

Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und Kostentragung

in der Praxis und aktuellen Judikatur

ZVR Verkehrsrechtstag 2018

13.9.2018

Mag. Dieter Wurmitzer

Mag. Wolfgang Motter

EKVO 1961 / EISBKRV 2012

ALLGEMEINES

Eisenbahn-Kreuzungsverordnung (EKVO) 1961

- von 3.1.1961 bis 31.8.2012
- zuletzt geändert im Jahr 1988, seitdem keine Anpassung an die technische und rechtliche Entwicklung
- **Sicherungsarten:**
 - Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes
 - Andreaskreuze mit dem Zeichen „Achtung Pfeifsignale“ und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus
 - Schrankenanlagen
 - Blinklichtanlagen (Lichtzeichenanlage)
 - Bewachung

EISENBAHN-KREUZUNGSVERORDNUNG 2012 (EISBKRV)

- In Kraft seit 1.9.2012
- Durchführungsvorschrift: Einführungserlass Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 2012, BMVIT-265.000/0004-IV/SCH2/2012 vom 27.8.2012
- **Geltungsbereich:**
 - Für Haupt- und Nebenbahnen
 - Anschlussbahnen
 - gilt nicht für Straßenbahnen im Ortsgebiet

EISENBAHN-KREUZUNGSVERORDNUNG 2012 (EISBKRV)

- **Sicherungsarten (§ 4 EisbKrV):**

- Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes
- Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus
- Lichtzeichen
- Lichtzeichen mit Schranken
- Bewachung

EISENBAHN-KREUZUNGSVERORDNUNG 2012 (EISBKRV)

- **Sicherungseinrichtungen (als Bestandteile der Sicherungen):**

zB:

- Andreaskreuze
- Schranken
- Verkehrszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung (erlaubte Höchstgeschwindigkeit)“
- Verkehrszeichen „Ende der Geschwindigkeitsbeschränkung“
- Verkehrszeichen „Halt“

EISENBAHN-KREUZUNGSVERORDNUNG 2012 (EISBKRV)

- **Zusatztafeln:**

- Zusatztafel „Richtungspfeil“
- Zusatztafel „auf Züge achten“
- Zusatztafel „auf Pfeifsignal achten“

- **Zusatzeinrichtungen:**

-elektrische oder elektronische Läutewerke, Drehkreuze, Tore, Umlaufsperrern, Hängegitter oder erforderliche zusätzliche Einrichtungen für die barrierefreie Ausgestaltung der Sicherung einer Eisenbahnkreuzung

EISBKRV 2012

BEHÖRDENVERFAHREN

EISBKRV 2012 - BEHÖRDENVERFAHREN

- Entscheidung über die Art der Sicherung:

§ 49 Abs 2 EisbG, § 5 EiskrV 2012 Einzelfallentscheidung, nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse, Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs einerseits und auf die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße; Abzustellen ist sowohl auf den derzeitigen Zustand und auf die absehbare Entwicklung des Verkehrs auf der Bahn und auf der Straße

Grundsatz der amtswegigen Überprüfung durch die Behörde

EISBKRV 2012 - BEHÖRDENVERFAHREN

- **Überprüfung sämtlicher bestehender Altanlagen in Österreich durch die Behörde bis zum Jahr 2024**
- **Parteistellung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens**
- **Amtsparteistellung des (Verkehrs)Arbeitsinspektorat gemäß § 12 ArbIG**
- **Übergangsbestimmungen gemäß § 102 und § 103 EiskrV:**

Bestandschutz für bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 EKVO 1961 und **bestehende Lichtzeichenanlagen** gemäß § 9 EKVO **bis zum Ablauf deren technischen Nutzungsdauer**, wenn diese binnen 17 Jahren bis zum Jahr 2029 an die Eiskr2012 **angepasst** werden können

EISBKRV 2012 - Ausführungsfrist für den Bau der neuen Sicherungsanlage

§ 102 EisbKrV: Die Behörde hat über die erforderliche Art der Sicherung gemäß dieser Verordnung unter **Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist**, die spätestens 17 Jahre ab Inkrafttreten der Verordnung (2029) endet, zu entscheiden.

EISBKRV 2012

JUDIKATUR

VfGH F1/2013 vom 12.03.2014

Sachverhalt:

Nach Art 1 Abs1 der „Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus“ sind Verordnungsentwürfe den gegenbeteiligten Gebietskörperschaften zu übermitteln. Die Erläuterungen zu jedem Entwurf haben eine Darstellung der finanziellen Auswirkungen auf alle Gebietskörperschaften zu enthalten. Der Entwurf ist den gegenbeteiligten Gebietskörperschaften zur Stellungnahme innerhalb einer angemessenen Frist zu übermitteln. Des Weiteren kann gemäß Art 4 Abs 1 die Aufnahme von Verhandlungen im Konsultationsgremium verlangt werden.

Der Österreichische Gemeindebund beehrte vor dem VfGH u.a. die Feststellung, dass der Bund bei der Verwirklichung der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 die aus Art 4 Abs1 der „Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus“ folgenden Verpflichtungen nicht erfüllt habe.

Ergebnis:

Der VfGH stellte fest, dass der Bund gegenüber dem Österreichischen Gemeindebund die aus Art 4 Abs1 der „Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus“ folgenden Verpflichtungen bei der Verwirklichung der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 nicht erfüllt hat.

Die Feststellung des VfGH machte die EisbKrV 2012 aber nicht gesetzeswidrig.

Der Bund allerdings musste den Gemeinden bis zur nächsten Finanzausgleichsperiode im Jahr 2017 die durch die EisbKrV zusätzlich verursachten finanziellen Auswirkungen nach Maßgabe einer sparsamen, wirtschaftlichen und zweckmäßigen Vollziehung ersetzen.

VwGH Ra 2018/03/0037 vom 29.05.2018

Sachverhalt:

Bestandanlage: Mechanische Schrankenanlage mit Läutewerk, das
händisch mit Kurbelwerk
bedient wurde (§ 7 EKVO)

Neue Anlage: Lichtzeichen mit Schranken (§ 4 Abs 1 Z 4 EiskrV), die
fahrtbewirkt durch den Zug ausgelöst werden;

Umsetzungsfrist: 2 Jahre

Rechtsfrage: Auf Grund der Unklarheit der Verordnung, ob nach der Übergangsbestimmung § 102 EiskrV nur fahrtbedingte, dh durch den Zug ausgelöste bestehende Schranken- und Lichtzeichenanlagen, oder auch mechanisch bediente Anlagen innerhalb der Übergangsfrist von 17 Jahren an die EiskrV angepasst werden können, wurde außerordentliche Revision an den VwGH erhoben. Denkbar waren beide Rechtsauslegungen.

VwGH Ra 2018/03/0037 vom 29.05.2018

Ergebnis:

„Bei der **Übergangsfrist von 17 Jahren (bis zum Jahr 2029)** handelt es sich um die **maximale Übergangsfrist, die nicht in jedem Fall vollständig ausgeschöpft werden darf**. Entscheidend ist vielmehr, welche Art der Sicherung die Behörde gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) im Einzelfall nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse für erforderlich erachtet, um darauf aufbauend beurteilen zu können, ob und wie lange eine bestehende Altanlage noch in dieser Form weiter beibehalten werden darf.

Dabei kommt - fallbezogen - der **Einschätzung des Amtssachverständigen**, der die Beibehaltung der bestehenden Anlage aus Gründen der Verkehrssicherheit für nicht mehr vertretbar angesehen hatte, große Bedeutung zu.“

VwGH Ra 2018/03/0037 vom 29.05.2018

*„Ungeachtet dessen **setzt die Anwendung des § 102 Abs. 3 EisbKrV auch voraus, dass die bestehende Anlage „an die Bestimmungen der §§ 65, 66, 67, 70 bis 73 und 75 dieser Verordnung angepasst werden kann.***

*Den angeführten Normen ist gemeinsam, dass sie sich auf fahrtbedingte Anschaltung der Lichtzeichen bzw. der Lichtzeichen mit Schranken beziehen...**Es dürfen nur solche Bestandanlagen mit Läutewerk beibehalten werden, die fahrtbedingt angeschaltet werden können. Das trifft für mechanische Anlagen (die durch den Fahrdienstleiter mit Kurbelwerk bedient werden) nicht zu.“***

LVwG Niederösterreich
LVwG-AV-985/001-2017
vom 22.2.2018

Sachverhalt:

Bestandanlage: Schrankenanlage mit Vorblinkeinrichtungen und elektrischem Miltäutewerk (§ 8 EKVO), wobei die Schranken versetzt schließen

Neue Anlage: Lichtzeichen mit Schranken (§ 4 Abs 1 Z 4 EiskrV), wobei die Schranken gleichzeitig schließen

Umsetzungsfrist: 2 Jahre

Rechtsfrage: Gemäß dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen konnte die Bestandanlage gemäß den Übergangsbestimmungen an die EiskrV angepasst werden, was von der Behörde im Ermittlungsverfahren unberücksichtigt blieb. Es stellte sich daher die Rechtsfrage, ob die Behörde die Möglichkeit einer Anpassung der Bestandanlage prüfen musste bzw ob bei Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen der Übergangsbestimmungen diese zwingend anzuwenden sind.

LVwG Niederösterreich
LVwG-AV-985/001-2017
vom 22.2.2018

Ergebnis:

Das LVwG Niederösterreich hob den Bescheid auf und verwies diesen zur Sachverhaltsergänzung an die Behörde zurück:

Die Übergangsbestimmung des § 102 Abs 1 und Abs 3 EiskrV ist **zwingend**. Daraus ergibt sich ein dreiteiliges Prüfungsschema:

1. Prüfung der möglichen Beibehaltung der bestehenden Anlage

„Als erster Schritt ist zu prüfen, ob die bestehende Anlage schon gänzlich den Bestimmungen der EiskrV entspricht.

In diese Fall ist weder die Festlegung einer Leistungsfrist noch ein Ausspruch nach § 102 Abs. 1 und 3 EiskrV erforderlich. Der Ausspruch über die Art der Sicherung hat in diese Fall vielmehr nur feststellenden Charakter.“

LVwG Niederösterreich
LVwG-AV-985/001-2017
vom 22.2.2018

II. Prüfung der Anpassung der bestehenden Altanlage an die EisbKrV

„Entspricht die bestehende Anlage aber nicht gänzlich der EisbKrV, so ist – sofern das Eisenbahnunternehmen nicht darauf verzichtet – das Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen des § 102 Abs. 3 EisbKrV für eine Beibehaltung bis zum Ablauf der technischen Nutzungsdauer zu prüfen. Liegen diese vor, so tritt nach § 102 Abs. 1 zweiter Satz leg.cit. die bescheidmäßige Feststellung der Zulässigkeit der Beibehaltung an die Stelle der Festlegung einer angemessenen Ausführungsfrist. Spätestens nach Ablauf der technischen Nutzungsdauer ist die bestehende Anlage durch eine gänzlich der EisbKrV entsprechende Anlage zu ersetzen.“

LVwG Niederösterreich
LVwG-AV-985/001-2017
vom 22.2.2018

III. Prüfung der Anordnung einer neuen Art der Sicherung

„Liegen die Voraussetzungen für die Beibehaltung nicht vor, so ist die Sicherung der Eisenbahnkreuzung entsprechend der nach dem 6. Abschnitt gebotenen Sicherungsart unter Setzung einer angemessenen Ausführungsfrist aufzutragen. Eine solche Sicherung muss sogleich allen dafür geltenden Bestimmungen der EisbKrV entsprechen, wobei aber nur über die Art der Sicherung mit Bescheid abzusprechen ist.“

LVWG OBERÖSTERREICH
LVWG-650698/6/SCH/HG
VOM 22.12.2016

Sachverhalt:

Bestandanlage: Abgabe akustischer Signale vom
Schienenfahrzeug aus

(§ 6 EKVO)

Neue Anlage: Lichtzeichen (§ 4 Abs 1 Z 3 EiskrV)

Umsetzungsfrist: 2 Jahre

Rechtsfrage: Zu klären war, ob im Zeitraum zwischen der Rechtskraft des neuen Sicherungsbescheides und der Inbetriebnahme der neuen Sicherungsanlage nach der EiskrV die Vorschreibung zwischenzeitiger Sicherungsmaßnahmen erforderlich ist. Konkret wurde die Vorschreibung einer Geschwindigkeitsreduktion der Eisenbahn auf 20 km/h begehrt.

LVWG OBERÖSTERREICH
LVWG-650698/6/SCH/HG
VOM 22.12.2016

Ergebnis:

Abweisung der Beschwerde durch das LVwG Oberösterreich:

„Es wird diesbezüglich auch dem Verordnungsgeber bewusst gewesen sein, dass zwar die Umsetzung der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen nach den Bestimmungen der neuen EisbKrV zu einer Erhöhung der Sicherheit auf solchen Kreuzungen führen soll, dabei aber auch andere Belange (wie z.B. organisatorische oder wirtschaftliche Rahmenbedingungen) zu berücksichtigen sind.

*Wie der Bf selbst ausgeführt hat, **war dem Verordnungsgeber bereits im Begutachtungsverfahren bekannt, dass die nach der alten EKVO gesicherten Eisenbahnkreuzungen nicht mehr dem Stand der Technik entsprechen. Dennoch hat er für die Sicherung dieser Kreuzungen eine entsprechende Umsetzungsfrist eingeräumt.***

Wenn aber alle Eisenbahnkreuzungen nach einer Sicherung gemäß § 6 EKVO nicht ausreichend sicher sind, wie dies auch der Bf vorbringt, so wäre es auch am Verordnungsgeber gelegen, für alle diese Kreuzungen auszusprechen, dass die Annäherungsgeschwindigkeiten ab Inkrafttreten der Verordnung entsprechend der neuen EisbKrV reduziert werden müssen. Der Verordnungsgeber hat sich aber offensichtlich bewusst dagegen entschieden und einen entsprechenden Zeitraum für die Umsetzung vorgegeben.“

LVwG Niederösterreich
LVwG-AV-1224/001-2017
vom 10.11.2017

Sachverhalt:

Bestandanlage: Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus
(§ 6 EKVO)

Neue Anlage: Lichtzeichen mit Schranken (§ 4 Abs 1 Z 4 EiskrV)

Umsetzungsfrist: 2 Jahre

Rechtsfrage: Rechtsunklarheit bestand, ob Zwischensicherungsmaßnahmen im Zeitraum zwischen der Rechtskraft des neuen Sicherheitsbescheides und der Inbetriebnahme der neuen Sicherungsanlage allenfalls gemäß § 19b EiskrV anzuordnen sind. U.a. hat daher der Infrastrukturbetreiber zur Abklärung dieser Rechtsfrage einen entsprechenden Antrag gemäß § 19b EiskrV an die Behörde gestellt zur Entscheidung, ob und allenfalls welche Sicherungsmaßnahmen für diesen Zeitraum zu verfügen sind.

LVwG Niederösterreich
LVwG-AV-1224/001-2017
vom 10.11.2017

Ergebnis: Der Antrag des Eisenbahninfrastrukturbetreibers wurde abgewiesen:

„Aus den maßgeblichen angeführten Rechtsvorschriften ergibt sich eindeutig, dass es **Aufgabe der Behörde** ist, über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung zu entscheiden (insbesondere § 49 Abs. 2 EisbG, § 5 Abs. 1 EiskrV). Das **Eisenbahnunternehmen trifft in dem Zusammenhang nur die Verpflichtung, die von der Behörde angeordnete Sicherung durchzuführen** und aufrecht zu erhalten. **Selbst im Fall schwerer Unfälle sieht das Gesetz bzw. die Verordnung keine Verpflichtung des Eisenbahnunternehmens vor, von sich aus Maßnahmen zur Absicherung zu treffen.** Sogar bei Unfällen mit Todesfolge ist lediglich die Meldung an die Behörde nach Maßgabe des § 9 Abs. 4 EiskrV vorgesehen.

Solange das Eisenbahnunternehmen die behördlich angeordneten Sicherungsmaßnahme samt Nebenverpflichtungen (Überprüfung, Meldung) erfüllt und einhält, besteht darüber hinaus keine Verpflichtung zu zusätzlichen, nicht von der Behörde bereits angeordneten Maßnahmen.“

Eisbkrv 2012 als Schutzgesetz

- **Zivilrechtliche Haftung des Eisenbahninfrastrukturbetreibers**
- **Bestimmungen der EisbKrV als Sorgfaltsmaßstab, die Schutz der Verkehrsteilnehmer auf Eisenbahnkreuzungen dienen**
- Schutzgesetze im Sinne des § 1311 ABGB sind **abstrakte Gefährdungsverbote, die dazu bestimmt sind, die Mitglieder eines Personenkreises gegen die Verletzung von Rechtsgütern zu schützen**. Maßgeblich ist, dass der Schutz des Einzelnen im beabsichtigten Aufgabenbereich der Norm gelegen ist; ist die Norm in diesem Sinn auf den Schutz des Einzelnen ausgerichtet, so schadet es nicht, wenn primär der Schutz allgemeiner Interessen bezweckt wird (RIS-Justiz RS0027710).

EISBKRV 2012 ALS SCHUTZGESETZ

- **Beweiserleichterung des Geschädigten im Falle einer Schutzgesetzverletzung**

Wird ein Schadenersatzanspruch auf die Verletzung eines Schutzgesetzes gestützt, dann **hat der Geschädigte den Schadenseintritt und die Verletzung des Schutzgesetzes als solche zu beweisen**. Für Letzteres reicht der Nachweis aus, dass die Schutznorm objektiv übertreten wurde. Dem Schädiger ist dann aber der Beweis oblegen, dass er sich entweder vorschriftsmäßig verhalten hat oder dass der Schaden auch im Falle vorschriftsmäßigen Verhaltens eingetreten wäre (rechtmäßiges Alternativverhalten) oder ihn an der Übertretung dieses Schutzgesetzes keine subjektive Sorgfaltswidrigkeit, also kein Verschulden (RIS-Justiz RS RS0112234).

Wurde ein Schutzgesetz verletzt, so tritt hinsichtlich der Kausalität dieser Verletzung für den eingetretenen Schaden zwar keine Beweislastumkehr ein, aber es reicht, wenn der **Beweis des ersten Anscheins** dafür spricht, dass der von der Norm zu verhindernde Schaden durch das verbotene Verhalten verursacht wurde. Soweit es dem Schädiger allerdings gelingt, eine ernstlich in Betracht zu ziehende Möglichkeit einer anderen Schadensursache aufzuzeigen, trifft den Geschädigten die Beweislast. (8 Ob 115/09h).

Eisbkrv 2012 als Schutzgesetz

Eisenbahnkreuzungsverordnung als Schutzgesetz

→ OGH 2 Ob 53/86 vom 28.10.1986 zur EKVO 1961:

„Aus dem Inhalt der vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft auf Grund des Eisenbahngesetzes erlassenen Eisenbahnkreuzungsverordnung ergibt sich zweifelsfrei, dass die **dort enthaltenen Schutznormen der Sicherheit des Verkehrs auf Eisenbahnkreuzungen dienen und Gefahren bei Benützung der Eisenbahnkreuzung vermeiden sollen.** Sie haben aber nicht den Zweck, Schäden zu verhindern, die sich ohne Zusammenhang mit dem Betrieb der Eisenbahn außerhalb der Eisenbahnkreuzung auf der Straße ereignen.“

Eisbkrv 2012 als Schutzgesetz

Die Relevanz einer Verschuldenshaftung aus Schutzgesetzverletzung ist in der gerichtlichen Praxis allerdings soweit ersichtlich überschaubar, da

→ eine verschuldensunabhängige Haftung des Eisenbahnbetriebsunternehmers nach EKHG besteht und

→ das Eigenverschulden des Geschädigten (§ 7 EKHG) insbesondere aus der Verletzung von Geboten des Straßenbenützers zu berücksichtigen ist.

Gebote für strassenbenützer

- § 97 bis § 101 EiseKrV 2012

Allgemeine Gebote

Die Straßenbenützer haben sich ab dem Standort der Gefahrenzeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ oder „Bahnübergang mit Schranken“ auf Grund der Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnisse sowie der Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung unter Beachtung vorhandener Vorschriftszeichen bei der Annäherung an eine Eisenbahnkreuzung **so zu verhalten und insbesondere ihre Geschwindigkeit so zu wählen, dass sie erforderlichenfalls vor der Eisenbahnkreuzung verlässlich anhalten können.**

Die Straßenbenützer haben sich bei der Annäherung an eine Eisenbahnkreuzung durch Ausblick auf den Bahnkörper, soweit dies die örtlichen Verhältnisse zulassen, und durch besondere Achtsamkeit auf allfällige vom Schienenfahrzeug aus abgegebene akustische Signale nach beiden Richtungen der Bahn **zu überzeugen, ob ein gefahrloses Übersetzen der Eisenbahnkreuzung möglich ist** oder ob sie vor der Eisenbahnkreuzung anzuhalten haben.

- **Besondere Gebote bei Vorschriftszeichen „Geschwindigkeitsbeschränkung“ und bei Vorschriftszeichen „Halt“**
- **Besondere Gebote bei Lichtzeichen, bei Lichtzeichen mit Schranken oder bei Schranken**
- **Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen mit Tieren**

Eisbkrv 2012

kostenaufteilung



KOSTENAUFTEILUNGSSCHLÜSSEL

§ 49 Abs 2 iVm § 48 Abs 2 bis 4 EisbG:

Kostenteilung zwischen **Träger der Straßenbaulast** und **Eisenbahninfrastrukturunternehmen** nach

- **Einvernehmen oder**
- **ex lege 50 % zu 50 %**

Ist eine der Parteien damit nicht einverstanden, besteht die Möglichkeit eines

- **Antrags auf Kostenfestsetzung binnen 3 Jahren ab Rechtskraft des Sicherungsbescheids durch die Behörde**

KRITERIEN DER KOSTENAUFTEILUNG

- nach der seit der Erteilung der Baugenehmigung für die Kreuzung eingetretenen **Änderung des Verkehrs auf der Eisenbahn oder des Straßenverkehrs**,
- der erzielten **Verbesserung der Abwicklung des Verkehrs** auf der Eisenbahn oder des Straßenverkehrs,
- der hierdurch erzielten **allfälligen Ersparnisse** und
- der im **Sonderinteresse eines Verkehrsträgers** aufgewendeten Mehrkosten

GEGENSTAND DER KOSTENAUFTEILUNG

- Sicherungseinrichtungen (Schranken, Verkehrszeichen, etc)
- Zusatzeinrichtungen (Läutewerke, Drehkreuze, Tore, Umlaufsperrn, Hängegitter)
- Barrierefreie Ausgestaltung der Sicherung im Zusammenhang mit der Auflassung
erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder Durchführung sonstiger Ersatzmaßnahmen
- künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Kreuzung, des umgestalteten
Wegenetzes und der Ersatzmaßnahmen
- bauliche Umgestaltung des Eisenbahnkreuzungsbereiches

ZUSTÄNDIGKEIT

- **Hauptbahnen: BMVIT**
- **Nebenbahnen: Landeshauptmann**
- **Nicht-öffentliche Eisenbahn: Bezirksverwaltungsbehörde**
- **OGH 4 Ob 122/14s: keine Zuständigkeit der Zivilgerichte,**
→ *es sei denn der Streit betrifft die Frage der Einhaltung einer privatrechtlichen Vereinbarung*

KOSTENAUFTEILUNG

JUDIKATUR

OGH 4OB122/14S VOM 17.7.2014

Sachverhalt:

Die Klägerin, ein Eisenbahnunternehmen, begehrt mit Klage vor dem Landesgericht Graz von der beklagten Gemeinde 306.991,88 EUR sA mit dem Vorbringen, im Rahmen ihres Eisenbahnbetriebs entstünden ihr laufend unter § 48 EisbG subsumierbare Kosten für die bauliche Umgestaltung, die künftige Erhaltung und die Inbetriebhaltung von vier im Gemeindegebiet der Beklagten liegende Eisenbahnkreuzungen, die von ihr als Eisenbahnunternehmen und der Beklagten als Trägerin der Straßenbaulast je zur Hälfte zu tragen seien.

Die Beklagte erhob die Einrede der Unzulässigkeit des Rechtswegs und wendete ein, die Eisenbahnkreuzungen bestünden schon seit Jahrzehnten. Bisher habe die Klägerin von der Beklagten als Trägerin der Straßenbaulast nie einen Beitrag gefordert; daher sei ein solcher nicht budgetiert und Mittel nicht vorhanden. Der ordentliche Rechtsweg sei unzulässig, weil die Festsetzung der Kostentragung im Verwaltungsverfahren zu erfolgen hätte.

OGH 4OB122/14S VOM 17.7.2014

Ergebnis:

Die Klage wurde wegen **Unzulässigkeit des Zivilrechtsweges** zurückgewiesen:

Nach der bis 31. 3. 2002 geltenden alten Rechtslage vor dem Deregulierungsgesetz 2001 war die verwaltungsbehördliche Zuständigkeit für die Entscheidung der Kostenfrage umfassend und eindeutig festgelegt. Über die Kostenfrage hatte die Verwaltungsbehörde zu entscheiden, dies grundsätzlich zugleich mit der Entscheidung über die Art der Sicherung.

Daran hat auch die Gesetzesänderung durch das Deregulierungsgesetz 2001 nichts geändert. Offensichtliches Ziel des Deregulierungsgesetzes war nur die Entlastung der Verwaltungsbehörde, welche im vom Gesetzgeber offenbar gewünschten Grundfall nicht über die Kostenfrage entscheiden muss, weil die involvierten Verkehrsträger entweder zu einer einvernehmlichen Lösung finden oder aber die gesetzliche Zweifelsregelung (Kostentragung jeweils zur Hälfte) gilt. **Auch nach der Neuregelung der Kostentragung gemäß § 48 Abs 2 EisbG wurde daher keine neue oder ergänzende gerichtliche Zuständigkeit geschaffen.** Zuständig sind weiterhin die Verwaltungsbehörden.

VWGH RO 2014/03/0077
VOM 18.02.2015

Sachverhalt:

Bestandbescheid: Sicherung durch Lichtzeichen (§ 9 EKVO), eine
Regelung über die Kosten wurde nicht getroffen

Neubescheid: Feststellung der Beibehaltung der bestehenden
Lichtzeichenanlage
(§ 9 EKVO)

Rechtsfrage: Zur klären war die Rechtsfrage, ob für die bei einer
Überprüfung einer bestehenden Sicherungsanlage getroffenen
Feststellung, dass die bestehende Sicherung beibehalten werden
kann, auch eine Festlegung der Kostentragung nach
§ 48 Abs 2 bis 4 EibG offen steht, wenn beim Altbescheid darüber
nicht abgesprochen wurde und keine einvernehmliche Regelung
getroffen wurde.

VWGH RO 2014/03/0077
VOM 18.02.2015

Sachverhaltsgrundzüge:

→ Ergang des bisherigen Sicherungsbescheides nach der Rechtslage

- **gemäß der EKVO 1961 und**
- **vor dem Inkrafttreten des „Deregulierungsgesetz 2001“**
- **ohne Treffung einer Kostenregelung**

sowie

→ Feststellung der Beibehaltung der bestehenden Sicherungsart im neuen Sicherungsbescheid nach der Rechtslage

- **- gemäß der EKVO 1961**
- **- nach dem Inkrafttreten des „Deregulierungsgesetz 2001“**

VWGH RO 2014/03/0077
VOM 18.02.2015

Ergebnis:

„Wird von der Behörde keine Ausgestaltung für den Einzelfall normiert, sondern lediglich entschieden, dass die bisherigen Sicherungen von schienengleichen Eisenbahnübergängen beibehalten werden können, kommt die Anordnung der sinngemäßen Anwendung des § 48 Abs 2 bis 4 EisenbahnG 1957 nicht zum Tragen. Dies vor dem Hintergrund, dass schon infolge der (früheren) Entscheidung über die Ausgestaltung der im Einzelfall zur Anwendung kommenden Sicherung ohnehin auf dem Boden der Abs 2 bis 4 des § 48 EisenbahnG 1957 eine Kostentragungsregelung besteht und diesbezüglich auch eine behördliche Entscheidung iSd § 48 Abs 3 leg cit unter den dortigen Voraussetzungen herbeigeführt werden konnte.“

Die Anwendbarkeit der Entscheidung auf Fälle nach der neuen Rechtslage gemäß der EiskrV 2012 ist strittig, oberstgerichtliche Entscheidungen hierzu besteht soweit ersichtlich noch nicht.

FÖRDERUNGEN FÜR GEMEINDE STRAßEN

Seit dem Finanzausgleich 2017 (§ 27 Abs 3 FAG) werden vom Bund Mittel für Investitionskosten von 2017 bis 2029 von 4,81 Millionen Euro jährlich bereitgestellt. Die Höhe der Zuschüsse im Einzelnen wird durch das jeweilige Bundesland auf Basis von Richtlinien festgelegt.

Achtung: Ein allfälliger Kostenersatz des Bundes hat im Anschluss an das Kostenaufteilungsverfahren nach § 48 EisbG unter Vorleistung der Gemeinde zu erfolgen.

Achtung: Es werden keine Kosten ersetzt, wenn die Eisenbahnkreuzung unter Zugrundelegung des Kriterienkatalogs aufgelassen hätte werden können.

Danke für die Aufmerksamkeit!