

Aktuelle Rechtsentwicklung zur Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und zur Kostentragung

ZVR 2021/205

EisbKrV;
EisbG

VfGH 26. 2. 2020,
G 179/2019;
10. 3. 2021,
E 582/2021;
VwGH
18. 2. 2015,
Ro 2014/03/0077;
26. 6. 2019,
Ra 2019/03/0012;
2. 4. 2020,
Ra 2019/03/016;
18. 12. 2020,
Ra 2020/03/0122;
8. 2. 2021,
Ro 2020/03/0044;
21. 10. 2020,
Ra 2020/03/0079;
24. 9. 2019,
Ra 2019/03/0038
und Ra 2019/03/
0039;
23. 10. 2019,
Ra 2019/03/0058;
18. 12. 2019,
Ro 2019/03/0023;
28. 1. 2020,
Ra 2019/03/0076;
23. 6. 2021,
Ra 2021/03/0033;
30. 6. 2021,
Ra 2021/03/0013;
30. 6. 2021,
Ra 2021/03/0011

Eisenbahn-
kreuzung;
Sicherung;
Kosten

Seit dem Erscheinen des ersten Beitrags in ZVR 2018, 506 zur neuen EisbKrV ist mittlerweile eine relativ beachtliche Anzahl an Erk des VwGH ergangen, durch die die Rechtsmaterie weiterentwickelt wurde. Zudem wurden die grundlegenden ges Kostenbestimmungen des EisbG einer verfassungsrechtl Überprüfung durch den VfGH unterzogen. Während in den ersten Jahren nach Inkrafttreten der EisbKrV va noch techn Aspekte der Sicherung Schwerpunkt der Verfahren vor den Behörden und Verwaltungsgerichten waren, liegt der Schwerpunkt nunmehr auf der Frage der Tragung der Kosten durch Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) und Träger der Straßenbaulast (vorwiegend Gemeinden und Länder). Der vorliegende Beitrag fasst die aktuelle Rsp zusammen und stellt den gegenwärtigen Stand zu Sicherung und Kostentragung dar.

Von Wolfgang Motter und Dieter Wurmitzer

Inhaltsübersicht:

- A. Ausgangslage
- B. Aktuelle Judikatur zur Kostentragung
 1. VfGH 26. 2. 2020, G 179/2019–25
 2. VwGH 2. 4. 2020, Ra 2019/03/016 ua
 - a) VwGH 18. 2. 2015, Ro 2014/03/0077
 - b) VwGH 26. 6. 2019, Ra 2019/03/0012
 - c) VwGH 18. 12. 2020, Ra 2020/03/0122
 - d) VwGH 23. 6. 2021, Ra 2021/03/0033;
30. 6. 2021, Ra 2021/03/0013 und
30. 6. 2021, Ra 2021/03/0011
 - e) VwGH 2. 4. 2020, Ra 2019/03/016
 3. VwGH 18. 12. 2020, Ra 2020/03/0122, 01234
 4. VwGH 8. 2. 2021, Ro 2020/03/0044
 5. VwGH 21. 10. 2020, Ra 2020/03/0079
 6. Übersicht
- C. Aktuelle Judikatur zur Sicherung von Eisenbahnkreuzungen
 1. VwGH 24. 9. 2019, Ra 2019/03/0038 und
Ra 2019/03/0039
 2. VwGH 23. 10. 2019, Ra 2019/03/0058
 3. VwGH 18. 12. 2019, Ro 2019/03/0023
 4. VwGH 28. 1. 2020, Ra 2019/03/0076

A. Ausgangslage

Aufgrund des Inkrafttretens der neuen EisbKrV BGBl II 2012/216 mit 1. 9. 2012, die die zuvor geltende EKVO 1961 (idF BGBl 1988/123) ersetzt, hat die **Behörde sämtliche Eisenbahnkreuzungen in Österreich bis zum Jahr 2024 zu überprüfen** (§§ 102 und 103 EisbKrV iVm § 49 Abs 2 EisbG).

Für alte, noch nach der EKVO 1961 gesicherte Eisenbahnkreuzungen, kommen diesbzgl iW drei Varianten in Betracht¹⁾ (vgl § 102 EisbKrV):

a) Neuerrichtung der Sicherungsanlage gemäß der EisbKrV,

b) Anpassung der bestehenden Sicherungsanlage an die Bestimmungen der EisbKrV,

c) Beibehaltung der bestehenden Sicherungsanlage.

Im Anschluss an das Behördenverfahren über die Sicherung der Eisenbahnkreuzung können das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast, falls diese keine einvernehmliche Regelung über die Kosten der neuen Sicherung finden, die Behörde anrufen.

Diese hat sodann über die Höhe der erforderlichen Kosten der Sicherung samt der zukünftigen Kosten der Erhaltung und Inbetriebhaltung sowie über die prozentuale Aufteilung der Kosten auf beide Parteien zu entscheiden (§ 48 Abs 2 bis 4 iVm § 49 Abs 2 EisbG).

Gemäß der **Grundregel** des § 48 Abs 2 EisbG sind die Kosten **ex lege jeweils zur Hälfte** vom EIU und dem Träger der Straßenbaulast zu tragen.

Eine davon **abweichende Kostenaufteilung** (zB 70% zu 30%) ist gem § 48 Abs 3 EisbG ebenso möglich, sofern dies von einer der Parteien beantragt wird und im Einzelfall Umstände vorliegen, die das Ausmaß der von der Grundregel abweichenden Kostenaufteilung rechtfertigen. Derartige, eine abweichende Entscheidung rechtfertigende Umstände sind gem § 48 Abs 3 EisbG Änderungen des Verkehrs auf der Eisenbahn oder der Straße, erzielte Verbesserungen der Abwicklung des Verkehrs, hierdurch erzielte allfällige Ersparnisse und im Sonderinteresse eines Verkehrsträgers aufgewendete Mehrkosten.

1) Vgl zur Ausgestaltung des Spruchs des Sicherungsbescheids VwGH 5. 9. 2018, Ro 2018/03/0017; vgl zudem ZVR 2018/251, 508.

B. Aktuelle Judikatur zur Kostentragung

1. VfGH 26. 2. 2020, G 179/2019–25

Verfassungskonformität der Kostenregelung gem § 48 Abs 2 bis 4 iVm § 49 Abs 2 EisbG bei gebotener Parteistellung des Trägers der Straßenbaulast im Sicherungsverfahren

Aufgrund eines vom LVwG NÖ (das eine besonders hohe Fallzahl an eisenbahnkreuzungsrechtl Kostenverfahren in Österreich aufweist) eingeleiteten Gesetzesprüfungsverfahrens wurde die Kostenregelung des EisbG (§ 48 Abs 2 bis 4 iVm § 49 Abs 2 EisbG) einer verfassungsrechtl Prüfung durch den VfGH unterzogen. Begründend verwies das LVwG NÖ insb auf die gemäß der bisherigen stRsp des VwGH²⁾ fehlenden Parteistellung des Trägers der Straßenbaulast im vorangehenden Sicherungsverfahren gem § 49 Abs 2 EisbG. Dem Träger der Straßenbaulast war es aufgrund der von der stRsp verneinten Parteistellung bislang unmöglich, im späteren Verfahren über die Kostentragung Bedenken gegen die ohne seine Beziehung als Partei erfolgte Sicherungsentscheidung vorzubringen.

Der VfGH hat im Folgenden die **Verfassungskonformität der Bestimmungen des § 48 Abs 2 bis 4 und § 49 Abs 2 EisbG bestätigt** und ausgesprochen, dass lediglich die bisherige stRsp, wonach dem Träger der Straßenbaulast im Sicherungsverfahren keine Parteistellung zukomme, mit dem Gleichheitssatz unvereinbar ist:

„Es ist mit dem Gleichheitsgrundsatz unvereinbar, die Pflicht zur (anteiligen) Kostentragung für eine bescheidmäßig angeordnete Sicherung dem Träger der Straßenbaulast aufzuerlegen, aber nur dem Eisenbahnunternehmen die Parteistellung in dem Verfahren zur Erlassung dieses (den Kostenanspruch begründenden) Bescheides zu gewähren (vgl VfSlg 12.240/1989). Da auch im nachgelagerten Kostenverfahren gem § 49 Abs 2 EisbG keine Möglichkeit besteht, eine (allenfalls zu Unrecht) erfolgte bescheidmäßige Anordnung einer Sicherung zu bekämpfen (vgl VwGH 21. 5. 2019, Ro 2018/03/0050), werden Träger der Straßenbaulast in gleichheitswidriger Weise in ihren Parteirechten verletzt [...] Die Bestimmungen des § 49 Abs 2 EisbG sind daher einer verfassungskonformen Interpretation dahin, dem Träger der Straßenbaulast im Verfahren über die Anordnung der Sicherung eines Eisenbahnüberganges Parteistellung zu gewähren, zugänglich. Diese Auslegung ist auch wegen des Erfordernisses, eine Gesetzesbestimmung – soweit möglich – einer verfassungskonformen Auslegung zuzuführen, geboten.“

Im Ergebnis ist die Kostenbestimmung des § 48 Abs 2 bis 4 iVm § 49 Abs 2 EisbG daher verfassungskonform. In Abänderung der bisherigen stRsp hat allerdings auch dem **Träger der Straßenbaulast im Verfahren über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen gem § 49 Abs 2 EisbG Parteistellung zuzukommen.**

2. VwGH 2. 4. 2020, Ra 2019/03/016 ua

Zur Zulässigkeit einer neuen behördlichen Kostenentscheidung

Die Änderung der Sicherung von noch gemäß der alten EKVO 1961 gesicherten Eisenbahnkreuzungen zu einer Sicherung gemäß der neuen EisbKrV wirft regelmäßig die Frage auf, wer die Kosten hierfür zu tragen hat bzw ob und in welchem Ausmaß überhaupt eine neue Kostenentscheidung zulässig ist. Die Beantwortung dieser Frage ist aufgrund der in der Praxis regelmäßig unterschiedlich anzutreffenden Formulierungen des Spruchs der Sicherungsbescheide,³⁾ der Vielzahl an möglichen Sachverhaltskonstellationen sowie einer Nov der Gesetzeslage durch das DeregulierungsG 2001 BGBl I 2001/151 nach wie vor komplex.

Die derzeit geltende Kostenregelung des § 48 EisbG besteht iW seit Inkrafttreten des DeregulierungsG 2001, seit dem die Entscheidung der Behörde über die Art der Sicherung von der Entscheidung der Behörde über die Kosten entkoppelt wurde. Seither hat sohin primär nicht mehr die Behörde über die Kosten der Sicherung zu entscheiden, sondern sollen die Kosten, falls möglich, zwischen den Parteien einvernehmlich geregelt werden. Die durch das DeregulierungsG 2001 geschaffene Neuregelung von § 48 EisbG dient der Vereinfachung bzw Erleichterung des Verfahrens.⁴⁾

Die Frage der Zulässigkeit eines Antrags auf Kostenentscheidung gem § 48 Abs 2 bis 4 iVm § 49 Abs 2 EisbG nach Inkrafttreten des DeregulierungsG 2001 wurde bis dato kasuistisch geregelt:

a) VwGH 18. 2. 2015, Ro 2014/03/0077

Mit dem vorliegenden Erk wurde (zur Rechtslage ausschließlich die EKVO 1961 betr) als **Grundregel festgelegt, dass bei Anordnung oder bei Nichtanordnung einer Kostenentscheidung durch die Behörde in der Vergangenheit eine spätere neue Kostenentscheidung dann nicht mehr zulässig ist, wenn die bisherige Sicherung „beibehalten“ wird. Lediglich wenn eine neue Art der Sicherung angeordnet wird, ist auch eine neue Kostenentscheidung möglich:**

„Wird aber von der Behörde keine derartige Ausgestaltung für den Einzelfall normiert, sondern lediglich – wie unstrittig vorliegend – entschieden, dass die bisherigen Sicherungen von schienengleichen Eisenbahnübergängen beibehalten werden können, kommt die Anordnung der sinngemäßen Anwendung des § 48 Abs 2 bis 4 EisbG 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 EisbG eine Kostentragungsregelung besteht und diesbzgl auch eine behörtl Entscheidung iSd § 48 Abs 3 leg cit unter den dortigen Voraussetzun-

2) Vgl zuletzt VwGH 9. 1. 2017, Ra 2016/03/0119, mwN.

3) Vgl zur Ausgestaltung des Spruchs des Sicherungsbescheids VwGH 5. 9. 2018, Ro 2018/03/0017; vgl zudem ZVR 2018/251, 508.

4) Vgl ErläutRV AB 886 BlgNR 21. GP 2; vgl zudem OGH 17. 7. 2014, 4 Ob 122/14s sowie VwGH 18. 2. 2015, Ro 2014/03/0077.

gen herbeigeführt werden konnte. Würde für den Fall, dass behördl die Weiterbelassung einer schon bestehenden Sicherung entschieden wird, neuerlich die Möglichkeit einer Kostentragsregelung iSd § 48 Abs 2 bis 4 EisbG offen stehen, würde das nicht nur die in § 48 Abs 3 leg cit getroffene Regelung, dass ein Antrag auf behördl Festlegung der Kostentragsregelung nur innerhalb einer Frist von drei Jahren ab Rechtskraft der behördl Entscheidung über die Ausgestaltung der im Einzelfall zur Anwendung kommenden Sicherung zulässig ist, unterlaufen, sondern es würde auch die mit dem in § 48 Abs 2 bis 4 EisbG verwirklichten System insgesamt intendierte Entlastung und Erleichterung für die Verwaltungsbehörden konterkariert werden. [...]

Für den Fall, dass die behördl Entscheidung über die Ausgestaltung der Sicherung vor dem Inkrafttreten des DeregulierungsG 2001 nach § 48 EisbG in seiner früheren Fassung erfolgte, ohne dass die Kostentragsregelung geregelt wurde, steht es der Behörde nicht offen, bei der Feststellung, dass die bisherige Sicherungsanlage beibehalten werden kann, nunmehr eine Kostentragsregelung auf der Grundlage des § 48 Abs 3 EisbG in seiner nach dem DeregulierungsG 2001 erfolgten Fassung vorzunehmen.“

Da die Entscheidung allerdings nur eine nach der alten EKVO 1961 gesicherte Eisenbahnkreuzung zum Inhalt hatte, blieb zunächst unklar, inwieweit die Grundsätze der Entscheidung auch auf gemäß der neuen EisbKrV gesicherte Eisenbahnkreuzungen übertragbar sind.

b) VwGH 26. 6. 2019, Ra 2019/03/0012

Mit dem folgenden Erk VwGH 26. 6. 2019, Ra 2019/03/0012, das bereits zum Teil die neue EisbKrV umfasste (der alte Sicherheitsbescheid erfolgte nach der EKVO 1961, der neue nach der EisbKrV), wurde zum einen klargestellt, dass die (von der Beibehaltung zu unterscheidende) **bloße Anpassung gem § 102 Abs 3 EisbKrV** einer alten, nach der EKVO 1961 gesicherten Eisenbahnkreuzung an die neuen Bestimmungen der EisbKrV **keine neue Kostenentscheidung** zulässt:

„Aus der Terminologie des § 102 Abs 3 EisbKrV 2012 geht hervor, dass – unter der Voraussetzung einer Anpassungsmöglichkeit an die techn Notwendigkeiten – eine Beibehaltung und somit eine Weiterbelassung einer schon bestehenden Sicherungsart von schienengleichen Eisenbahnübergängen ermöglicht wurde. Gerade die Möglichkeit der Anpassung bedingt die Weiterbelassung bzw Beibehaltung der bereits gegebenen Sicherungsart (ungeachtet der vorzunehmenden techn Anpassungen).“ (VwGH 26. 6. 2019, Ra 2019/03/0012)

Zum anderen erfolgte eine Klarstellung für den Fall der sachverhaltsgegenständl **Beibehaltung der nicht-techn Sicherungsart „Gewährleisten des erforderl Sichtraums“** (§ 4 EKVO 1961 bzw § 4 Abs 1 Z 1

EisbKrV), in dem grds ebenfalls **keine neue Kostenentscheidung** zulässig ist:

„Für den Fall, dass die behördl Entscheidung über die **Ausgestaltung der Sicherung** vor dem Inkrafttreten des DeregulierungsG 2001, BGBl I 2020/151, nach § 48 EisbG 1957 in seiner früheren Fassung erfolgte, **ohne dass die Kostentragsregelung geregelt wurde, steht es der Behörde nicht offen, bei der Feststellung, dass die bisherige Sicherungsanlage beibehalten werden kann, nunmehr eine Kostentragsregelung auf der Grundlage des § 48 Abs 3 EisbG 1957 in seiner nach dem DeregulierungsG 2001 erfolgten Fassung vorzunehmen.** Dem sowie auch der Anwendung des § 48 Abs 2 EisbG 1957 in seiner nach dem DeregulierungsG 2001 erfolgten Fassung steht die Rechtskraft der damaligen behördl Entscheidung entgegen, wobei es dem Eisenbahnunternehmen und einem Träger der Straßenbaulast offen gestanden wäre, die damalige Entscheidung mit Blick auf die Frage der Kostenregelung zu bekämpfen. Sollte sich allerdings die Behörde bei ihrer damaligen Entscheidung einen gesonderten Abspruch über die Kostentragsregelung vorbehalten haben, wurde auch dieser Vorbehalt rechtskräftig und es wäre dem Eisenbahnunternehmen bzw einem Träger der Straßenbaulast offen gestanden, eine behördl Entscheidung im Säumnisweg herbeizuführen.“ (VwGH 26. 6. 2019, Ra 2019/03/0012)

Während sohin nunmehr die kostentechn Auswirkung bei Beibehaltung nicht-techn Sicherungen geklärt war, blieb nach wie vor unklar, wie sich die Beibehaltung techn Sicherungsanlagen (zB Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken) auf die Zulässigkeit einer neuen Kostenentscheidung auswirkt. Weitere Unklarheit herrschte zudem aufgrund der in der Praxis unterschiedl Ausgestaltung des Spruchs der jeweiligen Sicherheitsbescheide, in denen die ges Begrifflichkeiten des § 102 EisbKrV „beibehalten“ oder „angepasst“ nicht immer angeführt werden. Denkbar war sohin, dass mangels der ausdrückl Anordnung einer Beibehaltung oder einer Anpassung im Spruch des Sicherheitsbescheids eine neue Sicherungsart angeordnet wird, die in der Folge auch eine neue Kostenentscheidung ermöglicht. Der VwGH wurde sohin zur Klärung dieser Fragen neuerlich angerufen.

c) VwGH 18. 12. 2020, Ra 2020/03/0122

Mit dem Erk VwGH 18. 12. 2020, Ra 2020/03/0122 wurde nunmehr klargestellt, dass eine Beibehaltung der Sicherungsart, die eine neue Kostenentscheidung ausschließt, **auch dann als Beibehaltung zu beurteilen ist, wenn zwar der Begriff „Beibehaltung“ nicht ausdrückl im Spruch des Sicherheitsbescheids angeführt wird, aber im Ergebnis dennoch eine Sicherungsart angeordnet wird, die mit der vorherigen vergleichbar ist:**

„Dass dabei letztlich eine Sicherungsart festgelegt wird, die mit der früher angeordneten vergleichbar ist, spielt keine Rolle“ (VwGH 18. 12. 2020, Ra 2020/03/0122)

- d) VwGH 23. 6. 2021, Ra 2021/03/0033;
30. 6. 2021, Ra 2021/03/0013 und 30. 6. 2021,
Ra 2021/03/0011

Den sachverhaltsgegenständlichen Kostenverfahren lagen neuerlich unklar formulierte bzw nicht der gebotenen Spruchform⁵⁾ entsprechende Bescheide des Sicherungsverfahrens zugrunde, insb war unklar, ob eine Anpassung der Sicherung iSd § 102 Abs 3 EiskrV angeordnet wurde. Im Falle derart unklarer Sicherungsbescheide ist kostentechn von einer neuen Sicherungsentscheidung auszugehen:

„Lässt sich dem Spruch der (rechtskräftigen) Sicherungsentscheidung aber nicht mit der erforderl Bestimmtheit entnehmen, dass eine Beibehaltung der Sicherung iSd § 102 Abs 3 EiskrV festgelegt wurde, ist von einer neuen Sicherungsentscheidung auszugehen, die es auch ermöglicht, die Kostentragung nach § 48 Abs 2 bis 4 EibG neu zu regeln.“ (VwGH 23. 6. 2021, Ra 2021/03/0033 ua)

- e) VwGH 2. 4. 2020, Ra 2019/03/016

Die bislang ergangene Rsp des VwGH, wonach die Beibehaltung der Sicherungsart keine neue Kostenentscheidung mehr zulässt, führte zur weiteren Frage, ob damit eine einmal ergangene Kostenentscheidung nunmehr unbestimmt fortgelten würde, sowie wie Fälle zu behandeln sind, bei denen zwar die Beibehaltung der Sicherungsart angeordnet wird, die bestehenden Sicherungsanlagen aber so alt sind, dass deren techn Nutzungsdauer abgelaufen ist und die Sicherungsanlagen komplett neu errichtet werden müssen.

Mit dem Erk VwGH 2. 4. 2020, Ra 2019/03/016, wurde dazu in einer gewissen „Aufweichung“ der bisherigen Judikatur ausgesprochen, dass eine neue Kostenentscheidung trotz der Anordnung der Beibehaltung der Sicherung zulässig ist, wenn die techn Nutzungsdauer der bestehenden Sicherungsanlage bereits abgelaufen ist und die Sicherung „nicht iW unverändert weiterbelassen“ wurde:

„Anders als in jenem Fall, der dem Erk Ro 2014/03/0077 zugrunde lag, wurde im gegenständlichen Fall nicht bloß dahingehend entschieden, dass die bisherigen Sicherungen beibehalten werden können. Es wurde auch nicht nur über die Beibehaltung der bisherigen Sicherungsart durch Gewährleisten des Schraumbereichs oder die (vorläufige) Beibehaltung einer Schrankenanlage mit Lichtzeichen gem § 102 Abs 3 EiskrV abgesprochen, wie dies im Falle des Erk Ra 2019/03/0012 geschehen war. Im vorliegenden Fall ordnete der LH von OÖ mit Bescheid v 16. 7. 2015 vielmehr gem § 49 Abs 2 EibG an, dass die gegenständliche Eisenbahnkreuzung, deren Sicherungsanlagen aufgrund des Ablaufes der techn Nutzungsdauer jedenfalls zu erneuern waren, durch eine Lichtzeichenanlage mit Lätewerk gesichert werden müsse. Es lag somit kein Fall vor, in dem die bestehende Sicherung iW unverändert weiterbelassen werden konnte, wodurch die bisher vom VwGH entschiedenen Fälle gekennzeichnet waren, sondern es wurde eine (neue) Entscheidung über die Ausgestaltung der Art und Weise der Sicherung

und damit deren inhaltl gestaltende Festlegung im Einzelfall getroffen. Dass dabei letztl eine Sicherungsart festgelegt wurde, die mit der früher angeordneten vergleichbar war, spielt dabei keine Rolle. Bei dieser Ausgangslage kommen die Erwägungen des VwGH in seiner Vorjudikatur, wonach die Möglichkeit einer (neuen) Entscheidung über die Kostentragung die Rechtskraft der seinerzeitigen Entscheidung oder – wie fallbezogen – die Rechtswirkungen einer früher vereinbarten Kostenregelung unterlaufen würde, nicht zum Tragen. Es liegt vielmehr eine Konstellation vor, in der – wie der VwGH in seinem zit Erk Ra 2019/03/0012, Rn. 20, anerkannt hat – eine bestehende Kostenregelung oder Kostenentscheidung im Gefolge der Anordnung gem § 49 Abs 2 EibG neu geregelt werden kann.“ (vgl VwGH 2. 4. 2020, Ra 2019/03/016)

Offen blieb allerdings, wann eine bestehende Sicherung als „nicht iW unverändert weiterbelassen“ zu beurteilen ist. Zudem stellte sich die Frage, wie beizubehaltende Sicherungsanlagen kostentechn zu behandeln sind, deren techn oder wirtschaftl Nutzungsdauer zwar weit fortgeschritten, aber noch nicht zur Gänze abgelaufen ist.

Weitere Entscheidungen des VwGH hierzu sind zu erwarten.

Eine verfassungswidrige Gleichheitswidrigkeit in der kostentechn unterschiedl Behandlung von Sicherungsanlagen, deren techn Nutzungsdauer gänzlich abgelaufen ist, und Sicherungsanlagen, deren Nutzungsdauer nur zum Teil abgelaufen ist, wurde vom VfGH jedenfalls nicht angenommen.⁶⁾

3. VwGH 18. 12. 2020, Ra 2020/03/0122, 01234

Dreijährige Antragsfrist

Lange Zeit herrschte die Rechtsansicht, dass für Anträge an die Behörde auf Kostenentscheidung gem § 48 Abs 2 iVm § 49 Abs 2 EibG, die eine Aufteilung der Kosten auf Träger der Straßenbaulast und EIU im Verhältnis 50% zu 50% zum Begehren haben, keine Frist gelte,⁷⁾ sondern eine Frist nur für von dieser Grundregel abweichende Aufteilungsbegehren (zB 70% zu 30%) gem § 48 Abs 3 EibG bestünde. Die Oberste Eisenbahnbehörde zB führte begründend hierfür in überzeugender Weise ua aus: „Es wäre ein Wertungswiderspruch, könnten diese vom Gesetz vorgesehenen Verhandlungen zur Erzielung eines Einvernehmens zur Verjährung der Durchsetzbarkeit der Ansprüche auf die ges Kostentragungsregel (je zur Hälfte) führen. Darüber hinaus könnte einer der beiden Verkehrsträger mit dieser Vorgangsweise den Ablauf der Frist durch Verzögerung der Vergleichsverhandlungen („Hinhaltetaktik“) bewirken.“⁸⁾

5) Vgl zur Ausgestaltung des Spruchs des Sicherungsbescheids VwGH 5. 9. 2018, Ro 2018/03/0017; vgl zudem ZVR 2018/251, 508.

6) VfGH 10. 3. 2021, E 582/2021 ua.

7) Vgl zB LVwG Niederösterreich 13. 7. 2020, LVwG – AV 393/001–2020.

8) BMVIT 22. 8. 2016, BMVIT-265.150/0005-IV/SCH2/2015.

In dem Erk des VwGH 18. 12. 2020, Ra 2020/03/0122, 01234 wurde nunmehr allerdings ausgesprochen, dass die **Dreijahresfrist für alle Arten der Kostenentscheidung** gilt, dh sowohl für Anträge nach § 48 Abs 2 EisbG (Aufteilung 50% zu 50%), als auch für von diesem Verhältnis abweichende Anträge nach § 48 Abs 3 EisbG:

„[...] unterscheidet das EisbG nicht zwischen Anträgen nach § 48 Abs 2 und 3 EisbG. Das Gesetz sieht mangels Einigung der Parteien über die Kostentragung lediglich einen – befristeten – Antrag nach § 48 Abs 3 EisbG vor, mit dem eine behördliche Entscheidung über die strittige Kostenaufteilung erwirkt werden kann. Liegen die Voraussetzungen des § 48 Abs 3 EisbG nicht vor (etwa, weil die Antragsfrist von drei Jahren versäumt wurde oder die Behörde in Anwendung des § 102 Abs 3 EiskrV lediglich die Beibehaltung der bestehenden Sicherung – mit allfälligen einzelnen techn Anpassungen – angeordnet hat), kommt eine behördl (bzw verwaltungsgerichtl) Entscheidung über die Kostenregelung nicht in Betracht. Dem Antrag wäre vielmehr nicht stattzugeben.“ (VwGH 18. 12. 2020, Ra 2020/03/0122, 01234).

Dies hat zur Konsequenz, dass trotz allfälliger Verhandlungen zwischen Träger der Straßenbaulast und EIU ein Antrag auf Kostenentscheidung an die Behörde jedenfalls binnen drei Jahren ab Rechtskraft des Sicherungsbescheids gestellt werden muss, um eine Verfristung zu vermeiden.

Offen ist diesbzgl derzeit noch, ob ernsthaft geführte Vergleichsgespräche zwischen dem Träger der Straßenbaulast und dem EIU zu einer **Hemmung oder Unterbrechung** der Antragsfrist führen.

4. VwGH 8. 2. 2021, Ro 2020/03/0044

Zur Frage, wer als Träger der Straßenbaulast anzusehen ist

Die Frage, wer als Träger der Straßenbaulast iSv § 48 Abs 2 bis 4 iVm § 49 Abs 2 EisbG gilt und somit die Kosten für die Sicherung der Eisenbahnkreuzung mitzutragen hat, ist nicht immer unstrittig. Regelmäßig treten Konstellationen auf, in denen hins der Straßenstücke links und rechts der Bahn unterschiedliche Eigentümer bestehen oder Erhaltungs- und Instandhaltungsarbeiten von unterschiedlichen Personen ausgeübt werden.

Mit dem Erk VwGH 8. 2. 2021, Ro 2020/03/0044, wurde nunmehr erstmals definiert, wer Träger der Straßenbaulast iSv § 48 iVm § 49 Abs 2 EisbG ist:

„Als Träger der Straßenbaulast iSd § 48 EisbG ist jener Rechtsträger zu verstehen, dem der (Um-)Bau der durch die Sicherungsentscheidung gem § 49 Abs 2 EisbG betroffenen Straße(n) obliegt, sei es aufgrund einer ges oder vertragl Verpflichtung oder in Ermangelung der Verpflichtungen aufgrund des bloßen Umstandes, dass er auf seinem Grund einen Verkehr eröffnet bzw geduldet hat.“ **Hilfsweise ist darauf abzustellen, ob und durch wen faktisch auf**

seinem Grund ein Verkehr eröffnet bzw geduldet wurde.

Gemäß dem VwGH ist zudem der im Sicherungsbescheid angegebene Träger der Straßenbaulast im Ergebnis für das Kostenverfahren nicht verbindl bzw ist die nachfolgende Kostenentscheidung diesbzgl nicht an den Sicherungsbescheid gebunden.

Des Weiteren können hins einer Eisenbahnkreuzung **auch mehrere Träger der Straßenbaulast** bestehen:

„Treffen an einer Eisenbahnkreuzung Straßen unterschiedl Träger der Straßenbaulast zusammen und werden über die Eisenbahnkreuzung somit Verkehrsströme abgewickelt, die unmittelbar von Straßen unterschiedl Träger der Straßenbaulast herühren, wäre es sachl nicht begründbar, lediglich einen der beteiligten Träger der Straßenbaulast in die Kostenaufteilung einzubeziehen.“ (VwGH 8. 2. 2021, Ro 2020/03/0044)

5. VwGH 21. 10. 2020, Ra 2020/03/0079

Zur Ausgestaltung des Antragsbegehrens

Die Kostenregelung des § 48 Abs 2 bis 4 EisbG bezieht sich an sich nicht auf die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen, sondern auf die Auflassung von Eisenbahnübergängen. § 49 Abs 2 EisbG ordnet lediglich die „**sinngemäße**“ Anwendung von § 48 Abs 2 bis 4 EisbG auf die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen an. Intention des Antragstellers ist dabei regelmäßig die Bestimmung der Höhe der Kosten für die Sicherung der Eisenbahnkreuzung, der Kosten der zukünftigen Erhaltung und Inbetriebhaltung sowie die prozentuale Aufteilung der genannten Kosten zwischen Träger der Straßenbaulast und EIU durch die Behörde. Die gehörige Formulierung des entsprechenden Antrags war zeitweise strittig. Nunmehr wurde aber klar gestellt, dass an die Formulierung eines solchen Antrags kein besonders strenger Maßstab zu stellen ist:

„Dem AVG ist ein übertriebener Formalismus fremd, weswegen auch bei der Auslegung von Parteienbringen iSd § 13 AVG kein streng formalistischer Maßstab anzulegen ist. Wenn sich der Inhalt eines von einer Partei gestellten Anbringens als unklar erweist, ist die Behörde entsprechend den ihr gem § 37 iVm § 39 AVG obliegenden Aufgaben verpflichtet, den Ast zu einer Präzisierung seines Begehrens aufzufordern. Bei der Auslegung nach dem objektiven Erklärungswert kommt es darauf an, wie die Erklärung unter Berücksichtigung der konkreten ges Regelung, des Verfahrenszweckes und der der Behörde vorliegenden Aktenlage objektiv verstanden werden muss. Im Zweifel muss davon ausgegangen werden, dass eine Partei nicht einen von vornherein sinnlosen Antrag stellt.“

6. Übersicht

Zusammenfassend ergibt sich hins der **Zulässigkeit von neuen Kostenentscheidungen** gem § 48 Abs 2

bis 4 iVm § 49 Abs 2 EisbG nach derzeitigem Stand Folgendes:

- Anordnung einer neuen Sicherungsart: neue Kostenentscheidung möglich;
- Beibehaltung der Sicherungsart, aber Ablauf der techn Nutzungsdauer: neue Kostenentscheidung möglich;
- Beibehaltung der Sicherungsart, aber wesentl Änderungen: neue Kostenentscheidung möglich;
- Unklar formulierter Spruch, ob eine Anpassung gem § 102 Abs 3 EisbKrV vorliegt, oder nicht: neue Kostenentscheidung möglich
- Anpassung von Schrankenanlagen oder Lichtzeichenanlagen an die EisbKrV gem § 102 Abs 3 EisbKrV: keine neue Kostenentscheidung möglich;
- Beibehaltung der Sicherungsart, keine wesentl Änderung: keine neue Kostenentscheidung möglich.

Jeder Antrag auf Kostenentscheidung, auch solche nach § 48 Abs 2 iVm § 49 Abs 2 EisbG, ist binnen drei Jahren ab Rechtskraft des Sicherungsbescheids bei der Behörde zu stellen.

C. Aktuelle Judikatur zur Sicherung von Eisenbahnkreuzungen

1. VwGH 24. 9. 2019, Ra 2019/03/0038 und Ra 2019/03/0039

Keine Zuständigkeit der Eisenbahnbehörde für die Sicherung von nicht-öff Eisenbahnkreuzungen

Mit den vorliegenden Erk hat der VwGH die bereits bislang hA bestätigt, wonach der **Eisenbahnbehörde keine Kompetenz für die Sicherung nicht-öff Eisenbahnkreuzungen** zukommt, sondern dies gem § 47a EisbG Sache des EIU unter Vorschreibung von Benützungbedingungen an den Wegeberechtigten ist:

„Es verbleibt damit keine ‚Restkompetenz‘ der Behörde für eine Festlegung der Art der Sicherung von nicht-öff Eisenbahnübergängen. Vielmehr liegt seit der Nov BGBl I 2006/125 die Verantwortung für die Festlegung von Benützungbedingungen für nicht-öff Eisenbahnübergänge, wozu auch die Entscheidung über deren Sicherung zählt, gem § 47a EisbG beim Eisenbahnunternehmen selbst.“

2. VwGH 23. 10. 2019, Ra 2019/03/0058

Maßgeblichkeit der örtlich zulässigen Geschwindigkeit

Mit dem vorliegenden Erkenntnis hat der VwGH seine Rsp bestätigt (vgl VwGH 8. 4. 2019, Ro 2018/03/0014), wonach die **maßgebl Geschwindigkeit für die Entscheidung über die Art der Sicherung** nicht die Höchstgeschwindigkeit der Strecke gemäß der Bau- und Betriebsbewilligung, sondern die **örtl zulässige Geschwindigkeit** iSd § 113 Abs 8 EisbBBV ist (s dazu auch das „Verzeichnis der örtl zulässigen Geschwindigkeiten und Besonderheiten“ [VzG]):

„Wie der VwGH im Erk v 8. 4. 2019, Ro 2018/03/0014, auf dessen nähere Begründung gem § 43 Abs 2 VwGG verwiesen wird, ausgeführt hat, ist dann, wenn das EIU eine örtlich zulässige Ge-

schwindigkeit im Bereich der Eisenbahnkreuzung festgelegt und in geeigneter Weise dargestellt hat, die unter der ‚Streckenhöchstgeschwindigkeit‘ nach der Bau- und Betriebsbewilligung oder der sonst iSd § 113 EisbBBV zulässigen Geschwindigkeit liegt, diese örtl zulässige Geschwindigkeit der Entscheidung über die Art der Sicherung zu Grunde zu legen.“

Zudem ist bei der Entscheidung über die Art der Sicherung gem § 5 Abs 1 EisbKrV **auch auf die künftige „absehbare Entwicklung“ abzustellen**, womit auch eine beabsichtigte Herabsetzung der örtl zulässigen Geschwindigkeit zu berücksichtigen ist, so zB im Zuge eines Fahrplanwechsels.

„Das VerwG hat seine Entscheidung grds an der zum Zeitpunkt seiner Entscheidung maßgebl Sach- und Rechtslage auszurichten (vgl nur etwa VwGH 23. 2. 2018, Ra 2017/03/0064; VwGH 21. 10. 2014, Ro 2014/03/0076). Es hat daher nicht konkret absehbare Entwicklungen außer Acht zu lassen. Liegen jedoch bereits konkrete Anhaltspunkte dafür vor, dass es in absehbarer Zeit zu einer Änderung des maßgebl Sachverhaltes kommen wird und ist es in der Lage, sich über die Auswirkungen dieser Änderung ein hinlängliches Bild zu machen, dann ist auf derartige Entwicklungen bei der Entscheidung Bedacht zu nehmen.“

3. VwGH 18. 12. 2019, Ro 2019/03/0023

Überprüfungspflicht der Behörde auch für durch Bewachung gem § 10 EKVO 1961 gesicherte Eisenbahnkreuzungen

Hins bestehender Sicherung von Eisenbahnkreuzungen durch Bewachung gem § 10 EKVO 1961 enthält die EisbKrV keine ausdrückl Überprüfungsbestimmungen durch die Behörde.

Fraglich war, ob ein Bescheid, mit dem eine Sicherung durch Bewachung gem § 10 EKVO 1961 angeordnet wurde, trotz der Geltung der neuen EisbKrV für den Fall, dass keine Änderung der Sachlage erfolgt, weiter gilt.

Dies hat der VwGH nunmehr verneint und führt in seiner E Ro 2019/03/0023 v 18. 12. 2019 dazu aus:

„[...] sodass grds alle Eisenbahnkreuzungen den in der EisbKrV normierten Standards zu entsprechen haben. [...] Es ist vielmehr davon auszugehen, dass die Eisenbahnbehörde bestehende Eisenbahnkreuzungen unter Einhaltung des dafür in der EisbKrV festgelegten Zeitrahmens zu überprüfen hat [...] Daraus folgt, dass die Behörde im Rahmen der amtswegigen Überprüfung einer bestehenden Sicherung gem § 5 Abs 1 EisbKrV jeweils bescheidmäßig entweder eine neue Sicherung aufgrund der maßgebl Änderung der Sachlage vorzuschreiben hat, oder mangels maßgebl Änderung der Sachlage die bestehende Sicherung auf Basis des durchgeführten Ermittlungsverfahrens zu bestätigen hat.[...]“

4. VwGH 28. 1. 2020, Ra 2019/03/0076 Anordnung der Ausführung und der Schließmodalitäten von Schranken durch die Eisenbahnbehörde

Gegenständl war fraglich, ob die Behörde neben der Anordnung der Sicherungsart „Lichtzeichen mit Schranken“ auch die Ausführung (als Voll- oder Halbschranken) und die Schließmodalität (versetztes bzw gleichzeitiges Schließen) der Schranken anzuordnen hat, was der VwGH nunmehr mit der E Ra 2019/03/0076 v 28. 1. 2020 bejaht hat:

„Die Anordnung, dass eine Eisenbahnkreuzung durch Lichtzeichen mit Schranken iSd § 4 Abs 1 Z 4 EibKrV zu sichern ist, verlangt die weitere Festlegung der Ausführung und der Schließmodalitäten nach § 4 Abs 2 EibKrV, und es ist kein Ab-spruch nach § 4 Abs 2 EibKrV möglich, ohne dass – zuvor – die Sicherung als solche nach § 4 Abs 1 Z 4 EibKrV festgelegt wurde.“

→ In Kürze

Der Beitrag fasst die wesentlichsten Entscheidungen des VwGH und VfGH der jüngsten Zeit zur Thematik der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und der Kosten hierfür zusammen.

→ Zum Thema

Über die Autoren:

Mag. Wolfgang Motter ist Rechtsanwalt bei der Walch/Zehetbauer/Motter Rechtsanwälte OG mit den Tätigkeitsschwerpunkten Eisenbahnrecht sowie Transport- und Transportversicherungsrecht.

Kontakt-daten: RA Mag. Wolfgang Motter, Walch/Zehetbauer/Motter Rechtsanwälte OG, Biberstraße 11, 1010 Wien.
Tel: +43 (0)1 512 57 10,
E-Mail: kanzlei@zehetbauer-motter.at,
Internet: www.zehetbauer-motter.at/

Mag. Dieter Wurmitzer ist seit 2007 Jurist in der ÖBB-Infrastruktur AG mit dem Tätigkeitsschwerpunkt Anlagenrecht, davor selbstständiger Rechtsanwalt.
Kontakt-daten: Mag. Dieter Wurmitzer, ÖBB-Infrastruktur AG, Praterstern 3, 1020 Wien.
E-Mail: dieter.wurmitzer@oebb.at,
Internet: www.oebb.at/infrastruktur/

Entwicklungen im europäischen Schadenersatzrecht 2020

Bericht über die 20th Annual Conference on European Tort Law (ACET)

Nach einer durch die Corona-Pandemie bedingten Zwangspause im Jahr 2020¹⁾ organisierte das Institut für Europäisches Schadenersatzrecht der Österreichischen Akademie der Wissenschaften und der Universität Graz (ETL) gemeinsam mit dem Europäischen Zentrum für Schadenersatz- und Versicherungsrecht (ECTIL) die Annual Conference on European Tort Law (ACET) im Jahr 2021 erneut.²⁾ Damit feierte die Konferenz nicht nur ihr 20-jähriges Bestehen, sondern wurde auch zum ersten Mal vollständig digital abgehalten.

ZVR 2021/206

A. Neues Format trifft auf Altbewährtes

Von 8. bis 9. 4. 2021 nahmen über 350 ExpertInnen aus über 47 Ländern³⁾ an der Konferenz über den „ACET@home“-Livestream teil. Nach den Eröffnungsworten von *Ernst Karner*, Direktor des ETL und ECTIL, und einem techn Briefing durch Moderator *Bernhard A. Koch* startete die digitale Konferenz mit den für am eur Schadenersatzrecht Interessierte besonders wertvollen Länderberichten. 30 renommierte ExpertInnen aus nahezu allen Rechtsordnungen Europas präsentierten die jeweils wichtigsten haftungsrechtl Gesetzgebungsakte und Gerichtsentscheidungen des Jahres 2020. Diese Länderberichte nutzte *Walter Doralt* (Univ Graz) am zweiten Tag der Konferenz, um nach den einleitenden

Worten der Moderatorin *Barbara C. Steininger* ein rechtsvergleichendes Resümee zu ziehen und dabei die national und international wichtigsten schadenersatzrechtl Entwicklungen des letzten Jahres herauszuarbeiten. Einen besonderen Höhepunkt bildete die

1) 2020 wurde zwar keine Konferenz abgehalten, das Yearbook ist aber dennoch erschienen, s *Karner/B. C. Steininger* (Hrsg), *European Tort Law Yearbook: European Tort Law 2019* (2020).

2) Zur 18th Annual Conference on European Tort Law s *Kolbitsch/Velisek*, *Entwicklungen im europäischen Schadenersatzrecht 2018*, ZVR 2019, 296.

3) Neben Teilnehmern aus allen eur Ländern wurde der Livestream bspw auch in Australien, Brasilien, China, Indien, Japan, Kolumbien, Malaysia, Mongolei, Russland, Singapur, Südafrika, Thailand und den USA aufgerufen.