

TE Vfgh Erkenntnis 2016/3/8 KI3/2015

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 08.03.2016

Index

93/01 Eisenbahn

Norm

B-VG Art138 Abs1 Z1

EisenbahnG 1957 §48 Abs2, Abs3

1. B-VG Art. 138 heute
2. B-VG Art. 138 gültig ab 01.01.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
3. B-VG Art. 138 gültig von 01.07.2008 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 2/2008
4. B-VG Art. 138 gültig von 01.01.1975 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 444/1974
5. B-VG Art. 138 gültig von 19.12.1945 bis 31.12.1974 zuletzt geändert durch StGBI. Nr. 4/1945
6. B-VG Art. 138 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934

Leitsatz

Vorliegen eines verneinenden Kompetenzkonfliktes zwischen einem Gericht und einer Verwaltungsbehörde;
Feststellung der Zuständigkeit des Landeshauptmannes zur Entscheidung über Rechtsstreitigkeiten zwischen einem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast im Zusammenhang mit der Kostentragung für die bauliche Umgestaltung von Eisenbahnkreuzungen; kein Anhaltspunkt für die Annahme eines Zuständigkeitswechsels nach Inkrafttreten des DeregulierungsG 2001; Zuständigkeit der Gerichte nur im Fall abgeschlossener privatrechtlicher Vereinbarungen

Spruch

I.römisch eins.

Zur Entscheidung über den Antrag der einschreitenden Partei auf Verpflichtung der beteiligten Partei zur Tragung der Kosten, welche durch den Bescheid des Landeshauptmannes von Steiermark vom 23. November 2005 für die laufende Erhaltung und Inbetriebhaltung der näher bestimmten Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 17,689 mit der Gemeindestraße "Am Gries" entstanden sind bzw. entstehen, ist gemäß §48 Abs2 EisbG der Landeshauptmann von Steiermark zuständig.

II.römisch zwei.

Der entgegenstehende Bescheid des Landeshauptmannes von Steiermark vom 5. Oktober 2015, ABT16 VT-OV.06-97/2015-1, wird aufgehoben.

III.römisch drei.

Der Bund (Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie) ist schuldig, der antragstellenden Partei zuhänden ihres Rechtsvertreters die mit (€ 2.856,-) bestimmten Prozesskosten binnen 14 Tagen bei sonstiger Exekution zu

ersetzen.

Begründung

Entscheidungsgründe

I. Antrag römisch eins. Antrag

Mit dem auf Art138 Abs1 Z1 B-VG gestützten Antrag begehrt die antragstellende Partei, ein Eisenbahnunternehmen, die Entscheidung eines verneinenden Kompetenzkonfliktes zwischen dem Landesgericht für Zivilrechtssachen Graz und dem Landeshauptmann von Steiermark sowie die Aufhebung der "entgegenstehenden behördlichen Akte".

Als "Eventualbegehren" für den Fall, dass der Verfassungsgerichtshof der Ansicht sein sollte, dass für die Durchsetzung des geltend gemachten Anspruchs weder die Zivilgerichte zuständig wären noch ein Verwaltungsweg vorgesehen sei, begehrt die antragstellende Partei gemäß Art137 B-VG die Fällung des Urteils, die beteiligte Partei sei verpflichtet, der antragstellenden Gesellschaft "den Betrag von € 59.245,82 brutto zuzüglich Zinsen gemäß §456 UGB aus € 7.541,42 seit 13.12.2012, aus € 36.674,40 seit 14.2.2014 und aus € 15.030,-- seit 25.03.2015 sowie die Kosten dieses Rechtsstreits zu Handen der Rechtsvertreterin der Antragstellerin binnen 14 Tagen bei sonstiger Exekution zu bezahlen".

II. Rechtslager römisch zwei. Rechtslage

1. §48 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) lautete in seiner Stammfassung BGBl 60/1957:

"Kreuzungen mit Straßen.

§48. (1) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens oder eines Trägers der Straßenbaulast an einer bestehenden Kreuzung zwischen einer Hauptbahn oder Nebenbahn einerseits und einer öffentlichen Straße andererseits die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege anzuordnen, wenn dies zur besseren Abwicklung des sich kreuzenden Verkehrs erforderlich und den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar ist. Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft kann unter denselben Voraussetzungen eine solche Anordnung auch von Amts wegen treffen. Für die Durchführung der Anordnung ist eine Frist von mindestens zwei Jahren zu setzen.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat in der nach Abs1 ergehenden Anordnung auch zu entscheiden, welche Kosten infolge der technischen Anpassung der baulichen Umgestaltung im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der Kreuzung erwachsen und demgemäß in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen sind und in welchem Ausmaß die Verkehrsträger die durch die bauliche Umgestaltung und die durch die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen erwachsenden Kosten zu tragen haben. Diese Festsetzung ist nach Maßgabe der seit Erteilung der Baugenehmigung für die Kreuzung eingetretenen Änderung des Eisenbahn- oder Straßenverkehrs, der durch die bauliche Umgestaltung erzielten Verbesserung der Abwicklung des Eisenbahn- oder Straßenverkehrs, der hiedurch erzielten allfälligen Ersparnisse und der im Sonderinteresse eines Verkehrsträgers aufgewendeten Mehrkosten zu treffen.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat sich bei der Kostenfestsetzung des Gutachtens einer Sachverständigenkommission zu bedienen, die aus einem Vorsitzenden und vier weiteren Mitgliedern besteht.

(4) [...]

(5) Die Anordnung gemäß Abs1 und die Entscheidung gemäß Abs2 haben, unbeschadet der Bestimmungen des Abs6, bei Bundesstraßen im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, bei allen übrigen Straßen nach Anhörung des Landeshauptmannes, zu ergehen.

(6) Die an Kreuzungen zwischen den Österreichischen Bundesbahnen und Bundesstraßen vorzunehmenden Änderungen werden vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft und Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau auf Grund eines mehrjährigen Bauprogramms gemeinsam festgelegt. Die Frage der Kostentragung wird hiebei im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Finanzen geregelt.

(7) Die Bestimmungen der Abs2 bis 5 stehen einer einvernehmlichen Kostenregelung der Verkehrsträger nicht entgegen."

2. Nach seiner Novellierung durch das Deregulierungsgesetz 2001, BGBl I 151/2001, lautete §48 EisbG: 2. Nach seiner Novellierung durch das Deregulierungsgesetz 2001, Bundesgesetzblatt Teil eins, 151 aus 2001,, lautete §48 EisbG:

"Kreuzungen mit Straßen.

§48. (1) Die Behörde hat auf Antrag eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens oder eines Trägers der Straßenbaulast an einer bestehenden Kreuzung zwischen einer Hauptbahn oder Nebenbahn einerseits und einer öffentlichen Straße andererseits die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege anzuordnen, wenn dies zur besseren Abwicklung des sich kreuzenden Verkehrs erforderlich und den Verkehrsträgern (Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar ist. Sie kann unter denselben Voraussetzungen eine solche Anordnung auch von Amts wegen treffen. Für die Durchführung der Anordnung ist eine Frist von mindestens zwei Jahren zu setzen.

(2) Sofern kein Einvernehmen über die Regelung der Kostentragung zwischen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast erzielt wird, sind die Kosten für die bauliche Umgestaltung der bestehenden Kreuzung, deren künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung je zur Hälfte vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu tragen.

(3) Falls es das Eisenbahninfrastrukturunternehmen oder der Träger der Straßenbaulast beantragen, hat die Behörde ohne Berücksichtigung der im Abs2 festgelegten Kostentragungsregelung zu entscheiden, welche Kosten infolge der technischen Anpassung der baulichen Umgestaltung im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der Kreuzung erwachsen und demgemäß in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen sind und in welchem Ausmaß das Eisenbahninfrastrukturunternehmen und der Träger der Straßenbaulast die durch die bauliche Umgestaltung und die durch die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen erwachsenden Kosten zu tragen haben. Diese Festsetzung ist nach Maßgabe der seit Erteilung der Baugenehmigung für die Kreuzung eingetretenen Änderung des Eisenbahn- oder Straßenverkehrs, der durch die bauliche Umgestaltung erzielten Verbesserung der Abwicklung des Eisenbahn- oder Straßenverkehrs, der hiedurch erzielten allfälligen Ersparnisse und der im Sonderinteresse eines Verkehrsträgers aufgewendeten Mehrkosten zu treffen. Eine derartige Antragstellung ist nur innerhalb einer Frist von drei Jahren ab Rechtskraft einer Anordnung nach Abs1 zulässig. Bis zur rechtskräftigen Entscheidung über die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen und vom Träger der Straßenbaulast zu tragenden Kosten gilt die im Abs2 festgelegte Kostentragungsregelung.

(4) Die Behörde hat sich bei der Kostenfestsetzung des Gutachtens einer Sachverständigenkommission zu bedienen. Die Sachverständigenkommission, deren Geschäftsführung der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH obliegt, besteht aus einem Vorsitzenden und vier weiteren Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen. Die Mitglieder und die Ersatzmitglieder sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu bestellen. Der Vorsitzende (Ersatzmitglied) muss rechtskundig sein. Von den weiteren Mitgliedern muss eines eine rechtskundige und eines eine technische Fachperson des Eisenbahnwesens sowie eines eine rechtskundige und eines eine technische Fachperson des Straßenwesens sein. Bei Kreuzungen mit Straßen, die nicht Bundesstraßen sind, sollen die beiden Fachpersonen des Straßenwesens mit dem Straßenwesen des in Betracht kommenden Landes besonders vertraut sein."

Aus dem Ausschussbericht zum Selbständigen Antrag des Verfassungsausschusses (AB 886 BlgNR XXI. GP) geht zur Änderung u.a. des §48 Abs2 EisbG lediglich hervor, dass damit eine "Vereinfachung bzw. Erleichterungen bei Verfahrensregelungen" angestrebt wurde. Aus dem Ausschussbericht zum Selbständigen Antrag des Verfassungsausschusses Ausschussbericht 886 BlgNR römisch 21. Gesetzgebungsperiode geht zur Änderung u.a. des §48 Abs2 EisbG lediglich hervor, dass damit eine "Vereinfachung bzw. Erleichterungen bei Verfahrensregelungen" angestrebt wurde.

3. Mit den Novellen BGBl I 38/2004 und BGBl I 125/2006 erfolgten weitere, für den vorliegenden Zusammenhang nicht wesentliche Änderungen des §48 EisbG. 3. Mit den Novellen Bundesgesetzblatt Teil eins, 38 aus 2004, und Bundesgesetzblatt Teil eins, 125 aus 2006, erfolgten weitere, für den vorliegenden Zusammenhang nicht wesentliche Änderungen des §48 EisbG.

4. §48 und §49 EisbG lauten in der nunmehr geltenden, mit der Novelle BGBl I 25/2010 geänderten Fassung: 4. §48 und §49 EisbG lauten in der nunmehr geltenden, mit der Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, 25 aus 2010, geänderten Fassung:

"4. Teil

Kreuzungen mit Verkehrswegen, Eisenbahnübergänge

1. Hauptstück

Bauliche Umgestaltung von Verkehrswegen, Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge

Anordnung der baulichen Umgestaltung und der Auflassung

§48. (1) Die Behörde hat auf Antrag eines zum Bau und zum Betrieb von Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahnen mit beschränkt-öffentlichem Verkehr berechtigten Eisenbahnunternehmens oder eines Trägers der Straßenbaulast anzuordnen:

1. an einer bestehenden Kreuzung zwischen einer Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege, wenn dies zur besseren Abwicklung des sich kreuzenden Verkehrs erforderlich und den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar ist;

2. die Auflassung eines oder mehrerer in einem Gemeindegebiet gelegener schienengleicher Eisenbahnübergänge zwischen einer Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits, sofern das verbleibende oder das in diesem Zusammenhang umzugestaltende Wegenetz oder sonstige in diesem Zusammenhang durchzuführende Ersatzmaßnahmen den Verkehrserfordernissen entsprechen und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind.

Sie kann unter denselben Voraussetzungen eine solche Anordnung auch von Amts wegen treffen. Für die Durchführung der Anordnung ist eine Frist von mindestens zwei Jahren zu setzen.

(2) Sofern kein Einvernehmen über die Regelung der Kostentragung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast erzielt wird, sind die Kosten für die bauliche Umgestaltung der bestehenden Kreuzung, für die im Zusammenhang mit der Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder allenfalls erforderliche Durchführung sonstiger Ersatzmaßnahmen, deren künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung je zur Hälfte vom Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu tragen. Die Kosten für die im Zusammenhang mit der Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges erforderlichen Abtragungen und allenfalls erforderlichen Absperrungen beiderseits der Eisenbahn sind zur Gänze vom Eisenbahnunternehmen zu tragen. Die Festlegung der Art und Weise allenfalls erforderlicher Absperrungen beiderseits der Eisenbahn hat im Einvernehmen zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu erfolgen.

(3) Falls es das Eisenbahnunternehmen oder der Träger der Straßenbaulast beantragen, hat die Behörde ohne Berücksichtigung der im Abs2 festgelegten Kostentragungsregelung zu entscheiden,

1. welche Kosten infolge der technischen Anpassung der baulichen Umgestaltung (Abs1 Z1) im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der Kreuzung erwachsen, oder

2. welche Kosten für eine allfällige Umgestaltung des Wegenetzes oder für die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen im verkehrsmäßigen Ausstrahlungsbereich der verbleibenden oder baulich umzugestaltenden Kreuzungen zwischen Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits infolge der Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges erwachsen,

und demgemäß in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen sind und in welchem Ausmaß das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast die durch die bauliche Umgestaltung oder durch die Auflassung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges und die durch die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen oder durchgeführten Ersatzmaßnahmen erwachsenden Kosten zu tragen haben. Diese Festsetzung ist nach

Maßgabe der seit der Erteilung der Baugenehmigung für die Kreuzung eingetretenen Änderung des Verkehrs auf der Eisenbahn oder des Straßenverkehrs, der durch die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege, der durch die nach Auflösung verbleibenden oder im Zusammenhang mit der Auflösung baulich umgestalteten Kreuzungen, des umgestalteten Wegenetzes und der durchgeführten Ersatzmaßnahmen 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 zu treffen. Eine derartige Antragstellung ist nur innerhalb einer Frist von drei Jahren ab Rechtskraft einer Anordnung nach Abs1 zulässig. Bis zur rechtskräftigen Entscheidung über die vom Eisenbahnunternehmen und vom Träger der Straßenbaulast zu tragenden Kosten gilt die im Abs2 festgelegte Kostentragungsregelung.

(4) Die Behörde hat sich bei der Kostenfestsetzung des Gutachtens einer Sachverständigenkommission zu bedienen. Die Geschäftsführung der Sachverständigenkommission obliegt der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH. Die Sachverständigenkommission besteht aus einem Vorsitzenden und zwei weiteren Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen. Die Mitglieder und die Ersatzmitglieder sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zu bestellen. Der Vorsitzende (Ersatzmitglied) muss rechtskundig sein. Von den weiteren Mitgliedern muss eines eine technische Fachperson des Eisenbahnwesens sowie eines eine technische Fachperson des Straßenwesens sein. Bei Kreuzungen mit Straßen, die nicht Bundesstraßen sind, soll die Fachperson des Straßenwesens mit dem Straßenwesen des in Betracht kommenden Landes besonders vertraut sein. Die Mitglieder der Sachverständigenkommission haben Anspruch auf Ersatz der angemessenen Reisekosten und Barauslagen sowie auf ein Sitzungsgeld. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf den Umfang der von der Sachverständigenkommission wahrzunehmenden Gutachtenstätigkeit durch Verordnung pauschalisierte Beträge für das Sitzungsgeld der Mitglieder festlegen.

2. Hauptstück

Schienengleiche Eisenbahnübergänge

Sicherung und Verhalten bei Annäherung und Übersetzung

§49. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie setzt durch Verordnung fest, in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge nach dem jeweiligen Stand der Technik einerseits und nach den Bedürfnissen des Verkehrs andererseits entsprechend zu sichern sind und inwieweit bestehende Sicherheitseinrichtungen an schienengleichen Eisenbahnübergängen weiterbelassen werden dürfen. Die Straßenverwaltungen sind zur kostenlosen Duldung von Sicherheitseinrichtungen und Verkehrszeichen, einschließlich von Geschwindigkeitsbeschränkungstafeln, verpflichtet.

(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 Abs2 bis 4 mit der Maßgabe sinngemäß anzuwenden sind, dass die Kosten der Sicherheitseinrichtungen für Materialbahnen, ausgenommen solche mit beschränkt-öffentlichem Verkehr, vom Eisenbahnunternehmen alleine zu tragen sind, sofern nicht eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird.

(3) [...]"

III. Sachverhalt, Antragsvorbringen und Vorverfahren römisch drei. Sachverhalt, Antragsvorbringen und Vorverfahren

1. Dem Antrag auf Entscheidung eines verneinenden Kompetenzkonflikts zwischen dem Landesgericht für Zivilrechtssachen Graz und dem Landeshauptmann von Steiermark liegt nach den Angaben der antragstellenden Partei, einem Eisenbahnunternehmen, folgender Sachverhalt zugrunde:

1.1. Mit Bescheid vom 23. November 2005 beschied der Landeshauptmann von Steiermark der antragstellenden Partei gemäß §49 Abs2 EisbG iVm §9 Eisenbahnkreuzungsverordnung 1961, BGBl 2/1961 idGF, "dass die Eisenbahnkreuzung in km 17,689 mit der Gemeindestraße "Am Gries" durch eine zugeschaltete, fernüberwachte Lichtzeichenanlage zu sichern ist." (Spruchpunkt I); weiters erteilte der Landeshauptmann von Steiermark der antragstellenden Partei gemäß §35 Abs1 und §36 Abs1 und 2 EisbG die eisenbahnrechtliche Genehmigung für die Änderung der Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 17,689 mit der Gemeindestraße "Am Gries" durch eine

zugeschaltete, fernüberwachte Lichtzeichenanlage unter Vorschreibung mehrerer Nebenbestimmungen (Spruchpunkt II). 1.1. Mit Bescheid vom 23. November 2005 beschied der Landeshauptmann von Steiermark der antragstellenden Partei gemäß §49 Abs2 EibG in Verbindung mit §9 Eisenbahnkreuzungsverordnung 1961, Bundesgesetzblatt 2 aus 1961, idgF, "dass die Eisenbahnkreuzung in km 17,689 mit der Gemeindestraße "Am Gries" durch eine zugeschaltete, fernüberwachte Lichtzeichenanlage zu sichern ist." (Spruchpunkt römisch eins); weiters erteilte der Landeshauptmann von Steiermark der antragstellenden Partei gemäß §35 Abs1 und §36 Abs1 und 2 EibG die eisenbahnrechtliche Genehmigung für die Änderung der Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 17,689 mit der Gemeindestraße "Am Gries" durch eine zugeschaltete, fernüberwachte Lichtzeichenanlage unter Vorschreibung mehrerer Nebenbestimmungen (Spruchpunkt römisch zwei).

Nach den Angaben der antragstellenden Partei entstanden dieser im Zusammenhang mit der Eisenbahnkreuzung "Am Gries" (km 17,689) in den Jahren 2009 bis 2014 näher bestimmte, dem §48 EibG subsumierbare Kosten für die laufende Erhaltung und Inbetriebhaltung. Von diesen Kosten habe die im verfassungsgerichtlichen Verfahren beteiligte Partei (die Marktgemeinde Lieboch als Trägerin der Straßenbaulast) nach §48 Abs2 EibG – mangels abweichender Vereinbarung und mangels Antragstellung gemäß §48 Abs3 EibG – die Hälfte zu tragen.

Die Marktgemeinde Lieboch sei nicht bereit gewesen, die Hälfte dieser Kosten zu tragen, weil diese keine Mittel budgetiert habe.

1.2. Die antragstellende Partei machte daraufhin ihre Ansprüche gegen die Marktgemeinde Lieboch im Gerichtsweg geltend. Mit Klage vom 24. September 2013 begehrte die antragstellende Partei beim Landesgericht für Zivilrechtssachen Graz das Urteil, die Marktgemeinde Lieboch als beklagte Partei sei schuldig, der antragstellenden Partei den näher bestimmten Betrag zuzüglich Zinsen zu bezahlen.

Mit Beschluss vom 19. Dezember 2013, 22 Cg 67/13x-10, unterbrach das Landesgericht für Zivilrechtssachen Graz auf Grund eines gemeinsamen "Unterbrechungsantrags" der Parteien das durch die angeführte Klage der antragstellenden Partei initiierte Verfahren bis zur Rechtskraft der Entscheidung über die Zulässigkeit des Rechtswegs in einem "Parallelverfahren". In jenem "Parallelverfahren" hatte die im verfassungsgerichtlichen Verfahren antragstellende Partei ebenfalls eine auf §48 EibG gestützte Klage gegen eine (andere) Gemeinde eingebracht.

In jenem "Parallelverfahren" gab der Oberste Gerichtshof mit Beschluss vom 17. Juli 2014, 4 Ob 122/14s, dem Revisionsrekurs der antragstellenden Partei nicht Folge und bestätigte die Entscheidungen der Vorinstanzen, wonach der (Zivil-)Rechtsweg unzulässig und die Klage der antragstellenden Partei zurückzuweisen sei. Im Rahmen der rechtlichen Beurteilung führte der Oberste Gerichtshof aus:

"1. Bei der Entscheidung über die Zulässigkeit des Rechtswegs ist in erster Linie der Wortlaut des Klagebegehrens und darüber hinaus der Klagesachverhalt (die Klagebehauptungen) maßgebend. Maßgeblich ist die Natur, das Wesen des geltend gemachten Anspruchs, wofür der geltend gemachte Rechtsgrund von ausschlaggebender Bedeutung ist. Ohne Einfluss ist es hingegen, was der Beklagte einwendet oder ob der behauptete Anspruch begründet ist; es kommt nur darauf an, ob nach Inhalt der Klage ein privatrechtlicher Anspruch erhoben wird, über den die ordentlichen Gerichte zu entscheiden haben (RIS-Justiz RS0045584). Auf die Einwendungen des Beklagten ist erst in der Sachentscheidung Bedacht zu nehmen (1 Ob 605/93 uva; RIS-Justiz RS0045584 [T18]). Das Beklagtenvorbringen kann nur insoweit für die Entscheidung über die Zulässigkeit des Rechtswegs herangezogen werden, als dadurch das Klagevorbringen verdeutlicht wird (10 Ob 6/05p ua; RIS-Justiz RS0045584 [T44]).

Im Einzelfall wird die Zuweisung zum Bereich des Privatrechts oder des öffentlichen Rechts in der Regel durch gesetzliche Bestimmungen getroffen, die entweder das betreffende Rechtsgebiet ausdrücklich als öffentliches Recht bezeichnen, oder eine Zuweisung an die Verwaltungsbehörden oder die Gerichte zum Ausdruck bringen (RIS-Justiz RS0045438); im Zweifel müssen bürgerliche Rechtssachen gemäß §1 JN mangels ausdrücklicher anderer Anordnung durch die Gerichte entschieden werden (RIS-Justiz RS0045456). Soll von der Zuständigkeit der Gerichte eine Ausnahme geschaffen werden, muss sie in den hierfür erforderlichen 'besonderen Gesetzen' klar und unzweideutig zum Ausdruck gebracht werden; eine ausdehnende Auslegung von Vorschriften, die eine Zuständigkeit einer Verwaltungsbehörde normieren, ist unzulässig (RIS-Justiz RS0045474).

2. Das Rekursgericht beurteilte den von der Klägerin geltend gemachten Anspruch zutreffend als öffentlich-rechtlich, weshalb die erwähnte Zweifelsregel nicht zum Tragen kommt. Zwar fällt die Straßenverwaltung in das Gebiet der Wirtschaftsverwaltung (RIS-Justiz RS0032179) und sind daher auch Vereinbarungen über die Verpflichtung zur

Erhaltung von Straßen privatrechtliche Verträge, bezüglich derer Streitigkeiten im ordentlichen Rechtsweg ausgetragen werden müssen (dies gilt auch für von den Bundesbahnen abgeschlossene Verträge; RIS-Justiz RS0045618), eine derartige Vereinbarung ist aber nicht streitgegenständlich. Die Klägerin will einerseits die gerichtliche Nachholung der – nach damaliger Rechtslage normwidrig – unterlassenen Kostenfestsetzung und andererseits eine verwaltungsbehördlich noch nicht vorgenommene, vom Parteienantrag abhängige und überdies befristete Kostenfestsetzung in Ansehung anderer Eisenbahnkreuzungen erreichen.

3. Die für die Kostentragung im Zusammenhang mit Eisenbahnkreuzungen maßgeblichen Bestimmungen des § 48 EISbG lauten:

Die Fassung dieser Norm (BGBl 60/1957) lautete, soweit hier relevant: Die Fassung dieser Norm Bundesgesetzblatt 60 aus 1957,) lautete, soweit hier relevant:

[...]

Durch das sogenannte Deregulierungsgesetz (BGBl 151/2001) erhielt die Bestimmung ab 1. April 2002 folgenden Wortlaut: Durch das sogenannte Deregulierungsgesetz Bundesgesetzblatt 151 aus 2001,) erhielt die Bestimmung ab 1. April 2002 folgenden Wortlaut:

[...]

Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der geänderten Norm am 1. April 2002 anhängige Verwaltungsverfahren waren nach der bisherigen Bestimmung weiterzuführen (§ 93 Abs 5 EISbG idF des BGBl 151/2001). Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der geänderten Norm am 1. April 2002 anhängige Verwaltungsverfahren waren nach der bisherigen Bestimmung weiterzuführen (§ 93 Abs 5 EISbG in der Fassung des Bundesgesetzblatt 151 aus 2001,).

Nach zwei Novellen (BGBl I 38/2004 und BGBl I 125/2006), mit denen es bloß zu terminologischen Änderungen kam, erhielt die Norm mit BGBl 25/2010 am 23. April 2010 folgende derzeit aktuelle Fassung: Nach zwei Novellen Bundesgesetzblatt Teil eins, 38 aus 2004, und Bundesgesetzblatt Teil eins, 125 aus 2006,), mit denen es bloß zu terminologischen Änderungen kam, erhielt die Norm mit Bundesgesetzblatt 25 aus 2010, am 23. April 2010 folgende derzeit aktuelle Fassung:

[...]

4. Nach der bis 31.3.2002 geltenden (alten) Rechtslage war die verwaltungsbehördliche Zuständigkeit (Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft) für die Entscheidung der Kostenfrage umfassend und eindeutig festgelegt. Über die Kostenfrage hatte die Verwaltungsbehörde auch dann zu entscheiden, wenn einer der Verkehrsträger, ohne eine ausdrückliche Anordnung der Behörde abzuwarten, die bauliche Umgestaltung selbst durchgeführt hat (5 Ob 284/62 = SZ35/115).

Daran haben die zeitlich folgenden Gesetzesänderungen grundsätzlich nichts geändert: Die Neuregelung bedeutet lediglich eine Hervorhebung der bereits nach alter Rechtslage gegebenen (§ 48 Abs 7 EISbG aF) Möglichkeit der einvernehmlichen Regelung (privatrechtlichen Vereinbarung), welche unstrittigerweise eine gerichtliche Durchsetzung (Klage auf Einhaltung der privatrechtlichen Vereinbarung) ermöglichte und nach wie vor ermöglicht. Unverändert bleibt die Entscheidungskompetenz der Verwaltungsbehörde für den Fall eines Streits über die Kostenfrage. Offensichtliches Ziel der Novellierung ('Deregulierungsgesetz') ist 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. Lediglich ausnahmsweise können sich die betroffenen Verkehrsträger an die Verwaltungsbehörde wenden (Antragsrecht binnen drei Jahren ab Rechtskraft der Anordnung der Baumaßnahmen). Dass damit eine Änderung der Rechtslage in der Weise herbeigeführt werden soll, dass abgesehen von der gerichtlichen Entscheidungskompetenz im Fall geschlossener privatrechtlicher Kostentragungsvereinbarungen eine weitere gerichtliche Entscheidungskompetenz – allenfalls sogar gleichzeitig oder nacheinander mit einer solchen der Verwaltungsbehörde – für bestimmte (scheinbare) Regelungslücken geschaffen werden soll, ist weder naheliegend noch sinnvoll.

Das Rekursgericht hat zutreffend darauf verwiesen, dass dem Gesetzgeber nicht unterstellt werden kann, er habe eine aufgesplittete Zuständigkeit zwischen ordentlichen Gerichten und Verwaltungsbehörden für die Festlegung der

Kostentragung zwischen Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast schaffen wollen. Daran, dass bei Entkoppelung der Anordnung bestimmter Baumaßnahmen an Eisenbahnkreuzungen einerseits und der Frage der Kostentragung andererseits eine ausdrückliche Regelung für die Durchsetzung der gesetzlichen Hälfteregelung sinnvoll wäre, hat der Gesetzgeber offenbar nicht gedacht. Vielleicht ging er davon aus, dass von Eisenbahnkreuzungen betroffene Verkehrsträger in der Lage sind, mangels Einigungsmöglichkeit auf eine von der gesetzlichen Kostentragsregel (je zur Hälfte) abweichende Regelung innerhalb von drei Jahren ab Rechtskraft der Anordnung der Baumaßnahme bei der Verwaltungsbehörde die entsprechende Änderung zu beantragen, jedenfalls aber entweder die gesetzliche Kostentragsregel oder eine behördliche Anordnung zu befolgen (ohne dass es eines behördlichen Durchsetzungsverfahrens bedarf).

Da durch die Neuregelung zur Festlegung der Kostentragung nach § 48 Abs 2 EisbG somit keine neue oder ergänzende gerichtliche Zuständigkeit geschaffen wurde, bedarf es auch hier keiner Klärung, ob für eine bestimmte Eisenbahnkreuzung, für die ursprünglich schon vor Inkrafttreten des Deregulierungsgesetzes (Novellierung der Kostentragsregeln) bauliche Änderungen angeordnet wurden, die neue oder die alte Rechtslage anzuwenden ist.

Aus dem – inhaltlich keineswegs einschlägigen – Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofs zu F1/2013-20 lässt sich jedenfalls für den Standpunkt der Klägerin nichts gewinnen. Dort wird darauf verwiesen, dass die in der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 festgelegten Verpflichtungen zur Sicherung von öffentlichen Eisenbahnkreuzungen und die dadurch zusätzlich entstehenden Kosten nicht jedermann gleichermaßen treffen; vielmehr treffen die gemäß § 48 Abs 2 EisbG anteilig vom Erhalter von Straßen mit öffentlichem Verkehr zu tragenden Kosten typischerweise die Gebietskörperschaften im Rahmen der Erfüllung ihrer in den Straßengesetzen festgelegten gesetzlichen Aufgaben (RZ 33). Ebenso wenig lässt sich aus dem von der Klägerin zitierten Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs zu 2012/06/0172 gewinnen, worin ausgesprochen wurde, dass der Kostenersatzanspruch der Feuerwehr nach dem burgenländischen Feuerwehrgesetz kein öffentlich-rechtlicher Anspruch ist und daher nach § 1 JN vor den ordentlichen Gerichten geltend gemacht werden muss. Das dort bezogene Landesgesetz sah keine nachträgliche Festsetzung des Kostenersatzanspruchs durch eine Verwaltungsbehörde vor, ist daher mit der Regelung des § 48 EisbG nicht vergleichbar, welcher eine verwaltungsbehördliche Entscheidungskompetenz in Kostenfragen ausdrücklich normiert.

Das von der beklagten Stadtgemeinde in das Verfahren eingebrachte Argument, die Klägerin habe auf ihren Kostentragsanspruch verzichtet, vermag die Zulässigkeit des Rechtswegs schon deshalb nicht zu begründen, weil diese nach Klagebegehren und Klagebehauptungen zu bestimmen ist. Materielle Einwendungen gegen den Anspruch können die Zulässigkeit des Rechtswegs nicht begründen.

5. Mangels von der Klägerin behaupteter privatrechtlicher Vereinbarung mit der Beklagten über die Kostentragung steht ihr daher der Rechtsweg vor den ordentlichen Gerichten zur Änderung und/oder Durchsetzung der Kostentragsverpflichtung im Zusammenhang mit Erhaltung und Betrieb von Eisenbahnkreuzungen entlang der von ihr betriebenen Eisenbahnstrecke nicht offen, weil sämtliche mit der Kostentragung verbundenen zivilrechtlichen Ansprüche von der Verwaltungsbehörde zu beurteilen sind.

[...]"

Nachdem dieser Beschluss des Obersten Gerichtshofes ergangen war, setzte das Landesgericht für Zivilrechtssachen Graz mit Beschluss vom 20. Oktober 2014 das (unterbrochene) Verfahren zu 22 Cg 67/13x fort und wies in der Folge mit Beschluss vom 3. November 2014 die Klage der antragstellenden Partei unter Hinweis auf die Begründung des oben wiedergegebenen Beschlusses des Obersten Gerichtshofes vom 17. Juli 2014, 4 Ob 122/14s, wegen Unzulässigkeit des Rechtswegs zurück.

1.3. Daraufhin stellte die antragstellende Partei beim "Amt der Steiermärkischen Landesregierung" den Antrag vom 2. Juli 2015 auf Erlassung eines Bescheides, wonach die Marktgemeinde Lieboch verpflichtet sei, der antragstellenden Partei den näher bestimmten Betrag zuzüglich Zinsen zu bezahlen.

In eventu beehrte die antragstellende Partei die Feststellung, dass ihr "im Zusammenhang mit der Eisenbahnkreuzung Am Gries (km 17,689) für die Jahre 2009 bis 2014 dem § 48 EisbG subsumierbare Kosten in Höhe von zumindest [...] entstanden sind und die Marktgemeinde Lieboch gemäß § 48 (2) EisbG verpflichtet ist, die Hälfte dieser Kosten zu tragen; dass daher die Marktgemeinde Lieboch verpflichtet ist, der Antragstellerin den Betrag von € [...] zuzüglich Zinsen [...] zu bezahlen".

Mit Bescheid vom 5. Oktober 2015 wies der Landeshauptmann von Steiermark den Antrag der antragstellenden Partei "auf Bescheiderlassung gemäß §48 Abs2 Eisenbahngesetz" als unzulässig zurück. Begründend führte der Landeshauptmann von Steiermark im Wesentlichen aus, dass es für eine behördliche Entscheidung über die Kostentragung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast nur den Weg nach §48 Abs3 und Abs4 EibG gebe. Ein behördlicher Ausspruch "über eine Gesetzesregelung von 50:50 zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast" sei im Eisenbahngesetz nicht vorgesehen. Die Eisenbahnbehörde sei mangels gesetzlicher Regelung daher nicht zur Erlassung eines "wie von der Antragstellerin gewünschten Bescheides" ermächtigt.

2. Mit der Begründung, dass in derselben Sache sowohl das Gericht als auch die Verwaltungsbehörde ihre Zuständigkeit verneint hätten, begehrt die antragstellende Partei mit dem vorliegenden Antrag gemäß Art138 Abs1 Z1 B-VG die Entscheidung des negativen Kompetenzkonflikts und die Aufhebung der dem Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes entgegenstehenden behördlichen Akte.

3. Das Landesgericht für Zivilrechtssachen Graz legte die Gerichtsakten vor und nahm von der Erstattung einer Stellungnahme Abstand.

4. Der Landeshauptmann von Steiermark legte die Verwaltungsakten vor und erstattete eine Äußerung, wonach keine verwaltungsbehördliche Zuständigkeit zur "Entscheidung zwischen den Streitparteien" bestehe:

"Das Landesgericht Graz hat am 3.11.2014 die Klage der ****-***** ****- *** ***** **** zu 22 Cg 67/13x unter Bezugnahme auf den Beschluss des OGH 4 Ob 122/14s vom 17.7.2014 wegen Unzulässigkeit des Rechtsweges zurückgewiesen (siehe ausführliche Darlegung im Antrag an den Verfassungsgerichtshof und in den dort beigelegten Entscheidungen).

Mit Bescheid vom 5. Oktober 2015 hat der Landeshauptmann von Steiermark den nachfolgenden Antrag der ****-***** ****- *** ***** **** auf Bescheiderlassung nach §48 Abs2 EibG als unzulässig zurückgewiesen. Begründend wurde dazu ausgeführt, dass §48 Abs2 EibG in der Fassung BGBl I Nr 25/2010 keine Zuständigkeit für eine Verwaltungsbehörde vorsieht, eine Entscheidung zu treffen. Ein behördlicher Ausspruch über eine Gesetzesregelung von 50 : 50 zwischen dem Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast sei im Eisenbahngesetz nicht vorgesehen. Der Bescheid ist dem Antrag auf Kompetenzfeststellung beigegeben, sodass auf weitere Darlegungen des Bescheidinhalts verzichtet werden können. Festgestellt wird allerdings, dass der Landeshauptmann von Steiermark weiterhin die Auffassung vertritt, dass er keine rechtliche Möglichkeit sieht, eine Entscheidung zwischen den Streitparteien zu treffen. Mit Bescheid vom 5. Oktober 2015 hat der Landeshauptmann von Steiermark den nachfolgenden Antrag der ****-***** ****- *** ***** **** auf Bescheiderlassung nach §48 Abs2 EibG als unzulässig zurückgewiesen. Begründend wurde dazu ausgeführt, dass §48 Abs2 EibG in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 25 aus 2010, keine Zuständigkeit für eine Verwaltungsbehörde vorsieht, eine Entscheidung zu treffen. Ein behördlicher Ausspruch über eine Gesetzesregelung von 50 : 50 zwischen dem Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast sei im Eisenbahngesetz nicht vorgesehen. Der Bescheid ist dem Antrag auf Kompetenzfeststellung beigegeben, sodass auf weitere Darlegungen des Bescheidinhalts verzichtet werden können. Festgestellt wird allerdings, dass der Landeshauptmann von Steiermark weiterhin die Auffassung vertritt, dass er keine rechtliche Möglichkeit sieht, eine Entscheidung zwischen den Streitparteien zu treffen.

§48 Abs2 EibG geht davon aus, dass – sofern kein Einvernehmen über die Regelung der Kostentragung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast erzielt wird – die Kosten für die bauliche Umgestaltung der bestehenden Kreuzung, für die im Zusammenhang mit der Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder allenfalls erforderliche Durchführung sonstiger Ersatzmaßnahmen, deren künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung je zur Hälfte vom Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu tragen sind. Damit wird ganz eindeutig zum Ausdruck gebracht, dass eine behördliche Entscheidung nicht vorgesehen ist und auch nicht getroffen werden soll.

Für eine derartige rechtliche Situation gibt es jedoch eine eindeutige Zuständigkeitsregel, wie sie der OGH auch in seinem Beschluss 4 Ob 122/14s zusammenfasst: 'Im Einzelfall wird die Zuweisung zum Bereich des Privatrechts oder des öffentlichen Rechts in der Regel durch gesetzliche Bestimmungen getroffen, die entweder das betreffende Rechtsgebiet ausdrücklich als öffentliches Recht bezeichnen, oder eine Zuweisung an die Verwaltungsbehörden oder

die Gerichte zum Ausdruck bringen (RIS Justiz RS0045438); im Zweifel müssen bürgerliche Rechtssachen gemäß § 1 JN mangels ausdrücklicher anderer Anordnung durch die Gerichte entschieden werden (RIS Justiz RS0045456). Soll von der Zuständigkeit der Gerichte eine Ausnahme geschaffen werden, muss sie in den hierfür erforderlichen 'besonderen Gesetzen' klar und unzweideutig zum Ausdruck gebracht werden; eine ausdehnende Auslegung von Vorschriften, die eine Zuständigkeit einer Verwaltungsbehörde normieren, ist unzulässig (RIS Justiz RS0045474).'

Damit stellt der OGH selbst klar, welche Zuständigkeit für Gerichte besteht.

Unabhängig von dieser klaren Aussage bezweifelt der OGH die gerichtliche Zuständigkeit und versucht aus der Entstehungsgeschichte der aktuell geltenden Norm die Unzuständigkeit der Gerichte zu folgern.

Dazu führt der OGH im Beschluss aus: 'Dass damit eine Änderung der Rechtslage in der Weise herbeigeführt werden soll, dass abgesehen von der gerichtlichen Entscheidungskompetenz im Fall geschlossener privatrechtlicher Kostentragsvereinbarungen eine weitere gerichtliche Entscheidungskompetenz allenfalls sogar gleichzeitig oder nacheinander mit einer solchen der Verwaltungsbehörde für bestimmte (scheinbare) Regelungslücken geschaffen werden soll, ist weder naheliegend noch sinnvoll.' Und schließt mit folgender Aussage an: 'Daran, dass bei Entkoppelung der Anordnung bestimmter Baumaßnahmen an Eisenbahnkreuzungen einerseits und der Frage der Kostentragung andererseits eine ausdrückliche Regelung für die Durchsetzung der gesetzlichen Hälfteregelung sinnvoll wäre, hat der Gesetzgeber offenbar nicht gedacht.'

Diese Ausführungen des OGH vermögen jedoch nicht zu überzeugen, denn ihnen fehlen sowohl eine rechtliche Ableitung als auch rechtliche Schlussfolgerungen. Sie stellen lediglich Vermutungen auf.

Zunächst ist festzuhalten, dass die Ausführungen des OGH im deutlichen Widerspruch zu der Entstehungsgeschichte und den dabei verfassten Erläuterungen stehen. Ganz eindeutig ging es dem Gesetzgeber um eine Vereinfachung bzw. Erleichterungen bei Verfahrensregelungen insb. auch beim in den Erläuternden Bemerkungen ausdrücklich erwähnten § 48 Abs 2. Während zuvor bei Anordnungen nach § 48 Abs 1 EibG jedenfalls eine behördliche Entscheidung zu treffen war (§ 48 Abs 2 vor der Novelle BGBl I Nr 151/2001), besteht eine derartige Verpflichtung seit der Novelle BGBl I Nr 151/2001 ('Deregulierungsgesetz'), nicht mehr, wurden die beiden Verfahren doch insofern voneinander entkoppelt, als die Kostenentscheidung (§ 48 Abs 2 und 3 EisenbahnG 1957) nicht mehr 'in' der Entscheidung nach Abs 1 zu treffen ist (vgl. VwGH 27.11.2008, 2008/03/0091). Zunächst ist festzuhalten, dass die Ausführungen des OGH im deutlichen Widerspruch zu der Entstehungsgeschichte und den dabei verfassten Erläuterungen stehen. Ganz eindeutig ging es dem Gesetzgeber um eine Vereinfachung bzw. Erleichterungen bei Verfahrensregelungen insb. auch beim in den Erläuternden Bemerkungen ausdrücklich erwähnten § 48 Abs 2. Während zuvor bei Anordnungen nach § 48 Abs 1 EibG jedenfalls eine behördliche Entscheidung zu treffen war (§ 48 Abs 2 vor der Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 151 aus 2001,)), besteht eine derartige Verpflichtung seit der Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 151 aus 2001, ('Deregulierungsgesetz'), nicht mehr, wurden die beiden Verfahren doch insofern voneinander entkoppelt, als die Kostenentscheidung (§ 48 Abs 2 und 3 EisenbahnG 1957) nicht mehr 'in' der Entscheidung nach Abs 1 zu treffen ist (vergleiche VwGH 27.11.2008, 2008/03/0091).

Mit der Entscheidung, bei behördlichen Anordnungen auf eine behördliche Festlegung der Kostenaufteilung zu verzichten, wird deutlich, dass der Gesetzgeber bewusst eine neue rechtliche Situation geschaffen hat, die auch keine Lücke darstellt, sondern dass er eine bestehende behördliche Zuständigkeit beseitigen wollte. Insofern wollte der Gesetzgeber die Behörde entlasten; eindeutig ist klargestellt, dass es für die Behörde eben keine Befugnis mehr gibt bzw. geben soll, einen Bescheid über eine 50 : 50 - Kostenaufteilung zu erlassen, ja überhaupt eine Entscheidung zu treffen.

Die Auffassung des OGH, dass der Gesetzgeber auf eine Entscheidungsbefugnis vergessen hat, kann somit nicht nachvollzogen werden. Vielmehr hat Gesetzgeber darauf verzichtet, eine behördliche Zuständigkeit über eine 50 : 50 - Kostenaufteilung festzulegen, und damit eindeutig zum Ausdruck gebracht, dass eine behördliche Entscheidung über diesen Fall nicht mehr getroffen werden soll.

In diesem Sinne kann auch die Behauptung des OGH, dass dies nicht naheliegend oder sinnvoll sein kann, kein Argument gegen eine Zuständigkeit der Gerichte sein. Es geht nicht nämlich nicht um die Sinnhaftigkeit der Vorschrift (darüber könnten tatsächlich unterschiedliche Auffassungen bestehen), sondern ausschließlich darum, was deren rechtlicher Inhalt ist. Behördliche Zuständigkeiten lassen sich nämlich nur durch Gesetz begründen, nicht aber durch Behauptungen, dass sie sinnvoll sein würden.

Im Übrigen stellt sich die Frage, welche Entscheidung die Behörde überhaupt zu treffen hätte:

Die Leistung, die der Straßenerhalter beizutragen hat, hat zwar im öffentlichen Recht ihre Grundlage, es handelt sich nichtsdestotrotz um eine privatrechtliche Leistung, die dem Eisenbahnuntemehmen zusteht. Die Kosten, die dem Eisenbahnunternehmen erwachsen, sind privatrechtlich zu tragen, die auch nur privatrechtlich zur Hälfte aufgeteilt werden können. Es handelt sich um eine Kostentragungsregelung, die ausschließlich zwischen zwei Privaten gilt.

Die Behörde könnte allenfalls eine Feststellungsentscheidung treffen, wie hoch die anzurechnenden Kosten tatsächlich sind. Bei Nichtleistung müsste der Dritte aber wiederum das Gericht anrufen, da eine behördliche, genau genommen verwaltungsrechtliche Exekution (in Entsprechung der Bestimmungen des VVG) bei einer bloßen Feststellung nicht zulässig ist.

Allerdings scheidet die Erlassung eines Feststellungsbescheides nach Ansicht des Landeshauptmannes von Steiermark aus: Zwar ist es nach der Judikatur des VwGH zulässig, dann einen nicht durch Gesetz vorgesehenen Feststellungsbescheid zu erlassen, wenn die Erlassung insofern im Interesse einer Partei liegt, als sie für die Partei ein notwendiges Mittel zur zweckentsprechenden Rechtsverfolgung darstellt. Dieses rechtliche Interesse ist nur dann gegeben, wenn dem Feststellungsbescheid im konkreten Fall die Eignung zukommt, ein Recht oder Rechtsverhältnis für die Zukunft klarzustellen und dadurch eine Rechtsgefährdung des Antragstellers zu beseitigen (VwGH 22.12.2010, 2009/08/0277). Genau das liegt aber nicht vor: Denn jene Feststellung, die die Behörde treffen könnte, dass nämlich die Pflicht zur Kostentragung 50 : 50 gilt, ergibt sich bereits aus dem Gesetz unmittelbar.

Generell ist es der Rechtsordnung nicht fremd, dass eine Behörde über privatrechtliche Leistungen zwischen Dritten zu entscheiden hat (so war es ja auch in §48 Abs2 EibG aF vorgesehen). Im Zusammenhang mit Entschädigungen bei Enteignungen trifft die Behörde eine Entscheidung über die Höhe von Leistungen, die einer dritten Person zusteht. Ebenfalls trifft die Behörde Entscheidungen über Entschädigungen, die im Zusammenhang mit Rückwidmungen von Grundstücken zu leisten sind. Immer ist ein Dritter Begünstigter, der von einem anderen (in den meisten Fällen vom Staat oder staatlichen Stellen) Leistungen erhält, die in der Regel auch zivilrechtliche eingeklagt werden müssen, wenn die verpflichtete Stelle nicht zahlt.

In allen Fällen ist aber für eine behördliche Entscheidung zur Festsetzung von Kosten bzw. Entschädigungen eine ausdrückliche gesetzliche Grundlage vorhanden, die eine Zuständigkeit und Ermächtigung für die Behörde schafft.

Zusammenfassend ist daher festzustellen: Eine behördliche Zuständigkeit besteht nur dann, wenn diese auch gesetzlich festgelegt ist; das wird auch vom OGH so gesehen. §48 Abs2 EibG in der geltenden Fassung sieht jedoch keine behördliche Zuständigkeit zu einer Entscheidung über die Kosten, die 'je zur Hälfte vom Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu tragen' sind, vor.

Der Landeshauptmann von Steiermark ist daher der Auffassung, dass eine gesetzliche Zuständigkeit für ihn nicht besteht."

IV. Erwägungenrömisch vier. Erwägungen

1. Zur Zulässigkeit des Antrages

1.1. Nach Art138 Abs1 Z1 B-VG erkennt der Verfassungsgerichtshof über Kompetenzkonflikte zwischen Gerichten und Verwaltungsbehörden. Es ist offenkundig, dass in derselben Sache ein Gericht (das Landesgericht für Zivilrechtssachen Graz) und eine Verwaltungsbehörde (der Landeshauptmann von Steiermark) die Zuständigkeit abgelehnt haben, diese Ablehnung aber in einem Fall zu Unrecht erfolgt ist (verneinender Kompetenzkonflikt gemäß §46 VfGG, vgl. VfSlg 13.409/1993, 14.553/1996, 17.785/2006). 1.1. Nach Art138 Abs1 Z1 B-VG erkennt der Verfassungsgerichtshof über Kompetenzkonflikte zwischen Gerichten und Verwaltungsbehörden. Es ist offenkundig, dass in derselben Sache ein Gericht (das Landesgericht für Zivilrechtssachen Graz) und eine Verwaltungsbehörde (der Landeshauptmann von Steiermark) die Zuständigkeit abgelehnt haben, diese Ablehnung aber in einem Fall zu Unrecht erfolgt ist (verneinender Kompetenzkonflikt gemäß §46 VfGG, vergleiche VfSlg 13.409 aus 1993,, 14.553 aus 1996,, 17.785 aus 2006,).

1.2. Für die Zulässigkeit eines solchen Antrages ist nicht erforderlich, dass die Prozessparteien in den zugrunde liegenden Verfahren den Instanzenzug ausgeschöpft haben (vgl. zB VfSlg 15.352/1998). 1.2. Für die Zulässigkeit eines solchen Antrages ist nicht erforderlich, dass die Prozessparteien in den zugrunde liegenden Verfahren den Instanzenzug ausgeschöpft haben vergleiche zB VfSlg 15.352 aus 1998,).

1.3. Da auch sonst keine Prozesshindernisse hervorgekommen sind, erweist sich der Antrag als zulässig.

2. In der Sache

2.1. Die antragstellende Partei begehrte im Gerichts- und im Verwaltungsweg, dass die beteiligte Partei als Trägerin der Straßenbaulast gemäß §48 Abs2 EisbG die Hälfte der Kosten für die laufende Erhaltung und Inbetriebhaltung trägt, die auf Grund der durch Bescheid des Landeshauptmanns von Steiermark vom 23. November 2005 angeordneten Maßnahmen bei der Eisenbahnkreuzung "Am Gries" bei km 17,689 mit der Gemeindestraße in den Jahren 2009 bis 2014 entstanden sind.

Sowohl das Landesgericht für Zivilrechtssachen Graz als auch der Landeshauptmann von Steiermark verneinten ihre Zuständigkeit zur Entscheidung über die von der antragstellenden Partei geltend gemachten Ansprüche auf Kostentragung gegenüber der Marktgemeinde Lieboch als Trägerin der Straßenbaulast gemäß §48 Abs2 EisbG.

2.2. Es steht fest, dass die antragstellende Partei, ein Eisenbahnunternehmen, und die (im verfassungsgerichtlichen Verfahren) beteiligte Marktgemeinde Lieboch kein Einvernehmen über die Regelung der Kostentragung gemäß §48 Abs2 erster Halbsatz EisbG erzielt haben. Ebenso steht fest, dass weder die antragstellende Partei noch die beteiligte Partei (die Marktgemeinde Lieboch als Trägerin der Straßenbaulast) einen Antrag bei der Verwaltungsbehörde gemäß §48 Abs3 EisbG gestellt haben, damit diese eine von §48 Abs2 EisbG abweichende Entscheidung über die Kostentragung treffe.

2.3. Bis zum Inkrafttreten des Deregulierungsgesetzes 2001, BGBl I 151/2001, mit welchem §48 EisbG novelliert wurde, war die Zuständigkeit zur Entscheidung der Kostentragung eindeutig mit dem Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft festgelegt. Die ordentlichen Gerichte waren nur dann zuständig, wenn das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast eine privatrechtliche Vereinbarung über die Kostentragung getroffen hatten und in diesem Zusammenhang ein Rechtsstreit bestand. 2.3. Bis zum Inkrafttreten des Deregulierungsgesetzes 2001, Bundesgesetzblatt Teil eins, 151 aus 2001,, mit welchem §48 EisbG novelliert wurde, war die Zuständigkeit zur Entscheidung der Kostentragung eindeutig mit dem Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft festgelegt. Die ordentlichen Gerichte waren nur dann zuständig, wenn das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast eine privatrechtliche Vereinbarung über die Kostentragung getroffen hatten und in diesem Zusammenhang ein Rechtsstreit bestand.

2.4. Auch nach dem Inkrafttreten des §48 EisbG idF des Deregulierungsgesetzes 2001 am 1. April 2002 und der erneuten Novellierung des §48 EisbG durch die Novelle BGBl I 25/2010 ist die Verwaltungsbehörde nach der ausdrücklichen Regelung des §48 Abs3 EisbG weiterhin zur Entscheidung über die Kostentragung zuständig, wenn das Eisenbahnunternehmen oder der Träger der Straßenbaulast einen Antrag auf Entscheidung über die Kosten und – abweichend von der gesetzlichen Zweifelsregelung betreffend der Teilung der Kosten – über das Ausmaß der Kostentragung des Eisenbahnunternehmens und des Trägers der Straßenbaulast stellen. 2.4. Auch nach dem Inkrafttreten des §48 EisbG in der Fassung des Deregulierungsgesetzes 2001 am 1. April 2002 und der erneuten Novellierung des §48 EisbG durch die Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, 25 aus 2010, ist die Verwaltungsbehörde nach der ausdrücklichen Regelung des §48 Abs3 EisbG weiterhin zur Entscheidung über die Kostentragung zuständig, wenn das Eisenbahnunternehmen oder der Träger der Straßenbaulast einen Antrag auf Entscheidung über die Kosten und – abweichend von der gesetzlichen Zweifelsregelung betreffend der Teilung der Kosten – über das Ausmaß der Kostentragung des Eisenbahnunternehmens und des Trägers der Straßenbaulast stellen.

§48 EisbG idF des Deregulierungsgesetzes 2001 und §48 EisbG idF BGBl I 25/2010 verankern nach wie vor die Möglichkeit des Eisenbahnunternehmens und des Trägers der Straßenbaulast, eine von der Zweifelsregelung abweichende privatrechtliche Vereinbarung über die Kostentragung zu schließen. Zur Entscheidung von Streitigkeiten im Zusammenhang mit einer solchen privatrechtlichen Vereinbarung sind – wie bereits vor der Novellierung des §48 EisbG durch das Deregulierungsgesetz 2001 – unverändert die ordentlichen Gerichte zuständig (vgl. §48 Abs2 EisbG; OGH 17.7.2014, 4 Ob 122/14s). §48 EisbG in der Fassung des Deregulierungsgesetzes 2001 und §48 EisbG in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, 25 aus 2010, verankern nach wie vor die Möglichkeit des Eisenbahnunternehmens und des Trägers der Straßenbaulast, eine von der Zweifelsregelung abweichende privatrechtliche Vereinbarung über die Kostentragung zu schließen. Zur Entscheidung von Streitigkeiten im

Zusammenhang mit einer solchen privatrechtlichen Vereinbarung sind – wie bereits vor der Novellierung des §48 EibG durch das Deregulierungsgesetz 2001 – unverändert die ordentlichen Gerichte zuständig (vergleiche §48 Abs2 EibG; OGH 17.7.2014, 4 Ob 122/14s).

Keine explizite Regelung gibt es allerdings seit der Änderung des §48 EibG durch das Deregulierungsgesetz 2001 hinsichtlich der Zuständigkeit zur Entscheidung von Rechtsstreitigkeiten zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast, wenn zwar die "allgemeine" gesetzliche Kostentragungsregelung (hälftige Kostentragung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast) des §48 Abs2 EibG gilt, eine Partei aber aus welchen Gründen auch immer nicht die Kosten trägt und die andere Partei die Kostentragung rechtlich durchsetzen will.

2.5. Nach Auffassung des Verfassungsgerichtshofes ist auch für diesen Fall (wie bis zur Änderung des §48 EibG durch das Deregulierungsgesetz 2001) die Entscheidungskompetenz der Verwaltungsbehörde gegeben.

In der Bestimmung des §48 EibG kommt auch nach dem Inkrafttreten des Deregulierungsgesetzes 2001 zum Ausdruck, dass grundsätzlich die Verwaltungsbehörde zur Entscheidung über alle in §48 EibG geregelten, im öffentlichen Recht wurzelnden Angelegenheiten zuständig ist. Die einzige Ausnahme von der verwaltungsbehördlichen Zuständigkeit betrifft Rechtsstreitigkeiten, die im Zusammenhang mit einer zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast abgeschlossenen privatrechtlichen Vereinbarung stehen; nur dafür ist die Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte vorgesehen. Es findet sich kein Ansatz dafür, dass der Gesetzgeber durch die Neufassung des §48 EibG einen Zuständigkeitswechsel von der Verwaltungsbehörde zum ordentlichen Gericht vornehmen wollte. Durch die Neuregelung der Festlegung der Kostentragung nach §48 Abs2 EibG wurde somit keine neue gerichtliche Zuständigkeit geschaffen (ebenso OGH 17.7.2014, 4 Ob 122/14s).

Die Verwaltungsbehörde ist dementsprechend in allen Fällen zur Entscheidung über die Kostentragung gemäß §48 EibG zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zuständig, sofern die beiden Parteien keine privatrechtliche Vereinbarung über die Kostentragung getroffen haben.

2.6. Aus all dem folgt, dass im konkreten Fall – in dem nicht, wie vom Landeshauptmann von Steiermark vorgebracht, ein behördlicher Ausspruch über die sich unmittelbar aus dem Gesetz ergebende, gleichteilige Kostentragung im Sinne des §48 Abs2 EibG begehrt wird – der Landeshauptmann von Steiermark zur Entscheidung über den von der antragstellenden Partei gestellten Antrag auf Verpflichtung der beteiligten Partei zur Tragung der konkret bezifferten Kosten, welche im Hinblick auf den Bescheid des Landeshauptmannes von Steiermark vom 23. November 2005 für die laufende Erhaltung und Inbetriebhaltung der näher bestimmten Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 17,689 mit der Gemeindestraße "Am Gries" entstanden sind bzw. entstehen, gemäß §48 Abs2 EibG zuständig ist.

V. Ergebnisrömisch fünf. Ergebnis

1. Zur Entscheidung über die von der antragstellenden Partei geltend gemachte Kostentragung der beteiligten Partei gemäß §48 Abs2 EibG ist der Landeshauptmann von Steiermark zuständig.

2. Der entgegenstehende Bescheid des Landeshauptmannes von Steiermark vom 5. Oktober 2015, ABT16 VT-OV.06-97/2015-1, wird aufgehoben.

3. Diese Entscheidung konnte gemäß §19 Abs4 VfGG ohne mündliche Verhandlung in nichtöffentlicher Sitzung getroffen werden.

4. Die Kostenentscheidung gründet sich auf §65a VfGG. In den zugesprochenen Kosten ist Umsatzsteuer in Höhe von € 436,- sowie der Ersatz der Eingabengebühr in Höhe von € 240,- enthalten.

Schlagworte

VfGH / Kompetenzkonflikt, Eisenbahnrecht

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VFGH:2016:KI3.2015

Zuletzt aktualisiert am

07.08.2017

Quelle: Verfassungsgerichtshof VfGH, <http://www.vfgh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at