

Pressespiegel

05. April 2018

1 Schlagzeilen

Inhaltsverzeichnis

Wer zahlt jetzt eigentlich bei Eisenbahnkreuzungen?

Die Gemeinde (Stmk.) (Print) | 04.04.2018 | Seite 12, 13
Eisenberger & Herzog

3

Thema: Eisenberger & Herzog

Autor: k.A.

Wer zahlt jetzt eigentlich bei

Nach unserem ersten Artikel in der letzten Ausgabe der Gemeinde berichten wir diesmal ausführlich über die aktuellen rechtlichen Rahmenbedingungen hinsichtlich der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012.

Worauf müssen unsere GEMEINDEN achten, welche Urteile gibt es bisher rund um die Frage der Kostentragung und was wird in nächster Zeit auf die STEIRISCHEN GEMEINDEN zukommen?

von RA Mag. Kathrin Bayer und RA Univ.-Prof. Dr. Georg Eisenberger, Eisenberger & Herzog Rechtsanwalts GmbH

1. Worum geht es?

Unfälle an Eisenbahnkreuzungen zieren immer wieder die Titelblätter der Tageszeitungen. Schwere Unfälle häufen sich meist an Eisenbahnkreuzungen ohne technische Sicherung (durch Lichtzeichen- oder Schrankenanlagen).

Die **technische Sicherung** kostet **zwischen 200.000 und 500.000 Euro**, abhängig davon, welche Sicherungsart im Einzelfall erforderlich ist, welcher Verkehrsweg gekreuzt wird und um welches Eisenbahnunternehmen es geht.

Betriebs- und Instandhaltungskosten belaufen sich auf etwa **10.000 bis 30.000 Euro** jährlich. Bei diesen Summen stellt sich natürlich die Frage, welcher der Verkehrsträger - Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast (je nach Straßenart Bund, Land, Gemeinde) - dafür aufkommen muss.

2. Mussten Gemeinden immer schon (anteilige) Kosten tragen?

Wer welche Kosten bei Eisenbahnkreuzungen trägt,

ist kein völlig neues Thema. **Schon nach den alten Bestimmungen** im Eisenbahngesetz musste die Eisenbahnbehörde darüber absprechen, welche **Kosten die betroffenen Verkehrsträger** (bei Gemeindestraßen: Eisenbahnunternehmen und GEMEINDE) zu welchem Anteil zu tragen haben.

Allerdings war darüber direkt im **Sicherungsverfahren** abzusprechen; und es galten die **weniger strengen Sicherungsanforderungen** der Eisenbahnkreuzungsverordnung 1961.

Nach **alter Rechtslage** galt also Folgendes:

- **Sicherungsverfahren = Kostentragungsverfahren**
- **Sicherungsanforderungen nach der Eisenbahnkreuzungsverordnung 1961**

In vielen Fällen wurde allerdings (entgegen der gesetzlichen Vorgabe) nicht über die Kosten abgesprochen; es kam zu einer **faktischen Tragung der gesamten Kosten durch das Eisenbahnunternehmen**.

3. Was gilt jetzt?

Aufgrund einer Gesetzesnovelle wurde das **Kostentragungsverfahren** mit 01.04.2002 vom **Sicherungsverfahren entkoppelt**.

Über die Kosten ist nicht mehr direkt im Sicherungsverfahren abzusprechen. Der Gesetzgeber versuchte zu „deregulieren“. Diese Deregulierung ist allerdings nicht wirklich gelungen; die **Lage ist eher komplizierter und unübersichtlicher** geworden.

Für die Verkehrsträger bestehen nunmehr **folgende Möglichkeiten**:

Einvernehmen

Es kann eine **einvernehmliche Regelung** hinsichtlich Errichtungs- und Instandhaltungskosten erzielt, somit eine **zivilrechtliche Vereinbarung** abgeschlossen werden.

Wenn sich eine Vertragspartei nicht an die Vereinbarung hält, entscheiden über eine **Anspruchsdurchsetzung** die Zivilgerichte, und nicht die Eisenbahnbehörden oder Verwaltungsgerichte. **Verfahren vor den Zivilgerichten sind - anders** als Verfahren vor den Eisenbahnbehörden oder Verwaltungsgerichten - mit **hohen Verfahrenskosten** (samt Kostenersatz an den Gegner bei Verfahrensverlust) verbunden.

Hälfte-Regelung

Gibt es **keine einvernehmliche Lösung** und wurde auch innerhalb von drei Jahren ab Rechtskraft der

Sicherungsentscheidung von keiner Partei ein **Kostenentscheidungsantrag** (siehe gleich anschließend) gestellt, sind die **Kosten grundsätzlich je zur Hälfte** von den beiden Verkehrsträgern **zu tragen** (bei Gemeindestraßen: **50 Prozent Eisenbahnunternehmen, 50 Prozent GEMEINDE**). Diese Ansätze werden von Eisenbahnunternehmen auch sehr oft als Grundlage für eine einvernehmliche Regelung herangezogen.

Abweichen von der Hälfte-Regelung durch Kostenentscheidungsantrag

Innerhalb von drei Jahren (!) ab Rechtskraft der behördlichen Sicherungsentscheidung kann aber auch ein **Kostenentscheidungsantrag bei der Eisenbahnbehörde** gestellt werden, um von der Hälfte-Regelung abzuweichen (z.B. 70:30).

Im Kostenentscheidungsverfahren muss eine (nicht ständig, sondern anlassbezogen) eingerichtete **Sachverständigenkommission** ein **Gutachten** erstatten. Privat- und Gegengutachten sind möglich.

4. Seit wann ist das Thema aktuell?

Diese **drei** unterschiedlichen **Möglichkeiten** sind in der Praxis - insbesondere für die GEMEINDEN - erst **seit dem 01.09.2012** besonders **brisant** geworden: Mit Inkrafttreten der **Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012**, die gegenüber der bisherigen Rechtslage **deutlich strengere technische Sicherungspflichten**

Thema: Eisenberger & Herzog

Autor: k.A.

Eisenbahnkreuzungen?

vorsieht.

Viele bis zum Jahr 2012 technisch **ungesicherte Eisenbahnkreuzungen** entsprechen den nun normierten **technischen Standards** nicht. Sie müssen in einer **Übergangsfrist** überprüft und angepasst werden.

Nach **neuer Rechtslage** sind also kurz zusammengefasst folgende **Rahmenbedingungen für die Kostentragung** entscheidend:

- **Sicherungsverfahren ≠ Kostentragungsverfahren**
- **Einvernehmen / Hälfte-Regelung / Kostenentscheidungsantrag**
- **Sicherungsanforderungen nach der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012**

5. Gibt es einen Kostenersatz?

Für die GEMEINDEN kommt ein **ergänzender Aspekt** hinzu: Der Bund hat bei Erlassung der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 nach einem **Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofs** die sogenannte Vereinbarung über den Konsultationsmechanismus gegenüber dem Gemeindebund (als Vertreter der Gemeinden) verletzt.

Der Bund muss den Gemeinden die zusätzlich aus der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 erwachsenden Kosten ersetzen.

Deshalb wurde das **Finanzausgleichsgesetz 2017 angepasst**. Bei den Ländern wurden **Ausgleichsfonds** eingerichtet und finanziell

ausgestattet. Die **Finanzmittel** der Ausgleichsfonds werden auf Basis von **Länder-Richtlinien** an die von Zusatzkosten betroffenen **GEMEINDEN** auf Basis unterschiedlicher Kriterien **verteilt**.

Sicher ist, dass **nicht alle Kosten** aller GEMEINDEN gedeckt werden können. Der **Kostensatz** bezieht sich nämlich nur auf die **Kosten zwischen 01.09.2012 bis zum Jahr 2029**; die **Fonds** sind außerdem insgesamt (also für ganz Österreich) **nur mit etwa 125 Millionen Euro** ausgestattet.

6. Welche Erfolge auf Seiten der Gemeinden gab es bisher?

Folgende **Entscheidungen** haben die **Höchstgerichte** bisher betreffend die **Kostentragung bei Eisenbahnkreuzungen** gefällt (alle betreffend Fälle zu GEMEINDEN):

VfGH 12.03.2014, F 1/2013:

Entscheidung des Verfassungsgerichtshofs, wonach der Bund gegenüber dem Gemeindebund die Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus bei Erlassung der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 verletzt hat. Der Bund muss deshalb den GEMEINDEN die zusätzlich durch die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 verursachten Kosten ersetzen.

OGH 17.07.2014, 4 Ob 122/14s:

Entscheidung des Obersten Gerichtshofs, wonach Eisenbahnunternehmen den gesetzlichen **Hälfte-Anteil**

nicht vor den Zivilgerichten geltend machen können; nur, wenn eine einvernehmliche Vereinbarung abgeschlossen wurde, sind die Zivilgerichte zuständig.

VwGH 18.02.2015, Ro 2014/03/0077:

Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs, wonach der **Kostenentscheidungsantrag** eines Eisenbahnunternehmens zu einer Eisenbahnkreuzung, bei der eine Beibehaltung der bestehenden Sicherung angeordnet wurde, unzulässig ist; eine neue Kostentragungsregelung ist nur bei einer neuen/anderen Sicherung möglich.

VfGH 08.03.2016, KI 3/2015:

Entscheidung des Verfassungsgerichtshofs, wonach für die Durchsetzung der Hälfte-Regelung bei Nichtbezahlung durch eine GEMEINDE die Eisenbahnbehörde zuständig ist.

VfGH 01.12.2016, A 4/2016:

Entscheidung des Verfassungsgerichtshofs, mit der die Klage einer GEMEINDE auf Ersatz von zusätzlichen Kosten, die auf die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 zurückzuführen sind, zurückgewiesen wurde; die zusätzlichen Kosten müssten nämlich in den Verhandlungen zur nächsten Finanzausgleichsperiode einvernehmlich berücksichtigt werden (erst aufgrund des erhöhten Drucks auf den Bund durch diese Entscheidung erfolgte die Anpassung des Finanzausgleichsgesetzes 2017 und die Ausarbeitung der Län-

der-Richtlinien).

VwGH 24.01.2018, Fr 2017/03/0009:

Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs, wonach das im Kostenentscheidungsverfahren einzuholende Gutachten der Sachverständigenkommission durch ein anderes Gutachten ersetzt werden kann, wenn es für die Eisenbahnbehörde oder das Verwaltungsgericht unschlüssig ist und nicht bzw. nicht in angemessener Zeit verbessert wird.

Die zahlreichen offenen Fragen im Zusammenhang mit der Kostentragung bei Eisenbahnkreuzungen werden auch künftig nur durch höchstgerichtliche Entscheidungen geklärt werden können.

Insofern bleibt dieses Thema aktuell und für die GEMEINDE - aufgrund der hohen potentiellen Kostenbelastung - brisant.

Vier der oben genannten Verfahren wurde von der Kanzlei Eisenberger & Herzog betreut.

In Abstimmung mit dem Gemeindebund betreut die Kanzlei seit etwa 3 Jahren in einem Team von vier JuristInnen (Univ.-Prof. Dr. Georg Eisenberger, Mag. Kathrin Bayer, Mag. Jasmin Wurzing, Dr. Iris Murer) österreichweit Gebietskörperschaften in Kostenentscheidungsverfahren. Kontakt:

*g.eisenberger@ehlaw.at
k.bayer@ehlaw.at*