

TE Vfgh Erkenntnis 2024/2/28 G223/2023

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 28.02.2024

Index

93/01 Eisenbahn

Norm

B-VG Art7 Abs1 / Gesetz

B-VG Art140 Abs1 Z1 lita

StGG Art2

EisenbahnG 1957 §48 Abs1 Z2

VfGG §7 Abs1

1. B-VG Art. 7 heute
2. B-VG Art. 7 gültig ab 01.08.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 114/2013
3. B-VG Art. 7 gültig von 01.01.2004 bis 31.07.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
4. B-VG Art. 7 gültig von 16.05.1998 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 68/1998
5. B-VG Art. 7 gültig von 14.08.1997 bis 15.05.1998 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/1997
6. B-VG Art. 7 gültig von 01.07.1988 bis 13.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 341/1988
7. B-VG Art. 7 gültig von 01.01.1975 bis 30.06.1988 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 444/1974
8. B-VG Art. 7 gültig von 19.12.1945 bis 31.12.1974 zuletzt geändert durch StGBI. Nr. 4/1945
9. B-VG Art. 7 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934
1. B-VG Art. 140 heute
2. B-VG Art. 140 gültig ab 01.01.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 114/2013
3. B-VG Art. 140 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
4. B-VG Art. 140 gültig von 01.07.2008 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 2/2008
5. B-VG Art. 140 gültig von 01.01.2004 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
6. B-VG Art. 140 gültig von 06.06.1992 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 276/1992
7. B-VG Art. 140 gültig von 01.01.1991 bis 05.06.1992 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 685/1988
8. B-VG Art. 140 gültig von 01.07.1988 bis 31.12.1990 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 341/1988
9. B-VG Art. 140 gültig von 01.07.1976 bis 30.06.1988 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 302/1975
10. B-VG Art. 140 gültig von 19.12.1945 bis 30.06.1976 zuletzt geändert durch StGBI. Nr. 4/1945
11. B-VG Art. 140 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934
1. StGG Art. 2 heute
2. StGG Art. 2 gültig ab 23.12.1867
1. VfGG § 7 heute

2. VfGG § 7 gültig ab 22.03.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 16/2020
3. VfGG § 7 gültig von 01.01.2015 bis 21.03.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 101/2014
4. VfGG § 7 gültig von 01.01.2015 bis 31.12.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 92/2014
5. VfGG § 7 gültig von 01.03.2013 bis 31.12.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
6. VfGG § 7 gültig von 01.07.2008 bis 28.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2008
7. VfGG § 7 gültig von 01.01.2004 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
8. VfGG § 7 gültig von 01.10.2002 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 123/2002
9. VfGG § 7 gültig von 01.01.1991 bis 30.09.2002 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 329/1990
10. VfGG § 7 gültig von 01.07.1976 bis 31.12.1990 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 311/1976

Leitsatz

Abweisung eines Gerichtsanspruchs auf Aufhebung einer Bestimmung des EisenbahnG 1957 betreffend die Auflassung einer öffentlichen Eisenbahnkreuzung; Parteistellung des Trägers der Straßenbaulast im Auflassungsverfahren hinsichtlich der Prüfung der Verkehrserfordernisse des verbleibenden oder umzugestaltenden Wegenetzes und der wirtschaftlichen Zumutbarkeit; Unzulässigkeit der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung bei Nichtvorliegen der Voraussetzungen; Parteistellung auch anderer Personen (als der Eisenbahnbehörde oder der Träger der Straßenbaulast), die durch die Auflassung unmittelbar im Eigentum betroffen sind

Spruch

I.römisch eins.

Der (Haupt-)Antrag auf Aufhebung der Wortfolge "und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind" in §48 Abs1 Z2 des Bundesgesetzes über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 – EisbG), BGBl Nr 60/1957, idF BGBl I Nr 25/2010 wird zurückgewiesen. Der (Haupt-)Antrag auf Aufhebung der Wortfolge "und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind" in §48 Abs1 Z2 des Bundesgesetzes über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 – EisbG), Bundesgesetzblatt Nr 60 aus 1957,, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 25 aus 2010, wird zurückgewiesen.

II.römisch zwei.

Im Übrigen wird der Antrag abgewiesen.

Begründung

Entscheidungsgründe

I. Antragsrömisch eins. Antrag

Mit dem vorliegenden, auf Art140 Abs1 Z1 lita B-VG gestützten Antrag begehrt das Verwaltungsgericht Wien, der Verfassungsgerichtshof möge,

"im §48 Abs1 Z2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) i.d.F.BGBl I Nr 25/2010 die Wortfolge 'und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind' als verfassungswidrig auf[zuh]eben."im §48 Abs1 Z2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 25 aus 2010, die Wortfolge 'und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind' als verfassungswidrig auf[zuh]eben.

Eventualiter wird beantragt, §48 Abs1 Z2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) i.d.F.BGBl I Nr 25/2010, als verfassungswidrig aufzuheben."Eventualiter wird beantragt, §48 Abs1 Z2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 25 aus 2010,, als verfassungswidrig aufzuheben."

II. Rechtslagerrömisch zwei. Rechtslage

§48 des Bundesgesetzes über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 – EisbG), BGBl 60/1957, idFBGBl I 25/2010 lautet wie folgt (die mit dem Eventualantrag

zulässigerweise angefochtene Wortfolge ist hervorgehoben): § 48 des Bundesgesetzes über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 – EisbG), Bundesgesetzblatt 60 aus 1957, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, 25 aus 2010, lautet wie folgt (die mit dem Eventualantrag zulässigerweise angefochtene Wortfolge ist hervorgehoben):

"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 Abs 2 festgelegten Kostentragungsregelung zu entscheiden,

1. welche Kosten infolge der technischen Anpassung der baulichen Umgestaltung (Abs 1 Z 1) 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 Auflassung verbleibenden oder im Zusammenhang mit der Auflassung 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."

III. Antragsvorbringen und Vorverfahrenrömisch drei. Antragsvorbringen und Vorverfahren

1. Auf Grund eines Antrages der *** Ges.m.b.H. ordnete der Landeshauptmann von Wien mit Bescheid vom 19. Mai 2022 gemäß §48 Abs1 Z2 EisbG die Auflösung einer näher bezeichneten, schienengleichen Eisenbahnkreuzung auf der Strecke Wien – Baden an. Zugleich erließ der Landeshauptmann von Wien umfangreiche Vorschriften, mit welchen einerseits die Beseitigung aller mit der Eisenbahnkreuzung in Zusammenhang stehenden Baulichkeiten, Tafeln etc. und andererseits die Anbringung einer mindestens zwei Meter hohen Abschränkung der bestehenden Grundstücksausfahrt von einem näher bezeichneten Grundstück angeordnet wurden. Dieses Grundstück steht im Eigentum des Beschwerdeführers im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht Wien (in der Folge auch: beteiligte Partei); er betreibt auf dem Grundstück eine gewerbebehördlich genehmigte Fahrzeugwerkstätte.

2. Der Bescheid des Landeshauptmannes von Wien wurde der beteiligten Partei in ihrer Eigenschaft als Trägerin der Straßenbaulast im Sinne des §48 Abs1 Z2 EisbG zugestellt. Gegen diesen Bescheid erhob die beteiligte Partei Beschwerde an das Verwaltungsgericht Wien und begründete diese im Wesentlichen damit, durch die Anordnung der Auflösung der Eisenbahnkreuzung in ihrem Grundrecht auf Unversehrtheit des Eigentums gemäß Art5 StGG und Art1 1. ZPEMRK sowie in ihrem Grundrecht auf Freiheit der Erwerbsausübung gemäß Art6 StGG verletzt zu sein.

2.1. Das Verwaltungsgericht Wien geht nach seinen Ausführungen im Gesetzesprüfungsantrag davon aus, dass das Grundstück der beteiligten Partei nur eine einzige Ausfahrt zu einer öffentlichen Straße aufweise, und zwar die Ausfahrt über die schienengleiche Eisenbahnkreuzung. Mit Rechtskraft des Auflösungsbescheides, spätestens aber nach Ablauf der zweijährigen Umsetzungsfrist, sei es der beteiligten Partei nicht mehr möglich, von ihrem Grundstück aus eine öffentliche Straße zu erreichen. Die beteiligte Partei wäre in diesem Fall zur Aufgabe ihres Gewerbebetriebes gezwungen.

2.2. Das Verwaltungsgericht Wien führt in seinem Antrag weiter aus, dass bei Zugrundelegung der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes zu §48 Abs1 Z2 EisbG die (Bescheid-)Beschwerde der beteiligten Partei mangels Beschwer als unzulässig zurückzuweisen wäre. Da auf dem Grundstück der beteiligten Partei ein Gewerbebetrieb liege und die beteiligte Partei die Grundstückszufahrt allen Kunden und Lieferanten einräume, sei die in diesem Grundstück liegende Straßenfläche als eine Straße mit öffentlichem Verkehr im Sinne des §1 Abs1 StVO einzustufen. Damit verbinde die, schienengleiche Eisenbahnkreuzung zwei Straßen mit öffentlichem Verkehr, sodass der Eisenbahnübergang als öffentliche Eisenbahnkreuzung im Sinne des §48 Abs1 EisbG einzustufen und §48 Abs1 Z2 EisbG anzuwenden sei. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes hätten in einem Verfahren nach §48 Abs1 Z2 EisbG lediglich der Eisenbahnunternehmer und der Träger der Straßenbaulast Parteistellung, wobei der Umfang der Parteistellung dieser Verfahrensparteien auf die Frage der wirtschaftlichen Zumutbarkeit eingeschränkt sei.

2.3. Aus Anlass dieses Verfahrens stellt das Verwaltungsgericht Wien den vorliegenden, auf Art140 Abs1 Z1 lita B-VG gestützten Antrag auf Aufhebung der Wortfolge "und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind" in §48 Abs1 Z2 EibG, in eventu auf Aufhebung des §48 Abs1 Z2 EibG zur Gänze wegen Verfassungswidrigkeit.

3. Das Verwaltungsgericht Wien legt seine Bedenken ob der Verfassungsmäßigkeit des §48 Abs1 Z2 EibG wie folgt dar:

3.1. §48 Abs1 Z2 EibG verstoße gegen den Gleichheitsgrundsatz gemäß Art7 B-VG und Art2 StGG. Aus dem Gleichheitsgrundsatz sei abzuleiten, dass jedem, in dessen materielle Rechtssphäre bzw in dessen subjektive Rechte ein Bescheid eingreife, die Adressatenstellung im Hinblick auf diesen Bescheid eingeräumt werden müsse, und dieser als Adressat des Bescheides Parteistellung haben müsse. Durch die Beschränkung der Verfahrensparteien eines Auflassungsverfahrens gemäß §48 Abs1 Z2 EibG auf das Eisenbahnunternehmen und den Träger der Straßenbaulast werde vielen Personen, welche im Fall der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung geradezu typischerweise massiv in ihren subjektiven Rechten verletzt würden und welchen zudem nicht der Zivilrechtsweg zur Durchsetzung ihrer Rechte eröffnet sei, keine Parteistellung zuerkannt. Diese Personen seien nicht in der Lage, ihre Rechte zu wahren, weil auch die Zivilrechtsordnung einem Grundstückseigentümer – vom eher seltenen Fall der Ersitzung einer Servitut abgesehen – kein Recht auf die Benutzung eines vor seinem Grundstück liegenden Bahnüberganges einräume. Der Umfang der Parteistellung des Trägers der Straßenbaulast werde durch die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes derart massiv eingeschränkt, dass dieser sich gegen die durch die Auflassung bewirkten gravierenden Verletzungen in seinen subjektiven Rechten nicht zur Wehr setzen könne. Dem Träger der Straßenbaulast stehe trotz seiner Parteistellung kein Recht zu, die bewirkte Verletzung subjektiver Rechte (wie etwa des Eigentumsrechts oder des Gewerbeausübungsrechts) zu relevieren und auf diese Weise die Auflassung zu unterbinden. Das Zivilrecht biete auch keine bzw jedenfalls keine effektive Möglichkeit zur Durchsetzung dieser Privatrechte.

3.2. Durch den unter anderem gegenüber der beteiligten Partei erlassenen Bescheid werde mehrfach in deren Eigentumsgrundrecht gemäß Art5 StGG und Art1 1. ZPEMRK eingegriffen. Die beteiligte Partei sei nicht mehr in der Lage, von ihrem Grundstück direkt eine Straße mit öffentlichem Verkehr zu erreichen. Damit werde ihr die nach der Verkehrsanschauung übliche, bestimmungsgemäße (Sach-)Nutzung oder Verwertung des Grundstückes verunmöglicht. Es sei außerdem davon auszugehen, dass die Bauplatzeigenschaft des Grundstückes erlösche und damit auch der Baukonsens für das auf dem Grundstück stehende Haus weg falle. Der Gesetzgeber dürfe angesichts des Art1 1. ZPEMRK nur dann Eigentumsbeschränkungen verfügen, wenn er dadurch nicht den Wesensgehalt des Grundrechtes berühre oder in anderer Weise gegen einen ihn bindenden Verfassungsgrundsatz verstoße.

3.3. Der beim Verwaltungsgericht angefochtene Bescheid des Landeshauptmannes von Wien stelle zudem einen schweren Eingriff in die verfassungsgesetzlich gewährleistete Erwerbsausübungsfreiheit der beteiligten Partei gemäß Art6 StGG dar. Durch den Bescheid werde der beteiligten Partei rechtlich wie auch faktisch die Möglichkeit zur Ausübung ihres Gewerbes genommen. Es handle sich somit nicht bloß um eine Beschränkung ihrer Erwerbsausübung, sondern um eine (faktische und rechtliche) Unterbindung der Gewerbeausübung. Die mit dem angefochtenen Bescheid gesperrte Eisenbahnkreuzung stelle nämlich die einzige im Betriebsanlagenbescheid genehmigte Zufahrt zu der auf dem Grundstück befindlichen Betriebsanlage dar. Damit führe ein Weiterbetrieb – sollte dieser faktisch überhaupt möglich sein – zu einer konsenswidrigen Gewerbeausübung.

3.4. Aus Art6 EMRK ergebe sich der Rechtsanspruch der beteiligten Partei auf Abwägung ihrer subjektiven Rechtspositionen mit den widerstreitenden öffentlichen Interessen. Dieser Anspruch werde jedem Grundeigentümer, welcher durch die Auflassung einer Eisenbahnkreuzung in seinen bestehenden subjektiven Rechten beeinträchtigt werde, durch die österreichische Rechtsordnung verwehrt. Besonders gravierend erscheine die Verletzung des Art6 EMRK, weil der Gesetzgeber Personen, welche nicht die Stellung eines Trägers der Straßenbaulast innehätten, überhaupt keine Parteistellung einräume, und damit der Gesetzgeber keiner Person das Recht einräume, im Verfahren die mit der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung verbundenen Verletzungen bestehender subjektiver Rechte vorzutragen. Weiters komme keiner Person das Recht zu, dass eine solche Abwägungsentscheidung entweder von einem Tribunal getroffen oder überprüft werde.

4. Die Bundesregierung erstattete eine Äußerung, in der sie die Zulässigkeit des Antrages nicht bestreitet; den Bedenken des antragstellenden Gerichtes tritt die Bundesregierung inhaltlich wie folgt entgegen:

4.1. Der Tatbestand der Anordnung der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung nach § 48 Abs 1 Z 2 EibG setze das kumulative Vorliegen dreier Kriterien voraus: Erstens sei der Antrag eines Verkehrsträgers (Eisenbahnunternehmen oder Träger der Straßenbaulast) oder das amtswegige Vorgehen der Behörde erforderlich. Zweitens müsse das nach der Auflassung verbleibende oder umzugestaltende Wegenetz den Verkehrserfordernissen entsprechen. Drittens müsse den Verkehrsträgern die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung von allfälligen Ersatzmaßnahmen wirtschaftlich zumutbar sein.

4.2. Die Parteistellung im Auflassungsverfahren werde – anders als in § 31e EibG mit Blick auf das eisenbahnrechtliche Bauverfahren – in § 48 EibG nicht ausdrücklich geregelt. Parteistellung komme dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast zu, weil ihnen Kosten erwüchsen. Das antragstellende Gericht vertrete die Rechtsmeinung, der Umfang der Parteistellung im Verfahren gemäß § 48 Abs 1 Z 2 EibG erschöpfe sich in der Frage der wirtschaftlichen Zumutbarkeit. Nach Auffassung der Bundesregierung könne der Träger der Straßenbaulast darüber hinaus subjektive Rechte im Zusammenhang mit den in § 48 Abs 1 Z 2 EibG genannten Verkehrserfordernissen geltend machen, möge auch kein Anspruch auf Erhaltung der kürzest möglichen Straßenverbindung bestehen. Indem auf die "Verkehrserfordernisse" rekurriert werde, könne der Träger der Straßenbaulast vermöge eines rechtlichen Interesses im Sinne des § 8 AVG auch bei der geltenden Rechtslage vorbringen, das Wegenetz entspreche nach der etwaigen Auflassung der Eisenbahnkreuzung und Entfall der einzigen rechtlich gesicherten Zufahrt von öffentlichen Straßen nicht den Verkehrserfordernissen. Ein rechtliches Interesse könne sich aus § 16 Abs 1 Bauordnung für Wien ergeben, wonach Bauplätze unmittelbar, Baulose unmittelbar oder mittelbar über Aufschließungswege an eine vorgesehene öffentliche Verkehrsfläche angrenzen müssten. Im Übrigen sei auf das subjektive Recht von Gewerbetreibenden hinzuweisen, ihre genehmigte Betriebsanlage konsensmäßig zu betreiben (§§ 74 ff GewO 1994).

4.3. Lege non distinguente müsse sich die durch die Wendung "den Verkehrserfordernissen entsprechen" § 48 Abs 1 Z 2 EibG) vermittelte Parteistellung neben den genannten einfachgesetzlich gewährleisteten auch auf verfassungsgesetzlich gewährleistete Rechte im Sinne des Art 144 B-VG erstrecken. Folglich sei es Trägern der Straßenbaulast – wie der beteiligten Partei im Ausgangsverfahren – sehr wohl möglich, Beeinträchtigungen ihrer verfassungsgesetzlich gewährleisteten Rechte auf Unversehrtheit des Eigentums (Art 5 StGG bzw Art 1 1. ZPEMRK) und freie Erwerbsausübung (Art 6 StGG) im Verwaltungs(gerichts-)verfahren einzuwenden.

4.4. In den Fällen unmittelbarer Beeinträchtigungen der Rechtsstellung sei demzufolge eine Parteistellung des Rechtsträgers anzunehmen. Es sei von der Eisenbahnbehörde zu prüfen, ob eine Auflassung unter Anordnung von Ersatzmaßnahmen möglich und ob diese den Verkehrsträgern wirtschaftlich zumutbar sei. Anderenfalls dürfe die Auflassung der Eisenbahnkreuzung nicht angeordnet werden. Auch der Verwaltungsgerichtshof führe aus, dass Voraussetzung für die Berechtigung zur Erhebung einer verwaltungsgerichtlichen Beschwerde die Beschwer durch den angefochtenen Bescheid sei. Die Beschwer einer Person könne sich auch aus anderen rechtlichen Interessen ergeben, welche nicht ausschließlich die Tragung von Kosten betreffen. Etwas anderes gelte nur, sofern eine bloß mittelbare Auswirkung im Sinne einer wirtschaftlichen Reflexwirkung auf die Rechtsstellung vorliege, der wohl keine Eingriffsqualität innewohne.

4.5. Der Kreis der Rechtsträger, denen im Auflassungsverfahren Parteistellung zukomme, dürfe sich – entgegen den Bedenken des antragstellenden Gerichtes – nicht in jedem Fall "starr" auf die Verkehrsträger (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) beschränken. So habe etwa das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich in sinngemäßer Anwendung des § 31e EibG eine Parteistellung auch jener Grundstückseigentümer im Auflassungsverfahren angenommen, deren Grundstücke von Ersatzmaßnahmen betroffen gewesen seien und denen kein nachfolgendes Verwaltungsverfahren mehr zur Verfügung gestanden sei, obwohl § 31e EibG an sich nur das Bau- und nicht das Auflassungsverfahren betreffe (LVwG Niederösterreich 25.6.2019, LVwG-AV-489/001-2019).

4.6. Die Bundesregierung gehe davon aus, dass die Bedenken des antragstellenden Gerichtes bei verfassungskonformer Auslegung der angefochtenen Rechtslage nicht zuträfen. Eine verfassungskonforme Auslegung des § 48 Abs 1 Z 2 EibG sei auch geboten: Der Wortlaut des § 48 Abs 1 Z 2 EibG (konkret die Wortfolge "den Verkehrserfordernissen entsprechen") sei einer verfassungskonformen Auslegung dahingehend zugänglich, dass auch Beeinträchtigungen des Eigentumsgrundrechts (Art 5 StGG bzw Art 1 1. ZPEMRK) bzw der Erwerbsausübungsfreiheit (Art 6 StGG) als Einwendungen im Verfahren geltend gemacht werden könnten. Eine Verletzung des Art 6 EMRK liege sohin nicht vor.

5. Die beteiligte Partei und das Eisenbahnunternehmen, welches ebenso Partei des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens ist, erstatteten jeweils eine Äußerung.

6. Das Verwaltungsgericht Wien erstattete zur Äußerung der Bundesregierung eine Stellungnahme, in der es im Wesentlichen vorbringt, eine verfassungskonforme Auslegung sei nicht möglich, weil es gesicherte Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zur Parteistellung im Verfahren nach §48 Abs1 Z2 EISbG gebe.

IV. Erwägungen römisch vier. Erwägungen

1. Zur Zulässigkeit

1.1. Der Verfassungsgerichtshof ist nicht berechtigt, durch seine Präjudizialitätsentscheidung das antragstellende Gericht an eine bestimmte Rechtsauslegung zu binden, weil er damit indirekt der Entscheidung dieses Gerichtes in der Hauptsache vorgreifen würde. Gemäß der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes darf daher ein Antrag im Sinn des Art140 Abs1 Z1 lit a B-VG nur dann wegen Fehlens der Präjudizialität zurückgewiesen werden, wenn es offenkundig unrichtig (denk unmöglich) ist, dass die – angefochtene – generelle Norm eine Voraussetzung der Entscheidung des antragstellenden Gerichtes im Anlassfall bildet (vgl etwa VfSlg 10.640/1985, 12.189/1989, 15.237/1998, 16.245/2001 und 16.927/2003). 1.1. Der Verfassungsgerichtshof ist nicht berechtigt, durch seine Präjudizialitätsentscheidung das antragstellende Gericht an eine bestimmte Rechtsauslegung zu binden, weil er damit indirekt der Entscheidung dieses Gerichtes in der Hauptsache vorgreifen würde. Gemäß der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes darf daher ein Antrag im Sinn des Art140 Abs1 Z1 lit a B-VG nur dann wegen Fehlens der Präjudizialität zurückgewiesen werden, wenn es offenkundig unrichtig (denk unmöglich) ist, dass die – angefochtene – generelle Norm eine Voraussetzung der Entscheidung des antragstellenden Gerichtes im Anlassfall bildet (vergleiche etwa VfSlg 10.640 aus 1985,, 12.189 aus 1989,, 15.237 aus 1998,, 16.245 aus 2001, und 16.927 aus 2003,).

Der Verfassungsgerichtshof hat keine Zweifel, dass das antragstellende Verwaltungsgericht die angefochtene Bestimmung im Anlassverfahren anzuwenden hat.

1.2. Ein von Amts wegen oder auf Antrag eines Gerichtes eingeleitetes Gesetzesprüfungsverfahren dient der Herstellung einer verfassungsrechtlich einwandfreien Rechtsgrundlage für das Anlassverfahren (vgl VfSlg 11.506/1987, 13.701/1994). 1.2. Ein von Amts wegen oder auf Antrag eines Gerichtes eingeleitetes Gesetzesprüfungsverfahren dient der Herstellung einer verfassungsrechtlich einwandfreien Rechtsgrundlage für das Anlassverfahren (vergleiche VfSlg 11.506 aus 1987,, 13.701 aus 1994,).

Die Grenzen der Aufhebung einer auf ihre Verfassungsmäßigkeit zu prüfenden Gesetzesbestimmung sind, wie der Verfassungsgerichtshof sowohl für von Amts wegen als auch für auf Antrag eingeleitete Gesetzesprüfungsverfahren schon wiederholt dargelegt hat (VfSlg 13.965/1994 mwN, 16.542/2002, 16.911/2003), notwendig so zu ziehen, dass einerseits der verbleibende Gesetzesteil nicht einen völlig veränderten Inhalt bekommt und dass andererseits die mit der aufzuhebenden Gesetzesstelle untrennbar zusammenhängenden Bestimmungen auch erfasst werden. Die Grenzen der Aufhebung einer auf ihre Verfassungsmäßigkeit zu prüfenden Gesetzesbestimmung sind, wie der Verfassungsgerichtshof sowohl für von Amts wegen als auch für auf Antrag eingeleitete Gesetzesprüfungsverfahren schon wiederholt dargelegt hat (VfSlg 13.965 aus 1994, mwN, 16.542 aus 2002,, 16.911 aus 2003,), notwendig so zu ziehen, dass einerseits der verbleibende Gesetzesteil nicht einen völlig veränderten Inhalt bekommt und dass andererseits die mit der aufzuhebenden Gesetzesstelle untrennbar zusammenhängenden Bestimmungen auch erfasst werden.

Dieser Grundposition folgend hat der Verfassungsgerichtshof die Rechtsauffassung entwickelt, dass im Gesetzesprüfungsverfahren der Anfechtungsumfang der in Prüfung gezogenen Norm bei sonstiger Unzulässigkeit des Prüfungsantrages nicht zu eng gewählt werden darf (vgl VfSlg 16.212/2001, 16.365/2001, 18.142/2007, 19.496/2011; VfGH 14.3.2017, G311/2016). Das antragstellende Gericht hat all jene Normen anzufechten, die für das anfechtende Gericht präjudiziell sind und vor dem Hintergrund der Bedenken für die Beurteilung der allfälligen Verfassungswidrigkeit der Rechtslage eine untrennbare Einheit bilden. Es ist dann Sache des Verfassungsgerichtshofes, darüber zu befinden, auf welche Weise eine solche Verfassungswidrigkeit – sollte der Verfassungsgerichtshof die Auffassung des antragstellenden Gerichtes teilen – beseitigt werden kann (VfSlg 16.756/2002, 19.496/2011, 19.684/2012, 19.903/2014; VfGH 10.3.2015, G201/2014). Dieser Grundposition folgend hat der Verfassungsgerichtshof die Rechtsauffassung entwickelt, dass im Gesetzesprüfungsverfahren der Anfechtungsumfang der in Prüfung gezogenen Norm bei sonstiger Unzulässigkeit des Prüfungsantrages nicht zu eng gewählt werden darf (vergleiche

VfSlg 16.212 aus 2001,, 16.365 aus 2001,, 18.142 aus 2007,, 19.496 aus 2011,,; VfGH 14.3.2017,G311/2016). Das antragstellende Gericht hat all jene Normen anzufechten, die für das anfechtende Gericht präjudiziell sind und vor dem Hintergrund der Bedenken für die Beurteilung der allfälligen Verfassungswidrigkeit der Rechtslage eine untrennbare Einheit bilden. Es ist dann Sache des Verfassungsgerichtshofes, darüber zu befinden, auf welche Weise eine solche Verfassungswidrigkeit – sollte der Verfassungsgerichtshof die Auffassung des antragstellenden Gerichtes teilen – beseitigt werden kann (VfSlg 16.756 aus 2002,, 19.496 aus 2011,, 19.684 aus 2012,, 19.903 aus 2014,,; VfGH 10.3.2015, G201/2014).

Unzulässig ist der Antrag etwa dann, wenn der im Falle der Aufhebung im begehrten Umfang verbleibende Teil einer Gesetzesstelle als sprachlich unverständlicher Torso inhaltsleer und unanwendbar wäre (VfSlg 16.279/2001, 19.413/2011; VfGH 19.6.2015, G211/2014), der Umfang der zur Aufhebung beantragten Bestimmungen so abgesteckt ist, dass die angenommene Verfassungswidrigkeit durch die Aufhebung gar nicht beseitigt würde (vgl zB VfSlg 18.891/2009, 19.933/2014), oder durch die Aufhebung bloßer Teile einer Gesetzesvorschrift dieser ein völlig veränderter, dem Gesetzgeber überhaupt nicht mehr zusinnbarer Inhalt gegeben würde (VfSlg 18.839/2009, 19.841/2014, 19.972/2015, 20.102/2016).Unzulässig ist der Antrag etwa dann, wenn der im Falle der Aufhebung im begehrten Umfang verbleibende Teil einer Gesetzesstelle als sprachlich unverständlicher Torso inhaltsleer und unanwendbar wäre (VfSlg 16.279 aus 2001,, 19.413 aus 2011,,; VfGH 19.6.2015,G211/2014), der Umfang der zur Aufhebung beantragten Bestimmungen so abgesteckt ist, dass die angenommene Verfassungswidrigkeit durch die Aufhebung gar nicht beseitigt würde vergleiche zB VfSlg 18.891 aus 2009,, 19.933 aus 2014,,), oder durch die Aufhebung bloßer Teile einer Gesetzesvorschrift dieser ein völlig veränderter, dem Gesetzgeber überhaupt nicht mehr zusinnbarer Inhalt gegeben würde (VfSlg 18.839 aus 2009,, 19.841 aus 2014,, 19.972 aus 2015,, 20.102 aus 2016,,).

Unter dem Aspekt einer nicht trennbaren Einheit in Prüfung zu ziehender Vorschriften ergibt sich ferner, dass ein Prozesshindernis auch dann vorliegt, wenn es auf Grund der Bindung an den gestellten Antrag zu einer in der Weise isolierten Aufhebung einer Bestimmung käme, dass Schwierigkeiten bezüglich der Anwendbarkeit der im Rechtsbestand verbleibenden Vorschriften entstünden, und zwar in der Weise, dass der Wegfall der angefochtenen (Teile einer) Gesetzesbestimmung den verbleibenden Rest unverständlich oder auch unanwendbar werden ließe. Letzteres liege dann vor, wenn nicht mehr mit Bestimmtheit beurteilt werden könnte, ob ein der verbliebenen Vorschrift zu unterstellender Inhalt vorliegt (VfSlg 16.869/2013 mwN).Unter dem Aspekt einer nicht trennbaren Einheit in Prüfung zu ziehender Vorschriften ergibt sich ferner, dass ein Prozesshindernis auch dann vorliegt, wenn es auf Grund der Bindung an den gestellten Antrag zu einer in der Weise isolierten Aufhebung einer Bestimmung käme, dass Schwierigkeiten bezüglich der Anwendbarkeit der im Rechtsbestand verbleibenden Vorschriften entstünden, und zwar in der Weise, dass der Wegfall der angefochtenen (Teile einer) Gesetzesbestimmung den verbleibenden Rest unverständlich oder auch unanwendbar werden ließe. Letzteres liege dann vor, wenn nicht mehr mit Bestimmtheit beurteilt werden könnte, ob ein der verbliebenen Vorschrift zu unterstellender Inhalt vorliegt (VfSlg 16.869 aus 2013, mwN).

1.3. Vor diesem Hintergrund erweist sich das Antragsbegehren des Verwaltungsgerichtes Wien im Hauptantrag als zu eng gefasst:

Durch die begehrte Aufhebung der Wortfolge "und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind" in §48 Abs1 Z2 EibG würde die Auflassung einer Eisenbahnkreuzung unabhängig davon, ob die Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast wirtschaftlich zumutbar ist, angeordnet werden können. Wie aus der Systematik des Gesetzes folgt, kam es dem Gesetzgeber aber gerade darauf an, die Anordnung der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung an das Erfordernis der wirtschaftlichen Zumutbarkeit für das Eisenbahnunternehmen und den Träger der Straßenbaulast zu binden. Die gänzliche Beseitigung dieser Anordnungsvoraussetzung für die Auflassung von schienengleichen Eisenbahnkreuzungen käme einem positiven Akt der Gesetzgebung gleich, der dem Verfassungsgerichtshof nicht zukommt (siehe zB VfSlg 12.465/1990, 13.140/1992, 20.362/2020). Durch die begehrte Aufhebung der Wortfolge "und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind" in §48 Abs1 Z2 EibG würde die Auflassung einer Eisenbahnkreuzung unabhängig davon, ob die Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung

allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast wirtschaftlich zumutbar ist, angeordnet werden können. Wie aus der Systematik des Gesetzes folgt, kam es dem Gesetzgeber aber gerade darauf an, die Anordnung der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung an das Erfordernis der wirtschaftlichen Zumutbarkeit für das Eisenbahnunternehmen und den Träger der Straßenbaulast zu binden. Die gänzliche Beseitigung dieser Anordnungsvoraussetzung für die Auflassung von schienengleichen Eisenbahnkreuzungen käme einem positiven Akt der Gesetzgebung gleich, der dem Verfassungsgerichtshof nicht zukommt (siehe zB VfSlg 12.465 aus 1990,, 13.140 aus 1992,, 20.362 aus 2020,).

Dazu kommt, dass für den Verfassungsgerichtshof nicht erkennbar ist, inwiefern durch die im Hauptantrag begehrte Aufhebung (bloß) der im Hauptantrag bezeichneten Wortfolge die vom antragstellenden Gericht behauptete Verfassungswidrigkeit beseitigt werden könnte (vgl VfSlg 20.317/2019).Dazu kommt, dass für den Verfassungsgerichtshof nicht erkennbar ist, inwiefern durch die im Hauptantrag begehrte Aufhebung (bloß) der im Hauptantrag bezeichneten Wortfolge die vom antragstellenden Gericht behauptete Verfassungswidrigkeit beseitigt werden könnte vergleiche VfSlg 20.317 aus 2019,).

Der Hauptantrag erweist sich daher als unzulässig.

1.4. Der Eventualantrag auf Aufhebung des (gesamten)§48 Abs1 Z2 EisbG ist hingegen nicht zu eng gefasst. Da auch sonst keine Prozesshindernisse hervorgekommen sind, erweist sich der Eventualantrag als zulässig.

2. In der Sache

Der Verfassungsgerichtshof hat sich in einem auf Antrag eingeleiteten Verfahren zur Prüfung der Verfassungsmäßigkeit eines Gesetzes gemäß Art140 B-VG auf die Erörterung der geltend gemachten Bedenken zu beschränken (vgl VfSlg 12.691/1991, 13.471/1993, 14.895/1997, 16.824/2003). Er hat sohin ausschließlich zu beurteilen, ob die angefochtene Bestimmung aus den im Antrag dargelegten Gründen verfassungswidrig ist (VfSlg 15.193/1998, 16.374/2001, 16.538/2002, 16.929/2003).Der Verfassungsgerichtshof hat sich in einem auf Antrag eingeleiteten Verfahren zur Prüfung der Verfassungsmäßigkeit eines Gesetzes gemäß Art140 B-VG auf die Erörterung der geltend gemachten Bedenken zu beschränken vergleiche VfSlg 12.691 aus 1991,, 13.471 aus 1993,, 14.895 aus 1997,, 16.824 aus 2003,). Er hat sohin ausschließlich zu beurteilen, ob die angefochtene Bestimmung aus den im Antrag dargelegten Gründen verfassungswidrig ist (VfSlg 15.193 aus 1998,, 16.374 aus 2001,, 16.538 aus 2002,, 16.929 aus 2003,).

Der Antrag ist nicht begründet.

2.1. Das Verwaltungsgericht Wien bringt in seinem Antrag zusammengefasst vor, die durch§48 Abs1 Z2 EisbG vorgenommene Einschränkung der Parteistellung im Verfahren zur Auflassung einer Eisenbahnkreuzung sei verfassungswidrig. Durch die Beschränkung der Verfahrensparteien auf das Eisenbahnunternehmen und den Träger der Straßenbaulast werde vielen Personen, welche im Fall der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung geradezu typischerweise in ihren subjektiven Rechten verletzt würden und welchen zudem nicht der Zivilrechtsweg zur Durchsetzung ihrer Rechte eröffnet sei, keine Parteistellung zuerkannt. Der Umfang der Parteistellung des Trägers der Straßenbaulast werde in der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes derart eingeschränkt, dass der Träger der Straßenbaulast nicht in der Lage sei, sich gegen die durch die Auflassung bewirkten gravierenden Verletzungen in seinen subjektiven Rechten zur Wehr zu setzen. Dem Träger der Straßenbaulast stehe trotz seiner Parteistellung nicht das Recht zu, die Verletzung subjektiver Rechte zu relevieren und auf diese Weise die Auflassung einer Eisenbahnkreuzung zu unterbinden. Dies widerspreche dem Grundrecht auf Unversehrtheit des Eigentums gemäß Art5 StGG und Art1 1. ZPEMRK, auf Erwerbsausübungsfreiheit gemäß Art6 StGG sowie folglich auch dem Gleichheitsgrundsatz gemäß Art7 B-VG und Art2 StGG und dem Recht auf ein faires Verfahren gemäß Art6 EMRK.

2.2. Die Bundesregierung tritt den Ausführungen des antragstellenden Gerichtes mit der Begründung entgegen, dass die geltend gemachten verfassungsrechtlichen Bedenken bei der gebotenen verfassungskonformen Auslegung der angefochtenen Bestimmung nicht zuträfen: Der Wortlaut des §48 Abs1 Z2 EisbG (konkret die Wortfolge "den Verkehrserfordernissen entsprechen") sei einer verfassungskonformen Auslegung dahingehend zugänglich, dass auch Beeinträchtigungen des Eigentumsgrundrechtes (Art5 StGG bzw Art1 1. ZPEMRK) und der Erwerbsausübungsfreiheit (Art6 StGG) als Einwendungen im Verfahren geltend gemacht werden können. Eine Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes gemäß Art7 B-VG und Art2 StGG und des Rechtes auf ein faires Verfahren gemäß Art6 EMRK liege sohin nicht vor.

2.3. Die Bundesregierung führt in ihrer Äußerung im Ergebnis zutreffend aus, dass § 48 Abs 1 Z 2 EISbG (bei verfassungskonformer Auslegung) nicht den vom antragstellenden Verwaltungsgericht dargelegten verfassungsrechtlichen Bedenken begegnet.

2.3.1. Nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes garantiert keine verfassungsrechtliche Bestimmung Parteirechte in einem Verfahren überhaupt oder in einem bestimmten Umfang (zB VfSlg 15.274/1998, 15.581/1999, 16.103/2001). Damit ist die Zuerkennung von Parteirechten freilich nicht in das Belieben des Gesetzgebers gestellt. Die Gestaltungsfreiheit des Gesetzgebers ist verfassungsrechtlich insbesondere dadurch begrenzt, dass das die Parteirechte bestimmende Gesetz dem Gleichheitsgrundsatz unterliegt (VfSlg 11.934/1988, 12.240/1989, 14.512/1996 mwN, 19.617/2012; VfGH 6.3.2018, G129/2017; VfSlg 20.362/2020).

2.3.1. Nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes garantiert keine verfassungsrechtliche Bestimmung Parteirechte in einem Verfahren überhaupt oder in einem bestimmten Umfang (zB VfSlg 15.274 aus 1998,, 15.581 aus 1999,, 16.103 aus 2001,,). Damit ist die Zuerkennung von Parteirechten freilich nicht in das Belieben des Gesetzgebers gestellt. Die Gestaltungsfreiheit des Gesetzgebers ist verfassungsrechtlich insbesondere dadurch begrenzt, dass das die Parteirechte bestimmende Gesetz dem Gleichheitsgrundsatz unterliegt (VfSlg 11.934 aus 1988,, 12.240 aus 1989,, 14.512 aus 1996, mwN, 19.617 aus 2012,,; VfGH 6.3.2018, G129/2017; VfSlg 20.362 aus 2020,,).

Die Einräumung der Parteistellung soll es dem am Verfahren Beteiligten ermöglichen, seine Einschätzung der Sach- und Rechtslage darzutun und der Behörde alle zweckdienlichen Beweismittel und sonstigen Erkenntnisquellen an die Hand zu geben, gegebenenfalls auch Rechtsmittel zu ergreifen und dies alles mit dem Ziel, eine ihm günstige Entscheidung zu erwirken. Es entspricht der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes, dass derjenige, in dessen materielle Rechtssphäre bzw in dessen subjektive Rechte ein Bescheid eingreift, als Adressat des Bescheides Parteistellung haben muss (VfSlg 20.362/2020; vgl Leeb, Bescheidwirkungen und ihre subjektiven Grenzen nach dem AVG, 2010, 181; Pöschl, Gleichheit vor dem Gesetz, 2008, 807, 811). Die Einräumung der Parteistellung soll es dem am Verfahren Beteiligten ermöglichen, seine Einschätzung der Sach- und Rechtslage darzutun und der Behörde alle zweckdienlichen Beweismittel und sonstigen Erkenntnisquellen an die Hand zu geben, gegebenenfalls auch Rechtsmittel zu ergreifen und dies alles mit dem Ziel, eine ihm günstige Entscheidung zu erwirken. Es entspricht der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes, dass derjenige, in dessen materielle Rechtssphäre bzw in dessen subjektive Rechte ein Bescheid eingreift, als Adressat des Bescheides Parteistellung haben muss (VfSlg 20.362 aus 2020,,; vergleiche Leeb, Bescheidwirkungen und ihre subjektiven Grenzen nach dem AVG, 2010, 181; Pöschl, Gleichheit vor dem Gesetz, 2008, 807, 811).

2.3.2. Gemäß § 48 Abs 1 Z 2 EISbG hat die (Eisenbahn-)Behörde auf Antrag eines zum Bau und zum Betrieb von Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahnen mit beschränkt-öffentlichem Verkehr berechtigten Eisenbahnunternehmens, eines Trägers der Straßenbaulast oder von Amts wegen die Auflassung näher bezeichneter Eisenbahnübergänge anzuordnen. Als Voraussetzungen für die Anordnung ("sofern") schreibt § 48 Abs 1 Z 2 EISbG zum einen vor, dass das verbleibende oder das in diesem Zusammenhang umzugestaltende Wegenetz oder sonstige in diesem Zusammenhang durchzuführende Ersatzmaßnahmen den Verkehrserfordernissen entsprechen müssen, und zum anderen, dass die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sein muss.

Die bescheidmäßige Anordnung der Auflassung einer schienengleichen Eisenbahnkreuzung ergeht in jedem Fall gegenüber dem Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast (Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, Eisenbahngesetz, § 48 EISbG, Rz 3). Beiden Parteien ist aufgetragen, die im Rahmen ihres Aufgabenbereiches anfallenden Änderungen vorzunehmen und die notwendigen Genehmigungen rechtzeitig einzuholen.

Die Behörde hat im Auflassungsbescheid erforderlichenfalls Nebenbestimmungen vorzusehen, wenn das Wegenetz erst umzugestaltet ist oder sonstige Ersatzmaßnahmen in diesem Zusammenhang durchzuführen sind, sodass das Wegenetz den Verkehrserfordernissen entspricht. Diese Nebenbestimmungen müssen so bestimmt gefasst sein, dass einerseits dem oder den Bescheidadressaten die überprüfbare Möglichkeit gegeben wird, den Nebenbestimmungen zu entsprechen, und andererseits ohne weiteres Ermittlungsverfahren und neuerliche Entscheidung eine Vollstreckungsverfügung im Rahmen einer allfälligen Ersatzvornahme ergehen kann. Eine weitere eisenbahnrechtliche Genehmigung für das umzugestaltende Wegenetz zur Erfüllung der Verkehrserfordernisse sieht das Eisenbahngesetz 1957 nicht vor (VwGH 13.9.2016, Ra 2016/03/0031).

2.3.3. Welchen Personen Parteistellung im Verfahren über die Anordnung der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung gemäß §48 Abs1 Z2 EibG zukommt, ist im Eisenbahngesetz 1957 nicht ausdrücklich geregelt. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes haben in einem solchen Verfahren in jedem Fall das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast Parteistellung (VwGH 18.2.2015, 2013/03/0156).

Unter dem Träger der Straßenbaulast ist jener Rechtsträger zu verstehen, dem der (Um-)Bau der durch die Entscheidung über die Sicherung oder Auflassung betroffenen Straße(n) obliegt, sei es auf Grund einer gesetzlichen oder vertraglichen Verpflichtung oder in Ermangelung derartiger Verpflichtungen auf Grund des bloßen Umstandes, dass er auf seinem Grund einen Verkehr eröffnet bzw geduldet hat (VwGH 8.2.2021, Ro 2020/03/0044). Der "Träger der Straßenbaulast" wird nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes in §48 EibG in seiner Verpflichtung zur baulichen "Umgestaltung des Wegenetzes" und "sonstiger Ersatzmaßnahmen" angesprochen. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes hat der Träger der Straßenbaulast kein subjektives Recht, dass das bestehende Wegenetz samt den vorhandenen Eisenbahnkreuzungen oder möglichst kurze Verbindungen zwischen den einzelnen Ortsteilen einer Gemeinde erhalten bleiben. Der Träger der Straßenbaulast hat auch kein Recht auf Wahrnehmung der Einhaltung der Gesetze bzw der Interessen der Bewohner einer Gemeinde. Der Verwaltungsgerichtshof verneint das Rechtsschutzinteresse des Trägers der Straßenbaulast, wenn im Auflassungsbescheid nur Anordnungen getroffen werden, für deren Kosten (nur) das Eisenbahnunternehmen aufzukommen hat bzw keine Maßnahmen angeordnet werden, die zu einer Belastung des Trägers der Straßenbaulast führen könnten (VwGH 22.6.2016, Ra 2016/03/0023; 1.4.2019, Ra 2019/03/0027).

2.3.4. Der Verfassungsgerichtshof führte im Erkenntnis VfSlg 20.362/2020, in dem es um die Parteistellung des Trägers der Straßenbaulast im Verfahren über die Anordnung der Sicherung schienengleicher Eisenbahnübergänge gemäß §49 Abs2 erster Halbsatz EibG ging, das Folgende aus: 2.3.4. Der Verfassungsgerichtshof führte im Erkenntnis VfSlg 20.362 aus 2020,, in dem es um die Parteistellung des Trägers der Straßenbaulast im Verfahren über die Anordnung der Sicherung schienengleicher Eisenbahnübergänge gemäß §49 Abs2 erster Halbsatz EibG ging, das Folgende aus:

"[...] Gemäß §49 Abs2 erster Halbsatz EibG hat die Behörde die Sicherung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges bescheidmäßig festzulegen. Die Behörde hat von Amts wegen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse im öffentlichen Interesse, insbesondere zur Wahrung der Sicherheit, tätig zu werden und über die Art der Sicherung sowie deren Ausgestaltung zu entscheiden (VwSlg 17.029 A/2006; Catharin/Gürtlich, Eisenbahngesetz³, 2015, 611).

Welchen Personen Parteistellung im Verfahren über die Anordnung der Sicherung gemäß §49 Abs2 erster Halbsatz EibG zukommt, ist im Eisenbahngesetz 1957 nicht ausdrücklich geregelt. Nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes kommt lediglich dem betroffenen Eisenbahnunternehmen, nicht aber den in §30i EibG genannten Personen oder dem Träger der Straßenbaulast (in concreto den Gemeinden bzw einzelnen Gebietskörperschaften als Straßenerhaltern) Parteistellung zu (vgl VwSlg 17.505 A/2008 unter Hinweis auf VwSlg 17.029 A/2006; siehe auch VwGH 9.1.2017, Ra 2016/03/0119). Nach der Rechtsauffassung des Verwaltungsgerichtshofes habe die Behörde von Amts wegen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse im öffentlichen Interesse, insbesondere zur Wahrung der Sicherheit, tätig zu werden (§49 Abs2 erster Halbsatz EibG). Der Gesetzgeber habe die Parteistellung der in (nunmehr) §30i EibG genannten Personen auf das eisenbahnrechtliche Bauverfahren beschränkt. §49 Abs2 (erster Halbsatz) EibG regle hingegen ein Verfahren, das zwar insofern in einem Zusammenhang mit dem eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren stehe, als es regelmäßig eine derartige eisenbahnrechtliche Genehmigung voraussetze, vom Gesetzgeber aber davon deutlich getrennt worden sei (VwSlg 17.029 A/2006). Parteistellung im Verfahren nach §49 Abs2 erster Halbsatz EibG über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges habe sohin nur das betroffene Eisenbahnunternehmen. Welchen Personen Parteistellung im Verfahren über die Anordnung der Sicherung gemäß §49 Abs2 erster Halbsatz EibG zukommt, ist im Eisenbahngesetz 1957 nicht ausdrücklich geregelt. Nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes kommt lediglich dem betroffenen Eisenbahnunternehmen, nicht aber den in §30i EibG genannten Personen oder dem Träger der Straßenbaulast (in concreto den Gemeinden bzw einzelnen Gebietskörperschaften als Straßenerhaltern) Parteistellung zu (vergleiche VwSlg 17.505 A/2008 unter Hinweis auf VwSlg 17.029 A/2006; siehe auch VwGH 9.1.2017, Ra 2016/03/0119). Nach der Rechtsauffassung des Verwaltungsgerichtshofes habe die Behörde von Amts wegen unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse im öffentlichen Interesse, insbesondere zur Wahrung der Sicherheit, tätig zu werden (§49 Abs2

erster Halbsatz EisbG). Der Gesetzgeber habe die Parteistellung der in (nunmehr) §30i EisbG genannten Personen auf das eisenbahnrechtliche Bauverfahren beschränkt. §49 Abs2 (erster Halbsatz) EisbG regle hingegen ein Verfahren, das zwar insofern in einem Zusammenhang mit dem eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren stehe, als es regelmäßig eine derartige eisenbahnrechtliche Genehmigung voraussetze, vom Gesetzgeber aber davon deutlich getrennt worden sei (VwSlg 17.029 A/2006). Parteistellung im Verfahren nach §49 Abs2 erster Halbsatz EisbG über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges habe sohin nur das betroffene Eisenbahnunternehmen.

[...] Das in der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes angenommene Fehlen der Parteistellung des Trägers der Straßenbaulast im Verfahren über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung gemäß §49 Abs2 erster Halbsatz EisbG erweist sich als mit dem Gleichheitsgrundsatz gemäß Art7 B-VG und Art2 StGG unvereinbar:

[...] Die Annahme des Verwaltungsgerichtshofes, dem Träger der Straßenbaulast komme im Verfahren gemäß §49 Abs2 erster Halbsatz EisbG keine Parteistellung zu, widerspricht dem Gleichheitsgrundsatz, weil der Träger der Straßenbaulast gemäß §49 Abs2 zweiter Halbsatz iVm §48 Abs2 EisbG zur anteiligen Tragung der Kosten für die Sicherung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges – sofern keine anderslautende (zivilrechtliche) Einigung zwischen Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast besteht – verpflichtet ist, er aber keine rechtliche Möglichkeit hat, die (Rechtmäßigkeit der) bescheidmäßig angeordnete(n) Sicherung – und damit seine Verpflichtung zur Kostentragung dem Grunde nach – in Zweifel zu ziehen. Im nachgelagerten Verfahren über die Kosten gemäß §49 Abs2 zweiter Halbsatz iVm §48 Abs2 bis Abs4 EisbG haben zwar unbestritten sowohl das Eisenbahnunternehmen als auch der Träger der Straßenbaulast Parteistellung, die Rechtswidrigkeit der zuvor mit Bescheid gegenüber dem Eisenbahnunternehmen angeordneten Sicherung kann im Kostenverfahren jedoch nicht eingewendet werden (VwGH 21.5.2019, Ro 2018/03/0050). Gegenstand des nachgelagerten Kostenverfahrens sind allein die Höhe und Aufteilung der durch die Errichtung der im Einzelfall festgelegten Sicherung entstandenen Kosten, nicht aber die Anordnung der Sicherung dem Grunde nach.[...] Die Annahme des Verwaltungsgerichtshofes, dem Träger der Straßenbaulast komme im Verfahren gemäß §49 Abs2 erster Halbsatz EisbG keine Parteistellung zu, widerspricht dem Gleichheitsgrundsatz, weil der Träger der Straßenbaulast gemäß §49 Abs2 zweiter Halbsatz in Verbindung mit §48 Abs2 EisbG zur anteiligen Tragung der Kosten für die Sicherung eines schienengleichen Eisenbahnüberganges – sofern keine anderslautende (zivilrechtliche) Einigung zwischen Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast besteht – verpflichtet ist, er aber keine rechtliche Möglichkeit hat, die (Rechtmäßigkeit der) bescheidmäßig angeordnete(n) Sicherung – und damit seine Verpflichtung zur Kostentragung dem Grunde nach – in Zweifel zu ziehen. Im nachgelagerten Verfahren über die Kosten gemäß §49 Abs2 zweiter Halbsatz in Verbindung mit §48 Abs2 bis Abs4 EisbG haben zwar unbestritten sowohl das Eisenbahnunternehmen als auch der Träger der Straßenbaulast Parteistellung, die Rechtswidrigkeit der zuvor mit Bescheid gegenüber dem Eisenbahnunternehmen angeordneten Sicherung kann im Kostenverfahren jedoch nicht eingewendet werden (VwGH 21.5.2019, Ro 2018/03/0050). Gegenstand des nachgelagerten Kostenverfahrens sind allein die Höhe und Aufteilung der durch die Errichtung der im Einzelfall festgelegten Sicherung entstandenen Kosten, nicht aber die Anordnung der Sicherung dem Grunde nach.

Durch die Anordnung der Sicherungsmaßnahme gemäß §49 Abs2 erster Halbsatz EisbG kommt es sohin als unmittelbare Rechtsfolge der im Bescheid angeordneten Leistungsverpflichtung des Eisenbahnunternehmens zu einer Belastung des Trägers der Straßenbaulast. Der Träger der Straßenbaulast ist somit in einem materiellen Sinn Adressat des Bescheides über die Anordnung der Sicherung, ohne aber nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes in diesem Verfahren als Partei mitwirken bzw den Bescheid bekämpfen zu können. Es kommt somit zu einer Abweichung vom Grundsatz, dass jener, in dessen materielle Rechtsphäre bzw in dessen subjektive Rechte ein Bescheid eingreift, als Adressat des Bescheides Parteistellung haben muss (vgl dazu Leeb, Bescheidwirkungen und ihre subjektiven Grenzen nach dem AVG, 2010, 181; Pöschl, Gleichheit vor dem Gesetz, 2008, 807, 811). Durch die Anordnung der Sicherungsmaßnahme gemäß §49 Abs2 erster Halbsatz EisbG kommt es sohin als unmittelbare Rechtsfolge der im Bescheid angeordneten Leistungsverpflichtung des Eisenbahnunternehmens zu einer Belastung des Trägers der Straßenbaulast. Der Träger der Straßenbaulast ist somit in einem materiellen Sinn Adressat des Bescheides über die Anordnung der Sicherung, ohne aber nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes in diesem Verfahren als Partei mitwirken bzw den Bescheid bekämpfen zu können. Es kommt somit zu einer Abweichung

vom Grundsatz, dass jener, in dessen materielle Rechtsphäre bzw in dessen subjektive Rechte ein Bescheid eingreift, als Adressat des Bescheides Parteistellung haben muss vergleiche dazu Leeb, Bescheidwirkungen und ihre subjektiven Grenzen nach dem AVG, 2010, 181; Pöschl, Gleichheit vor dem Gesetz, 2008, 807, 811).

Es ist mit dem Gleichheitsgrundsatz unvereinbar, die Pflicht zur (anteiligen) Kostentragung für eine bescheidmäßig angeordnete Sicherung dem Träger der Straßenbaulast aufzuerlegen, aber nur dem Eisenbahnunternehmen die Parteistellung in dem Verfahren zur Erlassung dieses (den Kostenanspruch begründenden) Bescheides zu gewähren (vgl VfSlg 12.240/1989). Da auch im nachgelagerten Kostenverfahren gemäß §49 Abs2 EisbG keine Möglichkeit besteht, eine (allenfalls zu Unrecht) erfolgte bescheidmäßige Anordnung einer Sicherung zu bekämpfen (vgl VwGH 21.5.2019, Ro 2018/03/0050), werden Träger der Straßenbaulast in gleichheitswidriger Weise in ihren Parteirechten verletzt (vgl VfSlg 6478/1971 und VfSlg 6665/1972). Es ist mit dem Gleichheitsgrundsatz unvereinbar, die Pflicht zur (anteiligen) Kostentragung für eine bescheidmäßig angeordnete Sicherung dem Träger der Straßenbaulast aufzuerlegen, aber nur dem Eisenbahnunternehmen die Parteistellung in dem Verfahren zur Erlassung dieses (den Kostenanspruch begründenden) Bescheides zu gewähren vergleiche VfSlg 12.240 aus 1989,). Da auch im nachgelagerten Kostenverfahren gemäß §49 Abs2 EisbG keine Möglichkeit besteht, eine (allenfalls zu Unrecht) erfolgte bescheidmäßige Anordnung einer Sicherung zu bekämpfen vergleiche VwGH 21.5.2019, Ro 2018/03/0050), werden Träger der Straßenbaulast in gleichheitswidriger Weise in ihren Parteirechten verletzt vergleiche VfSlg 6478 aus 1971, und VfSlg 6665 aus 1972,).

[...] Alleine daraus ergibt sich jedoch nicht (eo ipso) die Verfassungswidrigkeit der angefochtenen Bestimmungen des §48 Abs2 bis Abs4 und §49 Abs2 EisbG. Weder aus deren Wortlaut noch aus dem Sinn der übrigen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 (noch aus den Materialien) geht die Absicht des Gesetzgebers hervor, die Parteistellung des Trägers der Straßenbaulast im Verfahren über die Anordnung einer Sicherung nach §49 Abs1 EisbG auszuschließen. Die Bestimmungen des §49 Abs2 EisbG sind daher einer verfassungskonformen Interpretation dahin, dem Träger der Straßenbaulast im Verfahren über die Anordnung der Sicherung eines Eisenbahnüberganges Parteistellung zu gewähren, zugänglich. Diese Auslegung ist auch wegen des Erfordernisses, eine Gesetzesbestimmung – soweit möglich – einer verfassungskonformen Auslegung zuzuführen, geboten (vgl VfSlg 13.805/1994, 15.128/1998, 15.199/1998, 16.635/2002, 19.754/2013)."[...] Alleine daraus ergibt sich jedoch nicht (eo ipso) die Verfassungswidrigkeit der angefochtenen Bestimmungen des §48 Abs2 bis Abs4 und §49 Abs2 EisbG. Weder aus deren Wortlaut noch aus dem Sinn der übrigen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 (noch aus den Materialien) geht die Absicht des Gesetzgebers hervor, die Parteistellung des Trägers der Straßenbaulast im Verfahren über die Anordnung einer Sicherung nach §49 Abs1 EisbG auszuschließen. Die Bestimmungen des §49 Abs2 EisbG sind daher einer verfassungskonformen Interpretation dahin, dem Träger der Straßenbaulast im Verfahren über die Anordnung der Sicherung eines Eisenbahnüberganges Parteistellung zu gewähren, zugänglich. Diese Auslegung ist auch wegen des Erfordernisses, eine Gesetzesbestimmung – soweit möglich – einer verfassungskonformen Auslegung zuzuführen, geboten vergleiche , VfSlg 13.805 aus 1994,, 15.128 aus 1998,, 15.199 aus 1998,, 16.635 aus 2002,, 19.754 aus 2013,)."

2.3.5. Diese Ausführungen des Verfassungsgerichtshofes zur Parteistellung des Trägers der Straßenbaulast im Sicherungsverfahren nach §49 Abs2 erster Halbsatz EisbG sind auf das Verfahren zur Entscheidung über die Auflassung einer Eisenbahnkreuzung gemäß §48 Abs1 Z2 EisbG übertragbar. Der Träger der Straßenbaulast hat im Auflassungsverfahren nach §48 Abs1 Z2 EisbG das subjektive Recht (und insoweit Parteistellung), als es um das Vorliegen der Voraussetzungen für die Auflassung einer schienengleichen Eisenbahnkreuzung geht und deren etwaige Auflassung zu einer Kostenbelastung des Trägers der Straßenbaulast führen kann.

Als Voraussetzungen für die Auflassung einer öffentlichen Eisenbahnkreuzung sieht §48 Abs1 Z2 EisbG zwei inhaltliche Voraussetzungen vor, die kumulativ erfüllt sein müssen: So darf die Eisenbahnbehörde die Auflassung nur anordnen, wenn zum Ersten "das verbleibende oder das in diesem Zusammenhang umzugestaltende Wegenetz oder sonstige in diesem Zusammenhang durchzuführende Ersatzmaßnahmen den Verkehrserfordernissen entsprechen" und wenn zum Zweiten "die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind".

Liegt eine dieser kumulativen Voraussetzungen für die Auflassung einer öffentlichen, schienengleichen Eisenbahnkreuzung nicht vor, darf die Eisenbahnbehörde deren Auflassung nicht anordnen. Dies bedeutet – auf den vom antragstellenden Verwaltungsgericht geschilderten Sachverhalt (so dieser in der vom antragstellenden

Verwaltungsgericht dargestellten Form sich im Zuge des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens als zutreffend erweist) beispielhaft umgelegt –, dass die Eisenbahnbehörde zu prüfen hat, ob der gänzliche Entfall einer Zufahrtsmöglichkeit zu einem Grundstück über eine Straße mit öffentlichem Verkehr durch die Umgestaltung des Wegenetzes oder sonstige Ersatzmaßnahmen welcher Art verhindert werden kann. Sind eine dahin gehende Umgestaltung des Wegenetzes oder sonstige Ersatzmaßnahmen nicht möglich bzw nicht zielführend, scheidet die Auflassung der Eisenbahnkreuzung von vornherein aus. Kommen hingegen die Umgestaltung des Wegenetzes oder sonstige Ersatzmaßnahmen in Frage, ist in einem weiteren Schritt zu prüfen, ob diese Maßnahmen den Verkehrsträgern wirtschaftlich zumutbar sind. Ist (auch) dies nicht der Fall, ist eine Auflassung der öffentlichen Eisenbahnkreuzung gemäß §48 Abs1 Z2 EibG nicht zulässig.

Sofern die Eisenbahnbehörde oder einer der Verkehrsträger die Auflassung einer öffentlichen Eisenbahnkreuzung trotz Fehlens der Voraussetzungen des §48 Abs1 Z2 EibG (zB wegen großer Gefahren, welche mit der Benützung der Eisenbahnkreuzung verbunden sind) für erforderlich erachten, ist dies in einem anderen Verfahren als im Auflassungsverfahren nach §48 Abs1 Z2 EibG zu klären (vgl insbesondere das Bauverfahren nach §31 ff EibG). Sofern die Eisenbahnbehörde oder einer der Verkehrsträger die Auflassung einer öffentlichen Eisenbahnkreuzung trotz Fehlens der Voraussetzungen des §48 Abs1 Z2 EibG (zB wegen großer Gefahren, welche mit der Benützung der Eisenbahnkreuzung verbunden sind) für erforderlich erachten, ist dies in einem anderen Verfahren als im Auflassungsverfahren nach §48 Abs1 Z2 EibG zu klären vergleiche insbesondere das Bauverfahren nach §31 ff EibG).

2.3.6. Weitere Bedenken des Verwaltungsgerichtes Wien beziehen sich darauf, dass sonstige Personen, in deren subjektive Rechte durch die Auflassung einer Eisenbahnkreuzung eingegriffen wird, keine Parteistellung im Verfahren nach §48 Abs1 Z2 EibG haben.

Wie bereits unter Punkt 2.3.2 ausgeführt, haben im Auflassungsverfahren nach §48 Abs1 Z2 EibG in jedem Fall – ungeachtet anderer Personen – das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast Parteistellung, welche dabei das Vorliegen der unter Punkt 2.3.5 notwendigen Voraussetzungen für die Auflassung der Eisenbahnkreuzung als subjektives Recht geltend machen können.

Es ist jedoch nicht auszuschließen, dass auch anderen Personen Parteistellung im Auflassungsverfahren nach §48 Abs1 Z2 EibG zukommt. Dies setzt allerdings voraus, dass diese Personen durch die Umgestaltung des Wegenetzes oder sonstige Ersatzmaßnahmen im Zusammenhang mit der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung unmittelbar betroffen sind. Dies ist dann der Fall, wenn die von der Eisenbahnbehörde vorgesehenen Maßnahmen unmittelbar das Grundstückseigentum betreffen, indem etwa eine Enteignung von Grundstücksflächen oder eine unmittelbare Eigentumsbeschränkung vorgenommen wird. Eine bloß indirekte Auswirkung der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung und die in diesem Zusammenhang angeordnete Umgestaltung des Wegenetzes oder sonstiger Ersatzmaßnahmen auf Personen (zB eine schlechtere Erreichbarkeit eines Grundstückes) begründen hingegen keinen Eingriff in subjektive Rechte und daher auch keine Parteistellung.

2.4. Die im Antrag vorgebrachten verfassungsrechtlichen Bedenken gegen die angefochtene Bestimmung treffen sohin nicht zu, weil §48 Abs1 Z2 EibG so ausgelegt werden muss, dass zunächst das betroffene Eisenbahnunternehmen und der betroffene Träger der Straßenbaulast sämtliche Voraussetzungen für die Auflassung der Eisenbahnkreuzung als subjektive Rechte geltend machen können. Darüber hinaus kommt auch jenen Personen Parteistellung im Verfahren über die Auflassung einer Eisenbahnkreuzung zu, welche durch die Auflassung der Eisenbahnkreuzung unmittelbar in ihrem Eigentum betroffen sind.

V. Ergebnisrömisches fünf. Ergebnis

1. Der (Haupt-)Antrag auf Aufhebung der Wortfolge "und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind" in §48 Abs1 Z2 des Bundesgesetzes über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 – EibG), BGBl 60/1957, idF BGBl I 25/2010 ist als unzulässig zurückzuweisen. 1. Der (Haupt-)Antrag auf Aufhebung der Wortfolge "und die allenfalls erforderliche Umgestaltung des Wegenetzes oder die Durchführung allfälliger sonstiger Ersatzmaßnahmen den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar sind" in §48

Abs1 Z2 des Bundesgesetzes über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 – EisbG), Bundesgesetzblatt 60 aus 1957,, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, 25 aus 2010, ist als unzulässig zurückzuweisen.

2. Im Übrigen ist der Antrag abzuweisen.

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

Schlagworte

Parteistellung Eisenbahnrecht, Auslegung verfassungskonforme, Straßenverwaltung, Kostentragung, Rechte subjektive, VfGH / Gerichtsantrag, VfGH / Prüfungsumfang, Eigentumsbeschränkung

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VFGH:2024:G223.2023

Zuletzt aktualisiert am

04.06.2025

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at