

TE Vfgh Erkenntnis 2020/2/26 G179/2019 ua

JUSLINE Entscheidung

⌚ Veröffentlicht am 26.02.2020

Index

93/01 Eisenbahn

Norm

StGG Art2

B-VG Art7 Abs1 / Gesetz

B-VG Art18

B-VG Art140 Abs1 Z1 lita

EisenbahnG 1957 §48, Abs2, Abs3, Abs4, §49 Abs2

VfGG §7 Abs1

Leitsatz

Keine Verletzung im Gleichheitsrecht betreffend die – ausreichend bestimmte – Anordnung der Kostentragung für die Ausführung einer angeordneten Sicherung eines schienengleichen Übergangs nach dem EisenbahnG 1957; Parteistellung von Trägern der Straßenbaulast im Verfahren über die Anordnung der Sicherung eines Eisenbahnüberganges auf Grund verfassungskonformer Interpretation gegeben

Spruch

I. Die (Haupt-)Anträge auf Aufhebung der Wortfolge " , wobei die Bestimmungen des §48 Abs2 bis 4 mit der Maßgabe sinngemäß anzuwenden sind, dass die Kosten der Sicherungseinrichtungen für Materialbahnen, ausgenommen solche mit beschränkt-öffentlichem Verkehr, vom Eisenbahnunternehmen alleine zu tragen sind, sofern nicht eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird" in §49 Abs2 des Bundesgesetzes über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EisbG), BGBl 60/1957, idFBGBl I 25/2010 werden zurückgewiesen.

II. Im Übrigen werden die Anträge abgewiesen.

Begründung

Entscheidungsgründe

I. Anträge

1. Mit dem vorliegenden, auf Art140 Abs1 Z1 lita B-VG gestützten und beim Verfassungsgerichtshof zuG179/2019 protokollierten Antrag begehrt das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich, der Verfassungsgerichtshof möge "in §49 Abs2 des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), BGBl 60 idFBGBl I 25/2010, die Wortfolge ' , wobei die Bestimmungen des §48 Abs2 bis 4 mit der Maßgabe sinngemäß anzuwenden sind, dass die Kosten der Sicherungseinrichtungen für Materialbahnen, ausgenommen solche mit beschränkt-öffentlichem Verkehr, vom Eisenbahnunternehmen alleine zu tragen sind, sofern nicht eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird" in §49 Abs2 des Bundesgesetzes über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EisbG), BGBl 60/1957, idFBGBl I 25/2010 werden zurückgewiesen.

Sicherungseinrichtungen für Materialbahnen, ausgenommen solche mit beschränkt-öffentlichem Verkehr, vom Eisenbahnunternehmen alleine zu tragen sind, sofern nicht eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird', in eventu §49 Abs2 EisbG zur Gänze und §48 Abs2 bis 4 EisbG (ebenfalls zur Gänze), jeweils in der vorgenannten Fassung,

als verfassungswidrig" aufheben.

2. Darüber hinaus stellt das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich vier weitere, beim Verfassungsgerichtshof zu G187/2019, G223/2019, G114/2020 und G141/2020 protokollierte Anträge mit demselben Aufhebungsbegehren wie in dem zu G179/2019 protokollierten Antrag.

II. Rechtslage

1. Die maßgeblichen Bestimmungen des Bundesgesetzes über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 - EisbG), BGBl 60/1957, idF BGBl I 205/2013 lauten wie folgt (die mit Eventualanträgen angefochtenen Bestimmungen in §48 Abs2 bis 4 und §49 Abs2 EisbG sind hervorgehoben):

"3. Teil: Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Bau und Betrieb von Schienenfahrzeugen auf Eisenbahnen und Verkehr auf Eisenbahnen

[...]

7. Hauptstück

Bau, Veränderung und Inbetriebnahme von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen und Inbetriebnahme von Schienenfahrzeugen

1. Abschnitt

Eisenbahnrechtliche Baugenehmigung

Erforderlichkeit einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung

§31. Für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen ist die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erforderlich.

Antrag

§31a. (1) Die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ist bei der Behörde zu beantragen. Dem Antrag ist ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und projektrelevante Fachgebiete umfassende Gutachten beizugeben; letztere zum Beweis, ob das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Im Falle beantragter Abweichungen vom Stand der Technik sind auch die Vorkehrungen darzustellen, die sicherstellen sollen, dass trotz Abweichung vom Stand der Technik die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen an den Arbeitnehmerschutz gewährleistet sind. Wenn das Bauvorhaben eine Hauptbahn alleine oder über eine Hauptbahn hinaus gehend auch eine vernetzte Nebenbahn betrifft, ist nur ein Gutachten beizugeben, das alle projektrelevanten Fachgebiete zu umfassen hat; werden für die Erstattung dieses Gutachtens mehr als ein Sachverständiger bestellt, hat ein solches Gutachten eine allgemein verständliche Zusammenfassung zu enthalten.

(2) Als Sachverständige gemäß Abs1 gelten und dürfen mit der Erstattung von Gutachten beauftragt werden, sofern sie nicht mit der Planung betraut waren oder sonstige Umstände vorliegen, die die Unbefangenheit oder Fachkunde in Zweifel ziehen:

1. Anstalten des Bundes oder eines Bundeslandes;

2. akkreditierte Konformitätsbewertungsstellen oder benannte Stellen im Rahmen des fachlichen Umfanges ihrer Akkreditierung;

3. Ziviltechniker im Rahmen ihrer Befugnisse;

4. Technische Büros-Ingenieurbüros im Rahmen ihrer Fachgebiete;

5. natürliche Personen, die für die Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art im Allgemeinen beeidet sind.

(3) Die Behörde kann nach den Erfordernissen des Einzelfalles die Beigabe einer anderen Anzahl an Bauentwurfsausfertigungen oder Ausfertigungen einzelner Bauentwurfsunterlagen festlegen.

Bauentwurf

§31b. (1) Aus dem Bauentwurf muss insbesondere ersichtlich sein:

1. die Lage der Eisenbahnanlagen und der in der Nähe der Eisenbahntrasse gelegenen Bauten, Verkehrsanlagen, Wasserläufe und Leitungsanlagen;
2. ein Bau- und Betriebsprogramm;
3. die erheblichen Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Umgebung;
4. die im §31e genannten betroffenen Liegenschaften sowie die Eigentümer dieser Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann allgemein, für alle oder einzelne Arten von Eisenbahnen durch Verordnung nähere Bestimmungen über die je nach Art und Umfang des Bauvorhabens erforderlichen Unterlagen treffen.

Mündliche Verhandlung

§31c. Der Bauentwurf ist vor einer mündlichen Verhandlung durch mindestens zwei Wochen und höchstens sechs Wochen in den Gemeinden, deren örtlicher Wirkungsbereich durch das Bauvorhaben berührt wird, zur allgemeinen Einsicht aufzulegen. Die Behörde kann die Auflagefrist bis auf fünf Tage abkürzen, wenn dies aus dringenden öffentlichen Interessen geboten ist.

Berührte Interessen

§31d. Werden durch das Bauvorhaben vom Bund, von den Ländern und von den Gemeinden wahrzunehmende Interessen berührt, ist den zuständigen Dienststellen Gelegenheit zu geben, zu dem Bauvorhaben Stellung zu nehmen. Die Stellungnahme der Gemeinde erfolgt im Rahmen des eigenen Wirkungsbereiches.

Parteien

§31e. Parteien im Sinne des §8 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991, BGBl Nr 51, sind der Bauwerber, die Eigentümer der betroffenen Liegenschaften, die an diesen dinglich Berechtigten, die Wasserberechtigten und die Bergwerksberechtigten. Betroffene Liegenschaften sind außer den durch den Bau selbst in Anspruch genommenen Liegenschaften auch die, die in den Bauverbotsbereich oder in den Feuerbereich zu liegen kommen, sowie die, die wegen ihrer Lage im Gefährdungsbereich Veränderungen oder Beschränkungen unterworfen werden müssen.

[...]

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 Auflösung 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 Auflösung 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 Auflösung 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 Auflösung 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 Auflösung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges und die durch die künftige Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen oder durchgeführten Ersatzmaßnahmen erwachsenen 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 pauschalierte 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 Sicherungseinrichtungen 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 Sicherungseinrichtungen für Materialbahnen, ausgenommen solche mit beschränkt-öffentlichem Verkehr, vom Eisenbahnunternehmen alleine zu tragen sind, sofern nicht eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird.

(3) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann zwecks möglichster Hintanhaltung von Gefährdungen im Verkehr durch Verordnung Vorschriften über das Verhalten bei Annäherung an schienengleiche Eisenbahnübergänge und bei Übersetzung solcher Übergänge sowie über die Beachtung der den schienengleichen Eisenbahnübergang sichernden Verkehrszeichen erlassen."

2. §5 der Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und das Verhalten bei der Annäherung an und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen (Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 – EisbKrV), BGBl II 216/2012 lautet:

"Entscheidung über die Art der Sicherung

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

(2) Die für die Entscheidung gemäß Abs1 erforderlichen Grundlagen sind der Behörde vom jeweiligen Verkehrsträger zur Verfügung zu stellen."

III. Antragsvorbringen und Vorverfahren

1. Dem beim Verfassungsgerichtshof zu G179/2019 protokollierten Antrag liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

1.1. Mit Bescheiden vom 8. Juli 2013, 2. April 2013, 26. Februar 2015 und 22. März 2016 schrieb der Landeshauptmann von Niederösterreich gemäß §49 Abs2 erster Halbsatz EisbG iVm den §§4 f. EisbKrV für bestimmte Kreuzungen einer Eisenbahnstrecke mit einer Gemeindestraße Sicherungen (Lichtzeichen mit Schranken) vor. Die Bescheide ergingen gegenüber der ÖBB Infrastruktur AG als Betreiberin der jeweiligen Eisenbahnstrecke (Eisenbahnunternehmen) und der Bundesministerin für Arbeit, Soziales, Gesundheit und Konsumentenschutz (als Verkehrsarbeitsinspektorat), die gegen die Bescheide kein Rechtmittel erhoben. Die jeweiligen Gemeinden als Trägerinnen der Straßenbaulast wurden in den Verfahren über die Anordnung der Sicherungen gemäß §49 Abs2 erster Halbsatz EisbG zwar beigezogen, ihnen kam jedoch keine Parteistellung zu.

1.2. Das Eisenbahnunternehmen und die Gemeinden als Trägerinnen der Straßenbaulast stellten in der Folge Anträge gemäß §49 Abs2 iVm §48 Abs2 EisbG auf Bestimmung der Kostenmasse und -aufteilung (zwischen dem Eisenbahnunternehmen einerseits und den jeweiligen Gemeinden andererseits) betreffend die bescheidmäßig angeordneten Sicherungen.

1.3. Mit Bescheiden vom 7. Jänner 2019, 18. Jänner 2019, und 10. Mai 2019 setzte die Landeshauptfrau von Niederösterreich die mit der Errichtung der angeordneten Sicherungen verbundenen Kosten mit € 537.917,31, € 547.679,81, € 28.366,04 bzw € 18.899,64 fest und ordnete an, dass die Kosten vom Eisenbahnunternehmen und der Gemeinde jeweils zur Hälfte zu tragen seien. Weiters setzte die Landeshauptfrau von Niederösterreich in den Bescheiden die jährlichen Kosten der Erhaltung und Inbetriebhaltung der Sicherungsanlagen fest und ordnete an, dass auch diese Kosten jeweils zur Hälfte einerseits vom Eisenbahnunternehmen und andererseits von der jeweiligen Gemeinde zu tragen seien.

1.4. Gegen diese Bescheide erhoben die betroffenen Gemeinden Beschwerden an das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich.

1.5. Aus Anlass dieser Verfahren stellt das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich den vorliegenden, auf Art140 Abs1 Z1 lita B-VG gestützten Antrag auf Aufhebung der Wortfolge ", wobei die Bestimmungen des §48 Abs2 bis 4 mit der Maßgabe sinngemäß anzuwenden sind, dass die Kosten der Sicherungseinrichtungen für Materialbahnen, ausgenommen solche mit beschränkt-öffentlichem Verkehr, vom Eisenbahnunternehmen alleine zu tragen sind, sofern nicht eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird" in §49 Abs2 EisbG, in eventu die Aufhebung des §48 Abs2 bis 4 und §49 Abs2 EisbG zur Gänze.

2. Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich legt seine Bedenken in dem vor dem Verfassungsgerichtshof zu G179/2019 protokollierten Antrag wie folgt dar:

"[...]

1. Vorbemerkung

Sämtlichen Bedenken vorangestellt sei der Hinweis auf die ständige Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu §49 Abs2 erster Halbsatz EisbG iVm §5 Abs1 EisbKrV, wonach der Straßenerhalter (= Träger der Straßenbaulast) im Verfahren über die Festlegung der im Einzelfall zur Anwendung kommenden Sicherung (das ist eine der Sicherungsarten aus dem abgeschlossenen Katalog des §4 Abs1 EisbKrV samt allfälligen zusätzlichen Aussprüchen, etwa nach §4 Abs2, §12 Abs1 oder §102 Abs1 und 3 EisbKrV) keine Parteistellung hat (vgl zuletzt VwGH 09.01.2017, Ra 2016/03/0119, mwN).

2. Verstoß gegen Art6 Abs1 EMRK

2.1. Gemäß §3 EisbKrV ist das Eisenbahnunternehmen für die Sicherung verantwortlich und damit zur Herstellung der von der Behörde angeordneten Sicherung und deren Erhaltung verpflichtet. §49 Abs2 EisbG iVm §48 Abs2 bis 4 EisbG räumt dem Unternehmen einen 'sinngemäßen' Anspruch auf Bestimmung der dadurch entstandenen Kosten und darauf aufbauend einen (teilweisen) Kostenersatzanspruch gegen den Straßenerhalter ein. Aus Sicht des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich kann kein Zweifel daran bestehen, dass es sich bei dem durch die Verweisung in §49 Abs2 EisbG iVm §48 Abs2 bis 4 EisbG geregelten Verfahren um ein solches handelt, das eine zivilrechtliche Streitigkeit iSd Art6 Abs1 EMRK zum Gegenstand hat. Damit ist der Anwendungsbereich dieses Grundrechts eröffnet und das Verfahren muss 'fair' iSd Überschrift zu Art6 EMRK sein, also den aus Art6 Abs1 EMRK resultierenden Anforderungen an Verfahren über zivilrechtliche Ansprüche genügen.

2.2. Es ist im Hinblick auf die systematische Einbettung der Verweisung in §49 Abs2 EisbG naheliegend, im Verfahren über die Kostentragung eine Bindung an die vorangegangene behördliche Entscheidung über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung der jeweiligen Eisenbahnkreuzung (in der Folge: Sicherungsentscheidung) anzunehmen. Dafür spricht zunächst die Regelung beider Verfahren in nur einem Satz innerhalb des §49 Abs2 EisbG und andererseits der Umstand, dass eine solche Bindung auch im Verfahren nach §48 EisbG (in diesem Fall an die behördliche Auflassungs- bzw Umgestaltungsanordnung nach Abs1), auf dessen Abs2 bis 4 in §49 Abs2 leg.cit. verwiesen wird, unzweifelhaft besteht.

2.3. Dem Straßenerhalter wäre es bei dieser Auslegung im Hinblick auf seine vom Verwaltungsgerichtshof verneinte Parteistellung im Verfahren nach §49 Abs2 erster Halbsatz EisbG allerdings unmöglich, im Verfahren über die

Kostentragung Bedenken gegen die ohne seine Beziehung als Partei erfolgte Sicherungsentscheidung vorzubringen. Im Erkenntnis VfSlg 12.504/1990 hat der Verfassungsgerichtshof ausgesprochen:

'Wer den Beweis und die Zurechnung einer für die Entscheidung über seine Ansprüche und Verpflichtungen wesentlichen Handlung im zivilgerichtlichen Verfahren nicht in Frage stellen kann, weil das Gericht an die Entscheidung in einem andern [...] Verfahren gebunden ist, zu welchem er aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen keinen Zugang hatte, dessen Anspruch auf Gehör durch das seine Sache entscheidende unabhängige und unparteiische Gericht ist nicht erfüllt.'

Daher stünde eine Auslegung der Verweisung in §49 Abs2 EisbG dahingehend, dass diese auch eine Bindung an die Sicherungsentscheidung nach §49 Abs2 erster Halbsatz EisbG einschließt, mit Art6 EMRK nicht im Einklang.

2.4. Es liegt nun nahe, eine Auslegung der Verweisung in §49 Abs2 EisbG zu versuchen, die – entgegen den dargelegten systematischen Argumenten – eine Bindung des Straßenerhalters an die Sicherungsentscheidung vermeidet.

2.5. Die in §38 AVG zum Ausdruck kommende Bindungswirkung der Sicherungsentscheidung nach §49 Abs2 erster Halbsatz EisbG lässt es aber nicht zu, im Kostenverfahren eine Bindung der Behörde und des Eisenbahnunternehmens zu verneinen (vgl dazu Kolonovits/Muzak/Stöger, Verwaltungsverfahrensrecht9, 2016, Rz 307 ff, 468 ff). Vorstellbar wäre daher nur eine Auslegung, bei der die Behörde und das Eisenbahnunternehmen an die Sicherungsentscheidung gebunden sind, der Straßenerhalter jedoch nicht. Man könnte auch von einer 'einseitigen Bindung' sprechen.

2.6. Eine solche Auslegung würde jedoch zu einer ungleichen Stellung der beiden Parteien des Kostenverfahrens führen, die von diesen (anders als zB in der dem Erkenntnis VfSlg 20.085/2016 zu Grunde liegenden Konstellation) nicht (etwa durch Einlassung in das Verfahren nach Streitverkündung) verhindert werden kann und die mit dem ebenfalls aus Art6 EMRK resultierenden Prinzip der Waffengleichheit der Parteien nicht vereinbar scheint.

3. Verstoß gegen das Recht auf Gleichheit aller Staatsbürger vor dem Gesetz (Art2 StGG, Art7 Abs1 B-VG)

3.1. Nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes ergibt sich aus dem durch Art2 StGG und Art7 Abs1 B-VG gewährleisteten Recht auf Gleichheit aller Staatsbürger vor dem Gesetz auch eine Bindung des Gesetzgebers. Diese beinhaltet insbesondere auch das Gebot, einer differenzierenden Regelung wesentlich unterschiedlicher Sachverhalte. Ungleiche darf also nicht unsachlicherweise gleich behandelt werden. Weiters setzt der Gleichheitssatz dem Gesetzgeber insofern inhaltliche Schranken, als er verbietet, sachlich nicht begründbare Regelungen zu treffen. Innerhalb dieser Schranken ist es dem Gesetzgeber jedoch von Verfassung wegen durch den Gleichheitsgrundsatz nicht verwehrt, seine politischen Zielvorstellungen auf die ihm geeignet erscheinende Art zu verfolgen (vgl zuletzt etwa VfGH 01.12.2018, G308/2018; 12.03.2019, G315/2018, jeweils mwN).

3.2. Mit dem Verweis in §49 Abs2 EisbG behandelt der Gesetzgeber wesentlich Ungleiche gleich: Er erklärt die Regelungen des §48 Abs2 bis 4 EisbG über die Kostentragung für die Ausführung der behördlichen Anordnung einer baulichen Umgestaltung oder Auflassung einer Eisenbahnkreuzung (§48 Abs1 EisbG) 'sinngemäß' auch auf die Kostentragung für die Ausführung einer gemäß §49 Abs2 erster Halbsatz EisbG behördlich angeordneten Sicherung der Eisenbahnkreuzung für anwendbar, obwohl es sich dabei um etwas wesentlich anderes handelt.

3.2.1. Der erste – eher materielle – wesentliche Unterschied zwischen einer Anordnung nach §48 Abs1 EisbG und einer solchen nach §49 Abs2 erster Halbsatz leg.cit. liegt darin, dass es sich bei der Anordnung nach §48 Abs1 EisbG um einen Sonderfall einer Änderung der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung nach den §§31 ff EisbG handelt. Eisenbahnkreuzungen an sich und die in der Umgebung liegenden Bauten (also insbesondere Verkehrswege) müssen bereits im Bauentwurf nach §31b Abs1 Z1 EisbG, der die Grundlage der Genehmigung bildet (Projektgenehmigungsverfahren), enthalten sein. Dies ergibt sich klar aus dem Wortlaut des §31 EisbG: Wenn der Gesetzgeber sogar nicht ortsfeste eisenbahn Sicherungstechnische Einrichtungen in die Baubewilligung miteinbezieht, muss dies erst recht für alle ortsfesten Teile der Eisenbahnanlage gelten, also insbesondere für Eisenbahnkreuzungen.

Dementsprechend bedeutet eine Anordnung nach §48 Abs1 EisbG eine Änderung des genehmigten Bauentwurfs, für die das Gesetz an dieser Stelle eben spezielle Voraussetzungen und ein spezielles Verfahren vorsieht, sodass die allgemeine Bestimmung des §31 Abs1 EisbG, wonach Änderungen der genehmigten Anlage wiederum einer eisenbahnrechtlichen Baubewilligung (Änderungsbewilligung) bedürfen, nicht zur Anwendung gelangt. Im Hinblick

darauf ist davon auszugehen, dass auch einem Antrag bzw einer (allenfalls auch amtswegigen) behördlichen Anordnung nach §48 Abs1 EisbG Pläne zu Grunde liegen müssen, die in ihrer Genauigkeit dem Bauentwurf nach §31b EisbG im Bereich der Eisenbahnkreuzung und der betroffenen Umgebung entsprechen.

Demgegenüber ist, wie Wortlaut und Systematik des gesamten §49 EisbG zeigen, die Sicherung der Eisenbahnkreuzung kein Bestandteil der eisenbahnrechtlichen Baubewilligung. Diese wird vielmehr erst aufbauend auf dieser von Amts wegen festgelegt, wobei sich diese Festlegung in der Anordnung einer der Sicherungsarten des §4 Abs1 EisbKrV (samt allfälligen Zusatzaussprüchen, etwa nach §4 Abs2, §12 Abs1 oder §102 Abs1 und 3 EisbKrV, vgl. schon oben 1.) erschöpft (vgl. dazu etwa VwGH 08.04.2019, Ro 2018/03/0014, mwN). Wie die konkrete Ausgestaltung der vorgeschriebenen Sicherungsart erfolgt, obliegt gemäß §3 EisbKrV dem Eisenbahnunternehmen, das dabei an die Anforderungen des 7. Abschnitts der EisbKrV (in den konkreten Anlassfällen, in denen allesamt eine Sicherung durch Lichtzeichen mit Schranken vorgeschrieben wurde, sind die §§67 ff EisbKrV relevant) gebunden ist, innerhalb dieser Anforderungen jedoch Gestaltungsspielraum hat. Ein Plan, der die Ausgestaltung der Sicherung darstellt, ist rechtlich nicht erforderlich.

3.2.2. Der zweite – eher formelle – wesentliche Unterschied liegt in der unterschiedlichen Ausgestaltung der Parteistellung im Verfahren nach §48 Abs1 EisbG einerseits, in dem Eisenbahnunternehmen und Straßenerhalter Parteistellung haben, und dem Verfahren nach §49 Abs2 erster Halbsatz EisbG andererseits, in dem nur das Eisenbahnunternehmen Parteistellung hat (vgl. schon oben 1.).

3.2.3. Die somit dargelegte Gleichbehandlung von Ungleicher führt konkret zu dem Ergebnis, dass im Anschluss an eine Sicherungsentscheidung nach §49 Abs2 erster Halbsatz EisbG Rechtsfolgen eintreten, die auf einen vollkommen anderen Sachverhalt zugeschnitten sind. Das ist zunächst eine grundsätzliche Aufteilung der Kosten für die Sicherung der Eisenbahnkreuzung, ohne dass es – wie nach §48 Abs1 EisbG – zu einer Änderung der bewilligten Eisenbahnlage kommen muss. Sofern nichts anderes vereinbart wird, erfolgt diese Aufteilung nach der Grundregel des §48 Abs2 erster Satz EisbG je zur Hälfte. Schon für diese grundsätzliche Pflicht des Straßenerhalters, sich an der Sicherung der Eisenbahnkreuzung zu beteiligen, ohne dass es – wie nach §48 [EisbG]- zu einer Änderung gekommen ist, ist eine sachliche Rechtfertigung fraglich.

Noch problematischer erscheint aber, dass damit der Straßenerhalter zur Tragung von Kosten verpflichtet wird, die für ihn – anders als im Verfahren nach §48 EisbG – mangels einer konkreten, rechtlich verbindlichen Planung der Sicherung und mangels Parteistellung im Sicherungsverfahren nicht vorhersehbar sind. Anders als nach §48 Abs1 [EisbG] ist die Sicherungsentscheidung nach §49 Abs2 EisbG allein an das Eisenbahnunternehmen adressiert, das in weiterer Folge gemäß §3 EisbKrV zur Herstellung einer dieser entsprechenden tatsächlichen Sicherung verpflichtet ist. Der Straßenbauräger hat keinerlei Ingerenz auf diese Herstellung (während bei der Herstellung einer Änderung nach §48 Abs1 EisbG beide Parteien an der Herstellung beteiligt sind), muss aber dennoch alle Kosten anteilig tragen, die das Eisenbahnunternehmen für die Herstellung für zweckmäßig erachtet. Dass diese Kosten vom Straßenerhalter vielfach als überhöht angesehen werden, zeigen gerade die Anlassfälle.

Die Gleichbehandlung ungleicher Sachverhalte führt weiters dazu, dass für den Fall der Einleitung eines Verfahrens nach §49 Abs2 iVm §48 Abs3 EisbG durch entsprechende Antragstellung bei der Aufteilung Kriterien zur Anwendung kommen sollen, die bei der Errichtung der Sicherungsanlagen völlig unpassend sind. Somit gibt es auf Grund der dargelegten originären Festlegung der Sicherung im Verfahren nach §49 Abs2 erster Halbsatz EisbG jedenfalls im Falle der erstmaligen Festlegung keine 'Änderung' des Verkehrs auf der Straße und auf der Eisenbahn seit Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung und keine 'Verbesserung' bzw 'Ersparnis' bei der Abwicklung des Verkehrs auf der Eisenbahn und des Straßenverkehrs. Alle drei Begriffe (Änderung, Verbesserung und Ersparnis) gehen davon aus, dass es einen durch die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung bestimmten Zustand vor der Entscheidung über die Änderung gegeben hat, was aber bei einer Entscheidung nach §49 Abs2 erster Halbsatz EisbG nicht der Fall ist.

Selbst bei Änderungen der Sicherung gibt es keine damit in einem rechtlichen Zusammenhang stehende 'bauliche Umgestaltung der Verkehrswege', keine 'verbleibenden Kreuzungen', kein 'umgestaltetes Wegenetz' und keine 'Ersatzmaßnahmen'. Völlig unklar bleibt auch, was hinsichtlich der Sicherung als 'Sonderinteresse eines Verkehrsträgers' zu verstehen sein soll, nachdem sich die Art der Sicherung zwingend aus den Bestimmungen des 6. Abschnitts der EisbKrV ergibt und insoweit (im Gegensatz zur konkreten Ausführung der aufgetragenen Sicherungsart,

vgl dazu oben 3.2.1.) kein Spielraum des Eisenbahnunternehmens bzw der Behörde bei der Festlegung der Sicherungsart besteht. Im Übrigen kommen Sonderinteressen des Straßenerhalters schon deshalb nicht in Betracht, weil er im Sicherungsverfahren keine Parteistellung hat.

Die fehlende Parteistellung des Straßenerhalters stellt aus Sicht des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich einen weiteren wesentlichen Grund dar, der es unsachlich erscheinen lässt, für eine Sicherungsentscheidung nach §49 Abs2 erster Halbsatz EisbG dennoch dieselben Rechtsfolgen vorzusehen wie für eine Änderungsentscheidung nach §48 Abs1 EisbG. Im Kostenverfahren im Anschluss an die Sicherungsentscheidung wäre der Straßenerhalter dadurch, verglichen mit dem Kostenverfahren im Anschluss an die Änderungsentscheidung, massiv benachteiligt. Dies gilt jedenfalls dann, wenn man von einer Bindung an die Sicherungsentscheidung im anschließenden Kostenverfahren ausgeht (vgl oben 2.2.).

3.3. Verneint man aber die Bindung des Straßenerhalters (vgl dazu schon oben 2.4.), so käme es im Hinblick auf die jedenfalls gegebene Bindung des Eisenbahnunternehmens und der Behörde, die aus §38 AVG resultiert (oben 2.5.), zu völlig unsachlichen Ergebnissen, nämlich unterschiedlichen Kostenteilungsmassen und Aufteilungen für das Eisenbahnunternehmen einerseits und den Straßenerhalter andererseits, wenn der Straßenerhalter erfolgreich die Gesetzwidrigkeit der Sicherungsentscheidung eingewendet hat. Welche Werte für die Entscheidung dann letztlich relevant sein sollten, bleibt völlig im Dunklen. Damit wäre aber das Ziel eines Verfahrens, in dem eine verbindliche Entscheidung über die Kostenteilungsmasse und deren Aufteilung getroffen werden soll, ad absurdum geführt. Dies widerspräche nach Ansicht des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich dem aus dem Gleichheitsgebot abgeleiteten allgemeinen Sachlichkeitssgebot.

Das gilt auch aus verfahrensrechtlicher Sicht, würde doch dann §49 Abs2 iVm §48 Abs2 bis 4 EisbG eine Art gesetzlich normierten Bindungskonflikt der Behörde anordnen.

4. Verstoß gegen das Determinierungsgebot (Art18 B-VG)

4.1. Nach der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes gebietet das im Art18 Abs1 B-VG verankerte Rechtsstaatsprinzip, dass Gesetze einen Inhalt haben müssen, durch den das Verhalten der Behörde vorherbestimmt ist. Es ist jedoch verfassungsgesetzlich zulässig, wenn der einfache Gesetzgeber einer Verwaltungsbehörde ein Auswahlermessen einräumt und die Auswahlentscheidung an – die Behörde bindende – Kriterien knüpft. Dass der Gesetzgeber bei der Beschreibung und Formulierung dieser Kriterien unbestimmte Gesetzesbegriffe verwendet, dadurch zwangsläufig Unschärfe in Kauf nimmt und von einer exakten Determinierung des Behördenhandelns Abstand nimmt, kann im Hinblick auf den Regelungsgegenstand erforderlich sein, steht aber grundsätzlich in Einklang mit Art18 Abs1 B-VG.

Ob eine gesetzliche Vorschrift dem rechtsstaatlichen Bestimmtheitsgebot gemäß Art18 B-VG entspricht, richtet sich nicht nur nach ihrem Wortlaut, sondern auch nach der Entstehungsgeschichte, dem Inhalt und dem Zweck der Regelung. Bei der Ermittlung des Inhalts einer gesetzlichen Regelung sind daher alle der Auslegung zur Verfügung stehenden Möglichkeiten auszuschöpfen. Eine Regelung verletzt die in Art18 B-VG enthaltenen rechtsstaatlichen Erfordernisse dann, wenn nach Heranziehung sämtlicher Interpretationsmethoden nicht beurteilt werden kann, wozu das Gesetz ermächtigt (vgl etwa VfGH 06.03.2018, G129/2017, mwN).

4.2. Nach Ansicht des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich genügt der Verweis in §49 Abs2 EisbG, der eine sinngemäße Anwendung der Bestimmungen des §48 Abs2 bis 4 EisbG vorsieht, diesen Anforderungen nicht.

4.2.1. Besonders hingewiesen sei auch in diesem Zusammenhang wieder auf die fehlende Parteistellung des Straßenerhalters im Sicherungsverfahren. Schon aus diesem Blickwinkel bleibt vollkommen offen, was mit einer sinngemäßen Anwendung der Regelungen des §48 Abs2 bis 4 EisbG, die auf dem Änderungsverfahren des §48 Abs1 leg.cit. aufbauen, in dem Straßenerhalter und Eisenbahnunternehmen Parteistellung haben und dementsprechend an das Verfahrensergebnis gebunden sind, gemeint ist. Ob im Kostenverfahren im Anschluss an eine Sicherungsentscheidung nach §49 Abs2 erster Halbsatz EisbG ebenfalls von einer Bindung an diese Entscheidung auszugehen ist, lässt der Gesetzgeber in unzulässiger Weise offen.

4.2.2. Es bleibt aber auch offen, welche Kosten im Falle einer Sicherungsentscheidung in die Kostenteilungsmasse einzubeziehen sind. Während nämlich im Verfahren nach §48 Abs1 EisbG die wirtschaftliche Zumutbarkeit der angeordneten Maßnahmen zu prüfen ist, ist dies im Sicherungsverfahren nach §49 Abs2 erster Halbsatz EisbG nicht

vorgesehen. Eine Prüfung der wirtschaftlichen Zumutbarkeit setzt zumindest eine Abschätzung der entstehenden Kosten voraus. Die Sicherungsentscheidung erfolgt hingegen, wie schon dargelegt, allein nach den äußerst präzisen Bestimmungen des 6. Abschnitts der EisbKrV. Bei der Umsetzung hat das gemäß §3 EisbKrV allein dafür verantwortliche Eisenbahnunternehmen Spielraum, wobei es auch 'unwirtschaftlich' handeln kann (etwa aus mehreren Angeboten ein teureres auswählen). Es bleibt gänzlich offen, ob solches 'unwirtschaftliches' Handeln des Eisenbahnunternehmens dennoch zur Einbeziehung der dadurch verursachten Kosten in die Kostenteilungsmasse führt.

4.2.3. Oben bei 3.2.3. wurde bereits dargelegt, dass die Kriterien für die Aufteilung der Kosten auf seit der Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung eingetretene Änderungen abstehen. Da die Sicherungsentscheidung nach §49 Abs2 erster Halbsatz EisbG von der Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung getrennt erfolgt, bleibt zunächst unbestimmt, ob bei der erstmaligen Sicherungsentscheidung überhaupt eine Kostenteilung nach §48 Abs2 EisbG bzw ein Verfahren nach §48 Abs3 EisbG (jeweils in 'sinngemäß' Anwendung) in Betracht kommt, oder nur bei späteren Änderungen (wie bei §48 EisbG). Es bleibt weiters unklar, ob auch eine Sicherungsentscheidung, die rein aus rechtlichen Gründen notwendig wird und die nicht auf eine Änderung in den tatsächlichen Verhältnissen beim Eisenbahn- bzw Straßenverkehr zurückgeht (etwa nach den §§102 f iVm §5 Abs1 EisbKrV, wie sie in den beiden Anlassfällen LVwG-AV-660 und 661-2019 erfolgt ist, aber auch eine neue Sicherungsart, die auf Grund geänderter Anforderungen in den §§35 ff EisbKrV gegenüber den Vorgängerbestimmungen in der EKVO 1961 vorgeschrieben wird) zur 'sinngemäß' Anwendung des §48 Abs2 und 3 EisbG führen soll.

Auch im Fall einer Änderung der genannten tatsächlichen Verhältnisse [bleibt] offen, ob es bei der 'sinngemäß' Anwendung des §48 Abs2 und 3 EisbG auf die Änderung seit der letzten Sicherungsentscheidung oder – wie im Wortlaut des §48 Abs3 EisbG vorgesehen – seit Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ankommt. Zur Unmöglichkeit einer 'sinngemäß' Anwendbarkeit der Kriterien in §48 Abs3 EisbG für die Aufteilung der Kosten bei der Sicherung sei nochmals auf die Ausführungen oben bei 3.2.3. verwiesen. Alleine das Kriterium 'Änderung des Verkehrs auf der Eisenbahn oder des Straßenverkehrs' könnte sinngemäß angewendet werden, wobei dies anders als im Fall des §48 EisbG nicht Folge, sondern Voraussetzung der Sicherungsentscheidung (vgl dazu den 6. Abschnitt der EisbKrV) ist. Alleine mit diesem Kriterium erscheint aber die gesetzliche Determinierung der behördlichen Entscheidung über die Aufteilung der Kosten in einem Ausmaß unbestimmt, das dem aus Art18 B-VG abgeleiteten Determinierungsgebot widerspricht.

[...]"

3. Die in den vor dem Verfassungsgerichtshof zu G187/2019, G223/2019, G114/2020 und G141/2020 protokollierten Anträgen seitens des Landesverwaltungsgerichtes Niederösterreich dargelegten Bedenken entsprechen jenen in dem vor dem Verfassungsgerichtshof zu G179/2019 protokollierten Antrag.

4. Die Bundesregierung erstattete (in den vor dem Verfassungsgerichtshof zu G179/2019 und G187/2019 protokollierten Verfahren) eine Äußerung, in der sie den erhobenen Bedenken wie folgt entgegentritt:

"[...]"

3. Zu den vom antragstellenden Gericht geäußerten Bedenken führt die Bundesregierung aus:

3.1. Die Bundesregierung verweist einleitend auf die Judikatur des Verfassungsgerichtshofes, wonach nicht alles, was Einfluss auf jemandes Rechtsstellung hat, auch 'seine Sache' iSd Art6 Abs1 EMRK ist bzw dass aus Art6 Abs1 EMRK allein eine Verpflichtung des Gesetzgebers zur Einräumung der Parteistellung in einem Verwaltungsverfahren nicht abgeleitet werden kann (vgl zuletzt VfSlg 20.241/2018).

Gemäß §3 der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 – EisbKrV, BGBI II Nr 216/2012, trifft die Verpflichtung zur Errichtung der in einem konkreten Fall angeordneten Sicherungsanlage ausschließlich das betreffende Eisenbahnunternehmen, in den Anlassverfahren die ÖBB Infrastruktur AG, während den jeweiligen Straßenerhalter, eine Gebietskörperschaft, lediglich die Pflicht zur anteiligen Kostenübernahme trifft. Die ÖBB Infrastruktur AG ist durch das Sicherungsverfahren nach §49 Abs2 erster Halbsatz EisbG daher jedenfalls stärker in ihrer Rechtsposition betroffen, als es die jeweilige Gebietskörperschaft als Straßenerhalter ist. Da somit ein unterschiedlicher Eingriff in die jeweiligen Rechtspositionen erfolgt, ist es nach Ansicht der Bundesregierung in einer Gesamtbetrachtung nicht

geboten, die Gebietskörperschaften ebenfalls als Parteien in das Verfahren nach §49 Abs2 erster Halbsatz EisbG einzubeziehen. Zudem ist darauf zu verweisen, dass es sich bei den Gebietskörperschaften – anders als bei der ÖBB Infrastruktur AG – um keine juristischen Personen des Privatrechts handelt.

3.2. Darüber hinaus ist Folgendes zu bemerken:

Gemäß §3 EisbKrV hat das Eisenbahnunternehmen Eisenbahnkreuzungen nach Maßgabe der Verordnung unabhängig davon, in welchem Ausmaß das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast die hieraus erwachsenden Kosten zu tragen haben, zu sichern. Gemäß §5 Abs1 EisbKrV hat die Behörde die Entscheidung über die Art der Sicherung im Einzelfall nach Maßgabe der Zulässigkeit der einzelnen Arten der Sicherung gemäß den §§35 bis 39 sowie nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu treffen. Hierbei ist insbesondere auf die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs einerseits und auf die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße andererseits Bedacht zu nehmen. Bei der Entscheidung ist auf den festgestellten Zustand und auf die absehbare Entwicklung des Verkehrs auf der Bahn und auf der Straße abzustellen.

Soweit in den vorliegenden Anträgen die mangelnde Ingerenz des jeweiligen Straßenerhalters auf die Festlegung der konkreten Art von Sicherungsanlage im Einzelfall bei gleichzeitiger teilweiser Kostentragung dafür ins Treffen geführt wird, ist darauf hinzuweisen, dass den zitierten Bestimmungen der EisbKrV nach Auffassung der Bundesregierung klar entnommen werden kann, dass finanzielle Aspekte bei der Entscheidung, welche Art von Sicherungsanlage im konkreten Fall angeordnet wird, keinen Parameter der behördlichen Entscheidungsfindung darstellen. Nach dem eindeutigen Gesetzeswortlaut wird die Behörde von Amts wegen ausschließlich im öffentlichen Interesse tätig. Sie hat die Anordnung einer konkreten Sicherung unabhängig von den Kosten nach Maßgabe der in der Verordnung für die einzelnen Sicherungsarten normierten Zulässigkeitserfordernisse sowie der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zutreffen. Im Sicherungsverfahren stehen sohin Fragen der Verkehrssicherheit im Vordergrund (vgl dazu ua VwGH 27.11.2008, 2008/03/0091; 9.1.2017, Ra 2016/03/0119). Dass die wirtschaftliche Zumutbarkeit für die jeweiligen Kostenträger keine Rolle spielt, zeigt auch der unmittelbare Vergleich mit §48 Abs1 EisbG. Kraft ausdrücklich gesetzlicher Anordnung hat die Behörde dort die Frage der wirtschaftlichen Zumutbarkeit in ihre Abwägung miteinzubeziehen.

3.3. Soweit das antragstellende Gericht im Übrigen die Ansicht vertritt, mangels Parteistellung im Sicherungsverfahren seien die den jeweiligen Straßenerhalter später treffenden Kosten für diesen nicht vorhersehbar bzw müsse dieser sich ein etwaiges unwirtschaftliches Handeln des Eisenbahnunternehmens bei der Errichtung der angeordneten Sicherungsanlage zurechnen lassen, ist zum einen zu entgegnen, dass erst bei Vorliegen eines (eisenbahnrechtlich) genehmigungsfähigen Sicherungsprojektes (erstmalig) eine realistische Kostenschätzung durchführbar ist. Zum anderen hat die Behörde im Rahmen eines Kostenverfahrens nach §49 Abs2 zweiter Halbsatz EisbG nicht nur über die konkrete Aufteilung der Kosten abzusprechen, sondern auch die Kostenaufteilungsmasse gemäß §48 Abs3 und 4 EisbG unter Heranziehung eines Sachverständigungsgutachtens zu bestimmen. Als Partei des Kostenverfahrens steht es dem jeweiligen Straßenerhalter frei, Bedenken gegen die Bestimmung der Kostenaufteilungsmasse geltend zu machen. Darüber hinaus ergibt sich bereits aus dem Wortlaut des §48 Abs3 EisbG, dessen sinngemäße Anwendung §49 Abs2 EisbG anordnet, dass die behördlich festzulegende Kostenaufteilungsmasse keineswegs ident ist mit jenen Kosten, über die das Eisenbahnunternehmen für die Errichtung der angeordneten Sicherungsanlage Rechnung legt (vgl ' [...] welche Kosten [...] erwachsen [...] und nicht 'welche Kosten erwachsen sind'; vgl dazu auch VwGH 26.6.2019, Ra 2019/03/0012).

3.4. Zu den Bedenken des antragstellenden Gerichts dahingehend, dass durch die Anordnung der sinngemäßen Anwendung der §48 Abs2 bis 4 EisbG eine Gleichbehandlung ungleicher Sachverhalte erfolge, wobei das antragstellende Gericht den wesentlichen (materiellen) Unterschied darin erblickt, dass es sich bei einer Anordnung nach §48 Abs1 EisbG um einen Sonderfall der Änderung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung, für die keine Änderungsbewilligung gemäß §31 EisbG benötigt werde, handle, ist auszuführen, dass dies nach Ansicht der Bundesregierung nicht zutrifft. Vielmehr bedarf die bescheidmäßig angeordnete bauliche Umgestaltung der Verkehrswege an bestehenden Kreuzungen zwischen bestimmten Eisenbahnen und Straßen mit öffentlichem Verkehr vor ihrer Realisierung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung, es sei denn, es handelt sich um baugenehmigungsfrei gestellte Maßnahmen (vgl §36 EisbG).

Die behaupteten Unterschiede betreffen im Übrigen das dem Kostenteilungsverfahren jeweils vorausgehende

Verfahren der Umgestaltung/Auflassung bzw Sicherung von Kreuzungen. Der Bundesregierung ist nicht ersichtlich, inwiefern diese Unterschiede – sofern sie überhaupt bestehen – eine unterschiedliche Regelung des Kostenverfahrens notwendig machen sollte[n] bzw warum die dem §48 Abs2 bis 4 EisbG zu Grunde liegende Systematik – primär privatrechtliche Einigung zwischen den Kostenträgern und nur sekundär behördliches Verfahren zur Kostenaufteilung – nicht auf beide Verfahren übertragbar sein sollte.

3.5. Zum Vorbringen, die Anordnung der sinngemäßen Anwendung der §48 Abs2 bis 4 EisbG in §49 Abs2 zweiter Halbsatz EisbG widerspreche dem Bestimmtheitsgebot des Art18 Abs1 B-VG, ist auf die Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes hinzuweisen, wonach die Notwendigkeit, eine andere Vorschrift sinngemäß anzuwenden, die Regelung nicht automatisch unbestimmt macht (vgl VfSlg 6355/1971, 8695/1979). Ob eine Norm dem rechtsstaatlichen Bestimmtheitsgebot entspricht, richtet sich nicht nur nach ihrem Wortlaut, sondern auch nach ihrer Entstehungsgeschichte sowie dem Gegenstand und dem Zweck der Regelung. Bei der Ermittlung des Inhalts einer gesetzlichen Regelung sind daher alle der Auslegung zur Verfügung stehenden Möglichkeiten auszuschöpfen. Erst wenn nach Heranziehung sämtlicher Interpretationsmethoden noch nicht beurteilt werden kann, wozu das Gesetz ermächtigt, verletzt die Regelung die in Art18 B-VG enthaltenen rechtsstaatlichen Erfordernisse (vgl ua. VfSlg 19.771/2013).

Vor diesem Hintergrund wird §49 Abs2 EisbG bzw der darin enthaltene Verweis nach Auffassung der Bundesregierung den sich aus Art18 Abs1 B-VG ergebenden Bestimmtheitserfordernissen jedenfalls gerecht. Die sinngemäße Anwendung der Regelungen des Kostenteilungsverfahrens nach §48 im Verfahren nach §49 Abs2 EisbG war bereits in der Stammfassung des EisbG, BGBl. Nr 60/1957, vorgesehen. Es wird damit insbesondere die dem Kostenverfahren nach §48 EisbG zu Grunde liegende Kostenaufteilungssystematik übernommen. Der Gesetzgeber gibt daher auch im Verfahren nach §49 Abs2 EisbG der privatrechtlichen Regelung der Kostenteilung zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem jeweiligen Straßenerhalter den Vorzug. Wenn eine derartige Einigung nicht zustande kommt (und weder der Straßenerhalter noch das Eisenbahnunternehmen einen Antrag nach §49 Abs2 iVm §48 Abs3 EisbG stellen) ordnet das Gesetz ex lege die gleichzeitige Kostentragung an. Nur im Fall, dass die gesetzliche Kostenteilung nicht akzeptiert wird und binnen drei Jahren nach Rechtskraft der behördlichen Anordnung einer bestimmten Sicherung ein derartiger Antrag auf behördliche Festsetzung bzw Aufteilung gestellt wird, kommt es zu einer bescheidmäßigen Festsetzung.

Soweit das antragstellende Gericht vorbringt, es sei unbestimmt, welche Kosten in die Kostenaufteilungsmasse einzubeziehen seien, ist auszuführen, dass dies selbstredend jene Kosten sind, die für die Verwirklichung einer konkreten Sicherungsart erwachsen, wobei diese nicht gleichzusetzen sind mit jenen Kosten, über die das Eisenbahnunternehmen Rechnung legt. Etwas unwirtschaftliches Verhalten des Eisenbahnunternehmens ist – wenn nicht ohnehin von der Behörde bereits berücksichtigt – vom Straßenerhalter als Partei des Kostenverfahrens einzuwenden.

Soweit das antragstellende Gericht weiters vorbringt, mit den [in]§48 Abs3 EisbG genannten Kriterien der Kostenaufteilung werde auf eine Änderung (der Verkehrssituation) seit der eisenbahnrechtlichen Genehmigung abgestellt und es sei daher unklar, ob bei einer erstmaligen Sicherungsentscheidung bzw einer solchen, die rein aus rechtlichen Gründen notwendig werde, überhaupt eine Kostenteilung nach §49 Abs2 iVm §48 Abs3 EisbG zur Anwendung komme, ist zu entgegnen, dass sich nach Ansicht der Bundesregierung bereits aus dem Wortlaut des §49 Abs2 EisbG ergibt, dass in allen Fällen einer behördlichen Entscheidung über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung im Anschluss daran die Kostenteilung in sinngemäßer Anwendung des §48 EisbG zu erfolgen hat.

Zur behaupteten Unanwendbarkeit der in §48 Abs3 EisbG normierten Aufteilungskriterien ist auszuführen, dass die Bundesregierung nicht verkennt, dass die in §48 Abs3 EisbG normierten Kriterien zur Festlegung des Kostenteilungsverhältnisses auf die in §48 Abs1 EisbG geregelten Fälle der baulichen Umgestaltung bzw Auflassung einer Eisenbahnkreuzung zugeschnitten sind. Gleichwohl ist nach Ansicht der Bundesregierung eine sinngemäße Anwendung dieser Kriterien entgegen der Ausführungen des antragstellenden Gerichts sehr wohl möglich, da die Anordnung der sinngemäßen Anwendung der Kriterien nicht bedeutet, dass jeweils alle dort normierten Kriterien auf einen konkreten Einzelfall tatsächlich Anwendung finden müssen, und das Gesetz den unterschiedlichen Aufteilungskriterien weder eine bestimmte Gewichtung noch eine bestimmte Rangordnung beigemessen hat.

[...]"

5. Die Gemeinden als Parteien der Verfahren vor dem antragstellenden Gericht in dem zu G179/2019 und G187/2018 protokollierten Verfahren erstatteten Äußerungen, in denen sie sich den Bedenken des antragstellenden Gerichtes anschließen. Auch das Land Niederösterreich erstattete in dem vor dem Verfassungsgerichtshof zu G179/2019 und G187/2019 protokollierten Verfahren eine Äußerung, in der es sich den Bedenken des antragstellenden Gerichtes anschließt.

6. Das Eisenbahnunternehmen als Partei der Verfahren vor dem antragstellenden Gericht erstattete in dem zu G179/2019 und G187/2019 protokollierten Verfahren eine Äußerung, in der es die Verfassungswidrigkeit der angefochtenen Bestimmungen bestreitet; die Kostenteilung zwischen dem Träger der Straßen

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

© 2026 JUSLINE

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