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich dem Bundesministerium für Arbeit, Verkehrs-Arbeitsinspektorat, als Beilage unter anderem ein „Eisenbahntechnisches Gutachten“ des Amtssachverständigen des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung übermittelt. Diesem Gutachten könne auf Seite 4 entnommen werden, dass der Amtssachverständige am 1. Februar 2022 einen Ortsaugenschein gemeinsam mit einem Vertreter der A AG durchgeführt habe. Für die Erstellung seines Befundes seien auch die erforderlichen Unterlagen gemäß § 5 EisbKrV vorgelegt worden. Die Unterlagen seien im Gutachten aufgezählt worden. Bzgl. allgemeine Rahmenvorgaben verwies das Verkehrs-Arbeitsinspektorat hinsichtlich der Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 EisbKrV iVm § 4 Abs. 2 EisbKrV auf die Rsp des VwGH, wonach § 4 Abs. 1 Z 4 und Abs. 2 EisbKrV untrennbar miteinander verbunden seien. Seien die Schranken als

Vollschranken auszuführen, dann sei gleichzeitig auch auszusprechen, ob die Schranken zwei- oder mehrteilig auszuführen seien. Seien die Schranken vier- oder mehrteilig auszuführen, dann sei gleichzeitig auch auszusprechen, ob die Schranken nach den Bestimmungen der §§ 38 und 32 EibKrV gleichzeitig oder versetzt zu schließen seien. Bestehende Schrankenanlagen seien zuerst daraufhin zu überprüfen, ob ihre Einschaltung ausschließlich fahrbewirkt erfolge oder nicht. Würden die Schrankenanlagen ausschließlich fahrbewirkt eingeschaltet, dann seien sie innerhalb von 14 Jahren ab Inkrafttreten der EibKrV an die in § 102 Abs. 3 EibKrV enthaltenen Anforderungen anzupassen und dürften bis zum Ende der technischen Nutzungsdauer beibehalten werden. Diesfalls sei das Ende der technischen Nutzungsdauer nach der Rsp des VwGH als Frist festzusetzen, die gleichzeitig auch als Frist für die Sicherung nach den Bestimmungen der EibKrV iSd § 102 Abs. 1 EibKrV anzusehen sei.

Würden die Schrankenanlagen nicht ausschließlich fahrbewirkt, sondern mindestens teilweise fahrstraßenbewirkt oder händisch eingeschaltet werden, dann dürften diese Schrankenanlagen gemäß § 102 Abs. 3 EibKrV nicht mehr beibehalten werden. Entspreche in diesem Fall eine bestehende Schrankenanlage bereits vollständig den Bestimmungen der neuen EibKrV (was im Normalfall eher unwahrscheinlich sei), dann dürfe diese Schrankenanlage nach der jüngsten Rsp des VwGH ohne zeitliche Beschränkung weiterverwendet werden.

Entspreche eine bestehende Schrankenanlage jedoch nicht vollständig den Bestimmungen der neuen EibKrV, dann dürfe sie so nicht weiterverwendet werden, es müsse daher zumindest formal eine „neue“ Schrankenanlage (Lichtzeichen mit Schranken) gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 EibKrV hergestellt bzw. errichtet werden. Es sei aber weder durch die EibKrV selbst, noch durch die Rsp des VwGH festgelegt worden, ob die „neue“ Schrankenanlage „fabriksneu“ sein müsse oder auch „gebraucht“ sein dürfe. Daraus ergebe sich aber, dass auch eine „gebrauchte“, also eine bereits bestehende Anlage weiterverwendet werden dürfe, wenn diese zwar der neuen Verordnung noch nicht vollständig entspreche, aber unabhängig von den einschränkenden Bedingungen des § 102 Abs. 3 EibKrV an die Bestimmungen der neuen EibKrV vollständig angepasst werden könne.

Könne eine bereits bestehende Schrankenanlage an die Bestimmungen der neuen EisbKrV vollständig angepasst werden, dann dürfe diese Schrankenanlage nach deren vollständigen Anpassung an die Bestimmungen der neuen EisbKrV wie eine neu errichtete Schrankenanlage uneingeschränkt weiterverwendet werden. In diesem Fall sei es aber erforderlich, dass für den Umbau (die Anpassung) der Schrankenanlage eine Ausführungsfrist iSd § 102 Abs. 1 EisbKrV festzusetzen sei. Im vorliegenden Gutachten werde vom Amtssachverständigen auf Seite 8 ausgeführt, dass die Einschaltstrecke gem. § 75 Abs. 3 EisbKrV in begründeten Fällen im unbedingt notwendigen Ausmaß verlängert werden dürfe. Aus seiner eisenbahntechnischen Sicht läge aufgrund der Koppelung mit der Eisenbahnkreuzung in km *** ein solch begründeter Fall vor. Dies treffe hier jedoch aus rechtlicher Sicht nicht zu. Die Bestimmungen des § 75 Abs. 3 EisbKrV seien sprachlich sehr restriktiv formuliert. Diese Formulierung entspreche der in der gesamten EisbKrV hervorleuchtenden Tendenz, die Annäherungszeiten für den Straßenbenützer und damit auch die damit verbundenen Sperrzeiten möglichst kurz zu halten, auch wenn diese Tendenz nicht in allen Fällen zu einer signifikanten Erhöhung der Sicherheit führe. Ein begründeter Fall für die Verlängerung der Einschaltstrecke liege bspw. immer dann vor, wenn Einschaltstellen nach der Berechnung in Bereichen angeordnet werden müssten, in denen Zügen regelmäßig zum Halten kämen (in Bahnsteigbereichen oder im Bereich vor Hauptsignalen). Die hier beabsichtigte gemeinsame Einschaltung diene ausschließlich der Kostenersparnis und könne daher nicht unter eine Verlängerung der Einschaltstrecke im unbedingt notwendigen Ausmaß subsumiert werden. Die offenbar geplante gemeinsame Einschaltung durch Koppelung sei daher nach den Bestimmungen der EisbKrV nicht mehr zulässig.

Laut Befund und Gutachten werde die Eisenbahnkreuzung im Bestand durch eine Schrankenanlage gesichert, die in Fahrtrichtung *** nach *** fahrstraßenbewirkt und in Fahrtrichtung *** nach *** fahrtbewirkt eingeschaltet werde. Diese Schrankenanlage werde daher nicht ausschließlich fahrtbewirkt eingeschaltet und dürfe daher gemäß § 102 Abs. 3 EisbKrV nicht beibehalten werden. Die Feststellung im Gutachten, dass die bestehende Sicherung bereits der erforderlichen Art der Sicherung (vollständig) entspreche, widerspreche den oben angeführten rechtlichen Vorgaben. Befund und Gutachten seien jedenfalls zu ergänzen. Beweisthema sei die

Frage, ob die bestehende Schrankenanlage so umgebaut werden könne, dass sie allen Bestimmungen der EisbKrV vollinhaltlich entspreche und in weiterer Folge nach dem Umbau weiterverwendet werden könne. Für diesen Umbau seien dann auch eine angemessene Ausführungsfrist zu setzen.

In all jenen Fällen, in denen Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen hinkünftig zumindest teilweise fahrstraßenbewirkt eingeschaltet würden, würden diese Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen signalgesteuert eingeschaltet werden und somit durch Hauptsignale gedeckt werden. In diesen Fällen müsse die Überwachung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage durch das deckende Hauptsignal erfolgen. Das deckende Hauptsignal könne bei einer Störung der Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage nicht in die Freistellung gebracht werden. Damit werde im Gegensatz zur Fernüberwachung auch der „Entdeckerzug“ vermieden und gleichzeitig den Bestimmungen über die Grundsätze der Gefahrenverhütung gemäß § 7 AreitnehmerInnenschutzgesetz 1994 durch Vermeidung der Gefahr in idealer Weise entsprochen. Ein Verzicht auf die Deckung der technisch gesicherten Eisenbahnkreuzung durch ein Hauptsignal mit der Zusatzfunktion „Deckungssignal“ entspreche nicht mehr dem Stand der Technik und dürfe daher auch nicht mehr zur Ausführung kommen.

1.5.3.

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich führte am 24. März 2022 eine öffentliche mündliche Verhandlung durch, an der der Beschwerdeführer und sein Rechtsvertreter teilnahmen. Vertreter der belangten Behörde, der Gemeinde und des Verkehrs-Arbeitsinspektorates erschienen nicht. Der Verhandlung wurde der Amtssachverständige beigezogen. In der Verhandlung wurde Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den von der belangten Behörde vorgelegten Akt, Zl. ***, in den Gerichtsakt, in das schriftlich erstellte Gutachten sowie durch die Erläuterungen des Amtssachverständigen in der mündlichen Verhandlung.

Der Amtssachverständige gab in der mündlichen Verhandlung im Wesentlichen ergänzend an, dass eine Verlängerung der Schaltstrecke zu keiner Verringerung der Sicherheit führen werde, da es aufgrund der bestehenden Schrankenanlage eine

physische Barriere gebe, welche ein Überfahren der Eisenbahnkreuzung selbst bei längerem Warten verhindern würde. Im gegenständlichen Fall sei durch die vorhandene Sicherungsanlage sogar ein höherer Sicherheitsgrad (bezogen auf Fahrtrichtung 2, *** nach ***) gegeben als von der EisbKrV gefordert.

Der Vertreter der beschwerdeführenden Partei führte ergänzend aus, die gegenständliche Sicherheitseinrichtung sei im Jahr 1996 errichtet worden und werde voraussichtlich im Jahr 2030 zu erneuern sein. Es sei in diesem Bereich bisher zu keinerlei Problemen gekommen. Das System funktioniere einwandfrei. Zudem legte der Vertreter der beschwerdeführenden Partei eine Stellungnahme des Verkehrs-Arbeitsinspektorates vom 7. März 2022 zu einer Eisenbahnkreuzung mit vergleichbarem Sachverhalt vor, in der es laute:

„ [...] 2) Im Verfahren zur Festlegung der Art der Sicherung gemäß § 49 Abs. 2 EisbG hat die Behörde die Art der Sicherung gemäß § 4 Abs. 1 EisbKrV 2012 anzuordnen, nicht hingegen deren konkrete Ausgestaltung (zB die Länge der Schaltstrecken). In der Regel werden Eisenbahnkreuzungen als genehmigungsfreie Vorhaben gemäß den Bestimmungen des § 36 EisbG ausgeführt.

3) Eisenbahnkreuzungen sind gemäß § 36 EisbG in Verbindung mit § 9b EisbG entsprechend dem Stand der Technik auszuführen. Abweichungen vom Stand der Technik sind dann zulässig, wenn die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann.

Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen, Bau- oder Betriebsweisen heranzuziehen und die Verhältnismäßigkeit zwischen dem Aufwand für die nach der vorgesehenen Betriebsform erforderlichen technischen Maßnahmen und dem dadurch bewirkten Nutzen für die jeweils zu schützenden Interessen zu berücksichtigen.

4) Durch die Beibehaltung der im Bestand vorhandenen längeren (auf den Vorgaben der EKVO 1961 beruhenden) Einschaltstrecken kommt es jedenfalls im gegenständlichen Fall zu keiner Verschlechterung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn.

5) Gemäß § 75 Abs. 3 EisbKrV ist die Einschaltstrecke bei fahrtbewirkter Einschaltung der Lichtzeichen und der Lichtzeichen mit Schranken grundsätzlich in der erforderlichen Länge auszuführen. Sie darf nur in begründeten Fällen im unbedingt notwendigen Ausmaß verlängert werden.

[...]

Zu beachten ist, dass § 75 Abs. 3 EisbKrV für die Verlängerung der Einschaltstrecke fordert, dass diese nur in begründeten Fällen im unbedingt notwendigen Ausmaß erfolgt.

Aus Sicht der Obersten Eisenbahnbehörde liegt das erste Kriterium – ein „begründeter Fall“ gemäß § 75 EisbKrV – vor, weil die Eisenbahnkreuzung täglich nur mit ca. 10 bis max. 30 Fahrzeugen frequentiert wird. Im Sinne des § 9b EisbG ist daher die geforderte Verhältnismäßigkeit zwischen Aufwand und Nutzen der Anpassung der bestehenden Einschaltstrecken nicht gegeben, da eine solche mit vermeidbaren und nicht unbeträchtlichen Kosten verbunden ist.

[...] Auch das zweite Kriterium gemäß § 75 Abs. 3 EisbKrV, dass die Verlängerung der Schaltstrecke nur im unbedingt notwendigen Ausmaß erfolgen darf, ist aufgrund des Umstandes, dass es sich um eine bestehende Sicherung einer Eisenbahnkreuzung handelt, sinngemäß erfüllt.

6) Die Berechnung der Länge der Einschaltstrecken erfolgt auf der Grundlage der erforderlichen Annäherungszeit der Schienenfahrzeuge an eine Eisenbahnkreuzung, wobei die in § 75 EisbG festgelegten Kriterien im Hinblick auf die örtlich zulässigen Geschwindigkeiten bzw. deren dauerhafte Einschränkungen oder plangemäße Einschränkungen zu berücksichtigen sind. Bei der Festlegung der erforderlichen Länge der Einschaltstrecke haben auch sämtliche Kriterien des § 9b EisbG betreffend den Stand der Technik Berücksichtigung zu finden. Demgemäß kann aus Sicht der Obersten Eisenbahnbehörde in begründeten Ausnahmefällen die erforderliche Länge der Einschaltstrecke unter anderem auch aufgrund wirtschaftlicher Überlegungen länger sein als eine ausschließlich gemäß § 75 Abs. 1 EisbKrV berechnete Länge der Einschaltstrecke, sofern nicht andere Gründe dagegen sprechen.

Fazit

Die Beibehaltung einer im Bestand vorhandenen längeren Schaltstrecke ist vergleichbar mit der Anordnung einer längeren Schaltstrecke gemäß § 75 Abs. 3

EisbKrV im Zuge der Neuerrichtung einer technischen Sicherungsanlage und führt grundsätzlich zu keiner Verschlechterung der Sicherheit auf Eisenbahnkreuzungen. Zu beachten ist allerdings, dass die Beibehaltung einer Schaltstrecke nur in begründeten Fällen im unbedingt notwendigen Ausmaß möglich ist.

Im konkreten Fall kann daher erstens die geringe Verkehrsfrequenz auf der Straße und die im Sinne des § 9b EisbG zu berücksichtigenden hohen Kosten der geringfügigen Schaltstrecken Anpassung als ausreichende Begründung für die Verlängerung der erforderlichen Einschaltstrecke (= Beibehaltung des Bestandes) im Sinne des § 75 Abs. 3 EisbKrV betrachtet werden und kann zweitens die im Bestand vorhandene Länge der Einschaltstrecke als die erforderliche Länge der Einschaltstrecke betrachtet werden.

Die Rechtsansicht der Obersten Eisenbahnbehörde zum Antrag der A AG vom 16.11.2018 gilt auch für vergleichbare Fälle. Es obliegt jedoch der A AG im Rahmen der Anwendung des § 36 EisbG im Einzelfall zu beurteilen, ob die Beibehaltung einer im Bestand vorhandenen längeren Schaltstrecke unter die Bestimmung des § 75 Abs. 3 EisbKrV subsumiert werden kann.“

Der Vertreter der beschwerdeführenden Partei führte hierzu ergänzend aus, dass auch wirtschaftliche Überlegungen eine Rolle spielen könnten, wenn es um die Frage des unbedingt notwendigen Ausmaßes iSd § 75 Abs. 3 EisbKrV gehe. Es liege ein begründeter Fall vor, wonach eine Verlängerung der Einschaltstrecke im unbedingt notwendigen Ausmaß erfolgen könne. Der begründete Fall liege darin, dass eine Änderung mit einer erheblichen Kostensteigerung verbunden wäre. In Fahrtrichtung *** nach *** erfolge bisher die Anschaltung fahrbewirkt. Man müsste in diese Fahrtrichtung das System umfassend erneuern. Man müsste die Einschaltstelle verlegen. Hierzu müsste man eine Einschaltstellenverkabelung im Ausmaß von 1.200 m, einen Einbau einer Einschaltstelle in Radsensortechnik und eine Schnittstellenerweiterung zum elektronischen Stellwerk vornehmen sowie im elektronischen Stellwerk *** eine Schnittstellenerweiterung und Funktionserweiterung durchführen. Außerdem würde die gegenständliche Eisenbahnkreuzung in Relais-technik errichtet werden und wäre eine Adaptierung nur über ein Spezialunternehmen möglich. Darüber hinaus müsste man bei einer Änderung der Einschaltstelle für die gegenständliche Eisenbahnkreuzung auch Änderungen am System der Eisenbahnkreuzung in km *** vornehmen. Für diese Eisenbahnkreuzung

gebe es einen aufrechten Bescheid wonach diese Kreuzung beibehalten werden könne. Der Umbau der anderen Kreuzung würde ebenfalls Kosten verursachen, obwohl die aufgrund des aufrechten Bescheides gar nicht erforderlich wären. Die Eisenbahnkreuzung km *** sei jene mit der die verfahrensgegenständliche Eisenbahnkreuzung gekoppelt sei.

Für die gegenständliche Eisenbahnkreuzung seien für die Adaptierungen ca. 120.000 Euro veranschlagt. Diese Adaptierungen seien bei Belassung der Einschaltstelle ohnehin notwendig und beabsichtigt durchzuführen. Würde man die Einschaltstelle zusätzlich verlegen, dann wäre mit Mehrkosten von rund 200.000 Euro zu rechnen. Die Eisenbahnkreuzung würde dann insgesamt daher ca. 320.000 Euro kosten.

Hiezu führte der Amtssachverständige aus, die von der beschwerdeführenden Partei angegebenen Kosten seien plausibel. Bei vergleichbaren Eisenbahnkreuzungen fallen durchaus die angeführten Kosten an. Die bestehende Schrankenanlage könne so umgebaut werden, dass sie allen Bestimmungen der EisbKrV 2012 vollinhaltlich entspreche und in weiterer Folge nach dem Umbau weiterverwendet werden könne. Für diesen Umbau sei eine angemessene Ausführungsfrist festzusetzen.

Die Anschaltung der Lichtzeichen mit Schranken in Fahrtrichtung *** nach *** erfolge fahrtbewirkt. Um den Vorgaben der EisbKrV vollkommen zu entsprechen und vom § 75 Abs. 3 abgesehen müsse die Einschaltstelle in Fahrtrichtung *** nach *** bei km *** zu liegen kommen. Es spreche augenscheinlich nichts dagegen die Einschaltstelle an diesem Punkt zu situieren. Aus eisenbahntechnischer Sicht sei eine Ausführungsfrist für die Umsetzung von 2 Jahren als angemessen anzusehen.

1.6. Feststellungen:

Derzeit ist die Eisenbahnkreuzung in km *** der von der A AG betriebenen Eisenbahnstrecke *** – *** mit einer Gemeindestraße aufgrund eines Bescheides des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 14. Oktober 1996 durch eine halbautomatische elektrische Anlage zu sichern.

Die bestehende Sicherung ist als halbautomatische Lichtzeichenanlage mit zweiteiligen Vollschraken ausgeführt. Die Einschaltung in Fahrtrichtung *** nach ***

erfolgt fahrstraßenbewirkt. In Fahrtrichtung *** nach *** erfolgt die Einschaltung – welche mit der Eisenbahnkreuzung in km *** gekoppelt ist – fahrtbewirkt in km ***. Die Technikzeit in Fahrtrichtung *** nach *** beträgt 1 Sekunde, in Fahrtrichtung *** nach *** beträgt die Technikzeit 3,85 Sekunden.

Bei der querenden Straße handelt es sich um die asphaltierte Gemeindestraße „****“ mit einer Fahrbahnbreite von 3,5 m, die der Erschließung des Siedlungsgebietes westlich der Bahn sowie der angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Liegenschaften und dem Umspannwerk dient. Diese Straße wird von ca. 200 Fahrzeugen innerhalb 24 Stunden frequentiert. Der Kreuzungswinkel beträgt 70°.

Bei der Eisenbahnstrecke handelt es sich um eine Bahnstrecke der ***, welche auf der freien Strecke eingleisig und im Bahnhof *** und somit auf der betreffenden Eisenbahnkreuzung im km *** viergleisig ist. Die Bahnstrecke wird von ca. 70 Zügen in 24 Stunden frequentiert. Die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Bahn in Fahrtrichtung *** nach *** beträgt von km *** bis km *** 100 km/h und von km *** bis km *** 110 km/h. In Fahrtrichtung *** nach *** beträgt die örtlich zulässige Geschwindigkeit von km *** bis km *** 90 km/h und von km *** bis km *** 110 km/h.

Unter Zugrundelegung einer Sperrstrecke für Fußgänger von 17,4 m und für Radfahrer samt Anhänger, Kraftfahrzeuge und Fuhrwerke von 18,0 m ergibt sich unter Berücksichtigung einer Schließzeit der Schrankenbäume von 10 Sekunden und Technikzeit von 3,85 Sekunde bei der Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken eine erforderliche Annäherungszeit, im schlechtesten Fall, für Fußgänger von 42 Sekunden. Die Dauer des Anhaltegebotes vor dem Schließen der Schrankenbäume beträgt 22 Sekunden. Für die Beurteilung ist daher die erforderliche Annäherungszeit von 42 Sekunden ausschlaggebend.

Die Anschaltung der Lichtzeichen mit Schranken erfolgt in Fahrtrichtung *** nach *** fahrtbewirkt. Die Berechnung der erforderlichen Schaltstreckenlänge vom Kreuzungspunkt ergibt unter Einbeziehung der örtlich zulässigen Geschwindigkeit von 90 km/h bei km *** und von 110 km/h bei km *** und der erforderlichen Annäherungszeit von 42 Sekunden, $(VZG/3,6) \times T_{erf} = 1284$ m (gerundet) in Fahrtrichtung *** nach ***.

Aufgrund der gekoppelten Einschaltung der Eisenbahnkreuzung in km *** mit der Eisenbahnkreuzung in km *** beträgt die Schaltstreckenlänge für die Eisenbahnkreuzung in km *** tatsächlich 1478 m und befindet sich bei km ***. Aufgrund der Lage der Einschaltstelle beträgt die Annäherungszeit in Fahrtrichtung *** nach *** 49 Sekunden.

Die Verlängerung der erforderlichen Annäherungszeit um rund 7 Sekunden, die aufgrund der Kopplung der Einschaltung mit der Eisenbahnkreuzung in km *** gegeben ist, führt zu keiner Beeinträchtigung der Sicherheit.

Um eine Annäherungszeit von 42 Sekunden zu erreichen, müsste eine Verlegung der Einschaltstelle auf km *** durchgeführt werden. Diese Verlegung wäre mit Mehrkosten von rund EUR 200.000,- verbunden.

Die Anwendung der Maßnahmen im Störfall gemäß § 95 EisbKrV ist ausreichend.

1.7. Beweiswürdigung:

Der festgestellte Sachverhalt ergibt sich aus dem von der belangten Behörde vorgelegten Verwaltungsakt, dem Gerichtsakt, dem schlüssigen und nachvollziehbaren Gutachten des Amtssachverständigen samt Erläuterungen in der mündlichen Verhandlung und dem Parteienvorbringen.

2. Rechtslage:

2.1. Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG):

„[...]“

Anzuwendendes Recht

§ 17. Soweit in diesem Bundesgesetz nicht anderes bestimmt ist, sind auf das Verfahren über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 B-VG die Bestimmungen des AVG mit Ausnahme der §§ 1 bis 5 sowie des IV. Teiles, die Bestimmungen der Bundesabgabenordnung – BAO, BGBl. Nr. 194/1961, des Agrarverfahrensgesetzes

– AgrVG, BGBl. Nr. 173/1950, und des Dienstrechtsverfahrensgesetzes 1984 – DVG, BGBl. Nr. 29/1984, und im Übrigen jene verfahrensrechtlichen Bestimmungen in Bundes- oder Landesgesetzen sinngemäß anzuwenden, die die Behörde in dem dem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht vorangegangenen Verfahren angewendet hat oder anzuwenden gehabt hätte.

[...]

Verhandlung

§ 24. (1) Das Verwaltungsgericht hat auf Antrag oder, wenn es dies für erforderlich hält, von Amts wegen eine öffentliche mündliche Verhandlung durchzuführen.

(2) Die Verhandlung kann entfallen, wenn

1. [...] bereits auf Grund der Aktenlage feststeht, dass der mit Beschwerde angefochtene Bescheid aufzuheben [...] ist

[...]

Prüfungsumfang

§ 27. Soweit das Verwaltungsgericht nicht Rechtswidrigkeit wegen Unzuständigkeit der Behörde gegeben findet, hat es den angefochtenen Bescheid [...] auf Grund der Beschwerde (§ 9 Abs. 1 Z 3 und 4) oder auf Grund der Erklärung über den Umfang der Anfechtung (§ 9 Abs. 3) zu überprüfen.

Erkenntnisse

§ 28. (1) Sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist, hat das Verwaltungsgericht die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen.

(2) Über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG hat das Verwaltungsgericht dann in der Sache selbst zu entscheiden, wenn

1. der maßgebliche Sachverhalt feststeht oder
2. die Feststellung des maßgeblichen Sachverhalts durch das Verwaltungsgericht selbst im Interesse der Raschheit gelegen oder mit einer erheblichen Kostenersparnis verbunden ist.

(3) Liegen die Voraussetzungen des Abs. 2 nicht vor, hat das Verwaltungsgericht im Verfahren über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG in der Sache selbst zu entscheiden, wenn die Behörde dem nicht bei der Vorlage der Beschwerde unter Bedachtnahme auf die wesentliche Vereinfachung oder Beschleunigung des Verfahrens widerspricht. Hat die Behörde notwendige Ermittlungen des Sachverhalts

unterlassen, so kann das Verwaltungsgericht den angefochtenen Bescheid mit Beschluss aufheben und die Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die Behörde zurückverweisen. Die Behörde ist hiebei an die rechtliche Beurteilung gebunden, von welcher das Verwaltungsgericht bei seinem Beschluss ausgegangen ist.

[...]"

2.2. Eisenbahngesetz 1957 (EisbG):

„Sicherung und Verhalten bei Annäherung und Übersetzung

§ 49. (1) [...]

(2) 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.

[...]"

2.3. Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 – EisbKrV

„[...]

Arten der Sicherung

§ 4. (1) 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.

(2) Lichtzeichen mit Schranken gemäß Abs. 1 Z 4 können als Lichtzeichen mit Halbschranken, als Lichtzeichen mit Vollschranken mit gleichzeitigem Schließen der

Schrankenbäume oder als Lichtzeichen mit Vollschraken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume ausgeführt werden.

(3) Bei Lichtzeichen mit Halbschraken wird nach dem Anhaltegebot durch Lichtzeichen vor dem Schrankenschließen jeweils die rechte Fahrbahnhälfte beziehungsweise jeweils die rechte Straßenhälfte vor der Eisenbahnkreuzung durch Schrankenbäume gesperrt. Bei Lichtzeichen mit Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume wird nach dem Anhaltegebot durch Lichtzeichen vor dem Schrankenschließen jeweils die gesamte Fahrbahn oder die gesamte Straße vor der Eisenbahnkreuzung durch Schrankenbäume gesperrt. Bei Lichtzeichen mit Vollschraken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume wird nach dem Anhaltegebot durch Lichtzeichen vor dem Schrankenschließen vorerst jeweils die rechte Fahrbahnhälfte beziehungsweise jeweils die rechte Straßenhälfte vor der Eisenbahnkreuzung durch Schrankenbäume gesperrt und werden nach Ablauf einer Zwischenzeit die übrigen Schrankenbäume geschlossen.

(3) Die Behörde kann im Einzelfall zur Erprobung innerhalb eines zu bestimmenden Zeitraumes eine dem Stand der Technik entsprechende, andere als die in Abs. 1 genannten Arten der Sicherung zulassen, wenn damit keine Änderung der Verhaltensbestimmungen für die Straßenbenutzer bei der Annäherung und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen verbunden ist.

Entscheidung über die Art der Sicherung

§ 5. (1) Über die zur Anwendung kommende Sicherung einer Eisenbahnkreuzung hat die Behörde im Einzelfall nach Maßgabe der Zulässigkeit der einzelnen Arten der Sicherung gemäß den §§ 35 bis 39 sowie nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden. Hierbei ist insbesondere auf die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs einerseits und auf die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße andererseits Bedacht zu nehmen. Bei der Entscheidung ist auf den festgestellten Zustand und auf die absehbare Entwicklung des Verkehrs auf der Bahn und auf der Straße abzustellen.

(2) Die für die Entscheidung gemäß Abs. 1 erforderlichen Grundlagen sind der Behörde vom jeweiligen Verkehrsträger zur Verfügung zu stellen.

[...]

Andreaskreuze allgemein

§ 22. [...]

(4) An Eisenbahnkreuzungen mit Straßen, bei denen im Bereich von jeweils 80 m beiderseits der Bahn ein ungehindertes aneinander Vorbeifahren mehrspuriger Straßenfahrzeuge nicht möglich ist, genügt die Anbringung eines Andreaskreuzes auf der rechten Straßenseite. Zusätzlich können Andreaskreuze auch an anderer geeigneter Stelle vor der Eisenbahnkreuzung angebracht werden.

[...]

Andreaskreuze und Lichtzeichen bei der Sicherung durch Lichtzeichen

§ 28. [...]

(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.

(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.

[...]

Erforderliche Länge der Einschaltstrecke bei fahrtbewirkter Anschaltung der Lichtzeichen und der Lichtzeichen mit Schranken

§ 75.

(1) Die erforderliche Länge der Einschaltstrecke vor der Eisenbahnkreuzung ist bei fahrtbewirkter Anschaltung der Lichtzeichen und der Lichtzeichen mit Schranken aus der erforderlichen Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges zu ermitteln. Das Ergebnis der so ermittelten erforderlichen Länge der Einschaltstrecke vor der Eisenbahnkreuzung ist mathematisch auf ganze Zahlen zu runden.

(2) Der Ermittlung der erforderlichen Länge der Einschaltstrecke bei fahrtbewirkter Anschaltung der Lichtzeichen und der Lichtzeichen mit Schranken ist grundsätzlich die örtlich zulässige Geschwindigkeit im Bereich der Eisenbahnkreuzung zugrunde zu legen. Dauerhafte Einschränkungen der örtlich zulässigen Geschwindigkeit im Bereich der Eisenbahnkreuzung dürfen dabei berücksichtigt werden. Eine geplante örtlich zulässige Geschwindigkeit darf dann zugrunde gelegt werden, wenn diese gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der Lichtzeichen oder der Lichtzeichen mit

Schranken wirksam wird oder durch die Zugrundelegung der geplanten örtlichen Geschwindigkeit die erforderliche Annäherungszeit des Schienenfahrzeuges von 60 Sekunden bei Lichtzeichen und von 120 Sekunden bei Lichtzeichen mit Halbschranken bis zum Wirksamwerden der geplanten örtlich zulässigen Geschwindigkeit nicht überschritten wird.

(3) Die Einschaltstrecke ist grundsätzlich in der erforderlichen Länge auszuführen. Sie darf nur in begründeten Fällen im unbedingt notwendigen Ausmaß verlängert werden.

(4) Erfolgt über die Eisenbahnkreuzung nur Vershub, kann die erforderliche Länge der Einschaltstrecke nach Maßgabe der Bestimmungen für die erforderliche Annäherungszeit auf der Bahn bei fahrtbewirkter Einschaltung der Lichtzeichen mit Fernüberwachung, der Lichtzeichen mit Halbschranken mit Fernüberwachung, der Lichtzeichen mit Vollschraken mit Fernüberwachung oder der Lichtzeichen mit vierteiligen Vollschraken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume mit Fernüberwachung gemäß §§ 70 bis 72 ermittelt werden, wobei sicherzustellen ist, dass das Schienenfahrzeug unter Wahrung der Signalbeobachtungszeit gemäß § 89 Abs. 4 und 5 für ein vor der Eisenbahnkreuzung aufzustellendes Überwachungssignal erforderlichenfalls vor der Eisenbahnkreuzung anhalten kann.

Übergangsbestimmungen

§ 102. (1) Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, die auf der Grundlage einer behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 errichtet und in Betrieb genommen wurden, sind innerhalb von 12 Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung von der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 zu überprüfen. Diese hat über die erforderliche Art der Sicherung gemäß dieser Verordnung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens 17 Jahre ab Inkrafttreten dieser Verordnung endet, zu entscheiden beziehungsweise darüber zu entscheiden, ob die bestehende Art der Sicherung nach Maßgabe des Abs. 3 bis 5 beibehalten werden kann.

[...]

(3) Bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 gemäß Abs. 1 können unter der

Voraussetzung, dass sie unter Anwendung der Bestimmungen des § 36 Eisenbahngesetz 1957 innerhalb von 14 Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung an die Bestimmungen der §§ 65, 66, 67, 70 bis 73 und 75 dieser Verordnung angepasst werden können, bis zum Ablauf der technischen Nutzungsdauer der bestehenden Schrankenanlage oder Lichtzeichenanlage beibehalten werden. Bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, bei denen den Straßenbenützern durch rotes blinkendes Licht Halt geboten wird oder bei denen den Straßenbenützern mit rotierenden Warnsignalen oder mit Läutewerk allein oder durch das Schließen der Schrankenbäume allein Halt geboten wird, dürfen, sofern sie an die Bestimmungen der §§ 65, 66, 67, 70 bis 73 und 75 dieser Verordnung angepasst werden können, längstens 17 Jahre ab Inkrafttreten dieser Verordnung beibehalten werden. Die Bestimmungen des § 37 Z 2 und des § 38 Abs. 2 betreffend die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung sind in diesem Fall dann nicht anzuwenden, wenn sich durch diese Anpassung die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung nicht verlängert. [...]"

2.4. Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 (VwGG)

25a.

(1) Das Verwaltungsgericht hat im Spruch seines Erkenntnisses oder Beschlusses auszusprechen, ob die Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG zulässig ist. Der Ausspruch ist kurz zu begründen.

(2) Eine Revision ist nicht zulässig gegen:

1. Beschlüsse gemäß § 30a Abs. 1, 3, 8 und 9;
2. Beschlüsse gemäß § 30b Abs. 3;
3. Beschlüsse gemäß § 61 Abs. 2.

(3) Gegen verfahrensleitende Beschlüsse ist eine abgesonderte Revision nicht zulässig. Sie können erst in der Revision gegen das die Rechtssache erledigende Erkenntnis angefochten werden.

[...]

(5) Die Revision ist beim Verwaltungsgericht einzubringen.

3. Erwägungen:

3.1.

Gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 Bundes-Verfassungsgesetz erkennt das Verwaltungsgericht über Beschwerden gegen den Bescheid einer Verwaltungsbehörde wegen Rechtswidrigkeit.

Gemäß § 28 Abs. 1 VwGVG hat das Verwaltungsgericht - sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist - über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG in der Sache selbst zu entscheiden. Das Verwaltungsgericht hat dann in der Sache selbst zu entscheiden, wenn der maßgebliche Sachverhalt feststeht oder die Feststellung des maßgeblichen Sachverhalts durch das Verwaltungsgericht selbst im Interesse der Raschheit gelegen oder mit einer erheblichen Kostenersparnis verbunden ist.

Gemäß § 17 VwGVG sind, soweit in diesem Bundesgesetz nicht anderes bestimmt ist, auf das Verfahren über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 B-VG die Bestimmungen des AVG mit Ausnahme der §§ 1 bis 5 sowie des IV. Teiles, die Bestimmungen der Bundesabgabenordnung (BAO), des Agrarverfahrensgesetzes (AgrVG), und des Dienstrechtsverfahrensgesetzes 1984 (DVG), und im Übrigen jene verfahrensrechtlichen Bestimmungen in Bundes- oder Landesgesetzen sinngemäß anzuwenden, die die Behörde in dem dem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht vorangegangenen Verfahren angewendet hat oder anzuwenden gehabt hätte.

Soweit das Verwaltungsgericht nicht Rechtswidrigkeit wegen Unzuständigkeit der Behörde gegeben findet, hat es den angefochtenen Bescheid aufgrund der Beschwerde (§ 9 Abs. 1 Z 3 und 4 VwGVG) oder aufgrund der Erklärung über den Umfang der Anfechtung (§ 9 Abs. 3 VwGVG) zu überprüfen und nach § 28 Abs. 2 VwGVG grundsätzlich in der Sache zu entscheiden (§ 27 VwGVG). Relevant ist dabei im Bescheidbeschwerdeverfahren – nach h. M. (in diesem Sinne auch VwGH, Ro 2014/03/0076) – regelmäßig die in seinem Entscheidungszeitpunkt geltende

Sach- und Rechtslage, sodass diesbezügliche Änderungen – zum Vor- und Nachteil des Beschwerdeführers (VwGH 2007/18/0059) zu berücksichtigen sind. In seinem Verfahren hat das Verwaltungsgericht – soweit sich nicht aus dem VwGVG anderes ergibt – die Bestimmungen des AVG mit Ausnahme der §§ 1-5 sowie des IV. Teiles, und im Übrigen jene verfahrensrechtlichen Bestimmungen in Bundes- oder Landesgesetzen sinngemäß anzuwenden, die die Behörde in dem, dem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht vorangegangenen Verfahren angewendet hat oder anzuwenden gehabt hätte (§ 17 VwGVG).

„Sache“ des Beschwerdeverfahrens ist – ungeachtet des durch § 27 VwGVG vorgesehenen Prüfungsumfanges – jedenfalls nur jene Angelegenheit, die den Inhalt des Spruches der vor dem Verwaltungsgericht belangten Verwaltungsbehörde gebildet hat (vgl. VwGH Ra 2014/03/0049).

§ 102 Abs. 1 EisbKrV statuiert eine Überprüfungsverpflichtung u.a. für Schrankenanlagen, welche gemäß § 8 EKVO 1961 gesichert sind, innerhalb 12 Jahren ab Inkrafttreten der EisbKrV. Die Behörde hat hierbei über die erforderliche Art der Sicherung gemäß der EisbKrV unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens 17 Jahre nach Inkrafttreten der EisbKrV endet, zu entscheiden. Gleichzeitig hat die Behörde zu überprüfen, ob die bestehende Sicherungseinrichtung nach Maßgabe des § 102 Abs. 3 bis 5 EisbKrV 2012 mit entsprechenden Anpassungen beibehalten werden kann.

Gemäß § 49 Abs. 2 EisbG iVm § 5 Abs. 1 EisbKrV hat die Behörde über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung einer Eisenbahnkreuzung nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden. In § 4 Abs. 1 EisbKrV sind die möglichen Sicherungsarten angeführt. Die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung kann vorgenommen werden durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes, Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus, Lichtzeichen, Lichtzeichen mit Schranken oder Bewachung.

Voraussetzung für eine derartige Entscheidung ist in einem ersten Schritt die Prüfung, welche Sicherung für eine derartige Eisenbahnkreuzung nach dem heutigen Stand der Technik, wie er in den Regeln der EisbKrV aktuell zum Ausdruck kommt,

erforderlich ist. Entspricht die bestehende Anlage bereits den Bestimmungen der EisbKrV, so ist weder die Festlegung einer Leistungsfrist noch ein Ausspruch nach § 102 Abs. 1 und 3 EisbKrV erforderlich. Der Ausspruch über die Art der Sicherung hat in diesem Fall vielmehr nur feststellenden Charakter. Entspricht die bestehende Anlage nicht den Bestimmungen der EisbKrV, so wäre von der Behörde zu entscheiden, ob das Eisenbahnunternehmen innerhalb einer festzulegenden Frist andere Sicherungsanlagen zu errichten hat bzw. ob die bestehende Anlage nach Maßgabe des § 102 Abs. 3 EisbKrV für die technische Restnutzungsdauer bestehen bleiben darf.

Nach der Rsp des VwGH hat der Spruch der auf Basis der Überprüfung nach § 102 Abs. 1 EisbKrV 2012 ergehenden verwaltungsbehördlichen Entscheidung jedenfalls aus folgenden Spruchteilen zu bestehen: Im ersten Spruchteil ist anzuordnen, welche Sicherung die in Rede stehende Eisenbahnkreuzung nach den Vorschriften der EisbKrV 2012 aufzuweisen hat. Im zweiten Spruchteil sind folgende Fälle zu unterscheiden: Kann die bestehende Anlage nicht beibehalten werden, ist eine angemessene Ausführungsfrist für die notwendigen Änderungen festzusetzen, die spätestens 17 Jahre ab Inkrafttreten der EisbKrV 2012 endet. Sollte aber die bestehende Sicherung bereits der im ersten Spruchteil angeordneten Art der Sicherung entsprechen, ist auszusprechen, dass die bestehende Anlage beibehalten werden kann. In diesem Fall bedarf es weder der Festsetzung einer Ausführungsfrist noch einer Festlegung, wie lange die Beibehaltung der Bestandanlage zulässig ist. Entspricht die bestehende Sicherung zwar nicht der im ersten Teil angeordneten Art der Sicherung, erfüllt sie aber die Voraussetzungen des § 102 Abs. 3 EisbKrV 2012, so hat die Behörde im zweiten Teil ihrer Entscheidung auszusprechen, dass die bestehende Anlage beibehalten werden darf. Dabei hat sie jedenfalls bestimmt anzugeben, bis zu welchem Zeitpunkt die Beibehaltung erfolgen darf. Dementsprechend ist in jenen Fällen, in denen die Anlage bis zum Ablauf der technischen Nutzungsdauer beibehalten werden darf, ein auf sachverständiger Grundlage ermittelter Endtermin auszusprechen. Darf die Anlage im Sinne des § 102 Abs. 3 EisbKrV 2012 "längstens 17 Jahre ab Inkrafttreten der Verordnung" beibehalten werden, so ist anzugeben, bis zu welchem Termin diese Höchstfrist fallbezogen ausgeschöpft werden darf. Die so präzise umschriebene Beibehaltungsdauer ist damit gleichzeitig auch die Ausführungsfrist für die

Anpassung der Anlage an die im ersten Spruchteil angeordnete Art der Sicherung, sodass mit Ablauf der Beibehaltungsdauer der gesetzmäßige Zustand entsprechend dem ersten Spruchteil der Entscheidung hergestellt sein muss (vgl. VwGH vom 29.5.2018, Ra 2018/03/0037 und VwGH 5.9.2018, Ro 2018/03/0017).

Dieser Verpflichtung, auch über die Beibehaltung dieser Sicherung zu entscheiden, korrespondiert der Anspruch eines Eisenbahnunternehmens auf Beibehaltung nach Maßgabe der einschlägigen Rechtsvorschriften. Die Überprüfungsverpflichtung nach § 102 Abs. 1 EiskrV 2012 bezieht sich somit stets auch auf die Frage der Beibehaltung einer bestehenden Sicherung im genannten Sinn. Aus rechtlicher Sicht zählt diese Frage der Beibehaltung zur Frage der Festlegung der Sicherung nach § 102 Abs. 1 zweiter Satz EiskrV 2012 und lässt sich daher davon nicht trennen (vgl. VwGH 13.3.2019, Ra 2018/03/0064).

Die gegenständliche Eisenbahnkreuzung wird derzeit, wie bereits oben festgestellt, gemäß § 8 EKVO 1961 mittels einer halbautomatischen elektrischen Schrankenanlage gesichert, die als halbautomatische Lichtzeichenanlage mit zweiteiligen Vollschraken ausgeführt ist.

Im angefochtenen Bescheid hat die belangte Behörde einen Ausspruch über die zu wählende Sicherungsart nach den Vorschriften der EiskrV getroffen. Sie hat jedoch nicht gleichzeitig ausgesprochen, ob die derzeitige Sicherungsart bestehen bleiben kann oder nicht bestehen bleiben kann, sondern lediglich in der Begründung ausgeführt, dass es zum jetzigen Zeitpunkt nicht mehr der Verlängerung der Schaltstreckenlänge bedarf.

Gemäß § 102 Abs. 3 EiskrV können bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 EKVO 1961 und bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 EKVO 1961 gemäß Abs. 1 unter der Voraussetzung, dass sie unter Anwendung der Bestimmungen des § 36 EiskrV innerhalb von 14 Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung an die Bestimmungen der §§ 65, 66, 67, 70 bis 73 und 75 dieser Verordnung angepasst werden können, bis zum Ablauf der technischen Nutzungsdauer der bestehenden Schrankenanlage oder Lichtzeichenanlage beibehalten werden.

Eine Anpassung der bestehenden Anlage gemäß § 102 Abs. 3 EisbKrV kommt jedoch überhaupt nur dann in Betracht, wenn die Bestandanlage zur Gänze fahrtbedingt angeschaltet wird. Für Bestandanlagen, welche nur teilweise fahrtbedingt angeschaltet werden, kommt hingegen eine Anpassung nach § 102 Abs. 3 EisbKrV nicht in Betracht, zumal die EisbKrV eine (sich dadurch allenfalls ergebende unterschiedliche Sicherung für die beiden Verkehrsrichtungen der Straße und gegen beide Richtungen der Bahn bei Lichtzeichen- bzw. Schrankensicherungsanlagen gemäß § 4 Abs. 1 Z 3 und 4 EisbKrV nicht vorsieht (siehe im Umkehrschluss aus § 7 Abs. 1 EisbKrV) (vgl. VwGH 16.2.2021, Ra 2019/03/0062-8; VwGH 29.5.2018, Ra 2018/03/0037).

Die gegenständliche bestehende Schrankenanlage wird nur teilweise fahrtbedingt angeschaltet, nämlich in die Fahrtrichtung *** nach ***, hingegen in die Fahrtrichtung von *** nach *** erfolgt die Anschaltung der Sicherungsanlage fahrstraßenbewirkt. Folglich kommt die Anwendung des § 102 Abs. 3 EisbKrV nicht in Betracht.

Weder durch die EisbKrV 2012 noch durch die Rsp des VwGH ist festgelegt, ob die angeordnete Sicherungsanlage gemäß § 4 Abs. 1 Z 4 EisbKrV neu „errichtet“ werden muss oder auch gebraucht sein darf. Somit darf auch eine bereits bestehende Sicherungsanlage weiterverwendet werden, sofern sie den Bestimmungen der EisbKrV entspricht.

Gemäß § 75 Abs. 3 EisbKrV ist die Einschaltstrecke grundsätzlich in der erforderlichen Länge auszuführen. Sie darf nur in begründeten Fällen im unbedingt notwendigen Ausmaß verlängert werden. Die Beibehaltung der im Bestand vorhandenen längeren Schaltstrecke ist vergleichbar mit der Anordnung einer längeren Schaltstrecke gemäß § 75 Abs. 3 EisbKrV im Zuge der Neuerrichtung einer technischen Sicherungsanlage. Bei der gegenständlichen bestehenden Sicherungsanlage liegt, wie oben festgestellt, eine Verlängerung der Schaltstrecke um 7 Sekunden vor. In seinem Gutachten und in der mündlichen Verhandlung führte der Amtssachverständige aus, dass die Verlängerung der Schaltstrecke zu keiner Verschlechterung der Sicherheitssituation auf der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung führt. Zudem würde eine Verlegung der Einschaltstrecke mit

Mehrkosten von rund EUR 200.000,- verbunden sein. Vor diesem Hintergrund ist – untermauert durch die technischen Ausführungen des Amtssachverständigen – die Bestimmung des § 75 Abs. 3 EisbKrV im gegenständlichen Fall anwendbar, zumal die geforderte Verhältnismäßigkeit zwischen Aufwand und Nutzen der Anpassung der bestehenden Einschaltstrecken nicht gegeben ist.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

3.2. Zur Zulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist zulässig, da im gegenständlichen Verfahren eine Rechtsfrage zu lösen war, der im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil eine Rsp zur Frage, was unter „begründetem Fall“ zu verstehen ist und ob diesbezüglich auch wirtschaftliche Aspekte und sohin die geforderte Verhältnismäßigkeit zwischen Aufwand und Nutzen der Änderung der Einschaltstrecke den Ausnahmetatbestand des § 75 Abs. 3 EisbKrV begründen können, fehlt.