

TE Vfgh Beschluss 2015/6/11 KI1/2015

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 11.06.2015

Index

93/01 Eisenbahn

Norm

B-VG Art138 Abs1 Z1

VfGG §42 Abs1

EisenbahnG 1957 §48

1. B-VG Art. 138 heute
 2. B-VG Art. 138 gültig ab 01.01.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
 3. B-VG Art. 138 gültig von 01.07.2008 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 2/2008
 4. B-VG Art. 138 gültig von 01.01.1975 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 444/1974
 5. B-VG Art. 138 gültig von 19.12.1945 bis 31.12.1974 zuletzt geändert durch StGBI. Nr. 4/1945
 6. B-VG Art. 138 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934
1. VfGG § 42 heute
 2. VfGG § 42 gültig ab 01.03.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
 3. VfGG § 42 gültig von 01.07.2008 bis 28.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2008
 4. VfGG § 42 gültig von 01.01.2004 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
 5. VfGG § 42 gültig von 08.02.1958 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 18/1958

Leitsatz

Zurückweisung des Antrags auf Entscheidung eines bejahenden Kompetenzkonfliktes zwischen einem Gericht und einer Verwaltungsbehörde betreffend die Nutzung eines Eisenbahnüberganges; kein Vorliegen eines Kompetenzkonfliktes mangels Inanspruchnahme der Zuständigkeit des Landeshauptmannes durch eine Mitteilung

Spruch

Der Antrag wird zurückgewiesen.

Begründung

Begründung

I. Antragsrömisch eins. Antrag

Mit dem vorliegenden Antrag begehrt das einschreitende Eisenbahnunternehmen, der Verfassungsgerichtshof möge

"auf Vorliegen eines positiven Kompetenzkonfliktes [...] erkennen, da sowohl die OÖ Landesregierung als Eisenbahnbehörde als auch das Landesgericht Wels als Gericht die Kompetenz für die sicherheitstechnischen

Einrichtungen und das Begehen und Befahren der nicht öffentlichen Eisenbahnkreuzung bei Bahn-km 60.342 der ÖBB Strecke Stainach/Irdning-Schärding für sich in Anspruch nehmen. Es möge entschieden werden, dass hier gegenständlich die Kompetenz zur Entscheidung bei der Eisenbahnbehörde und nicht beim Gericht liegt."

II. Rechtslager römisch zwei. Rechtslage

Die maßgeblichen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), BGBl 60/1957, idFBGBl I 124/2011, lauten: Die maßgeblichen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), Bundesgesetzblatt 60 aus 1957,, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, 124 aus 2011,, lauten:

"4. Abschnitt

Genehmigungsfreie Vorhaben

§36. (1) Keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung oder Bauartgenehmigung ist erforderlich:

1. bei Neu-, Erweiterungs-, Erneuerungs- und Umbauten, soweit sie keine umfangreichen zu einer Verbesserung der Gesamtleistung der Eisenbahn führenden Arbeiten bedingen;
2. bei Veränderungen eisenbahnsicherungstechnischer Einrichtungen und für die Inbetriebnahme von veränderten Schienenfahrzeugen, soweit die Veränderungen keine umfangreichen zu einer Verbesserung der Gesamtleistung führenden Arbeiten bedingen;
3. für die Inbetriebnahme von Kleinstfahrzeugen mit Schienenfahrwerk sowie Zweiwegefahrzeugen, die ausschließlich in Bereichen eingesetzt werden, die für den sonstigen Verkehr auf der Eisenbahn gesperrt sind;
4. bei Abtragungen.

Voraussetzung ist, dass diese Bauten, Veränderungen, Inbetriebnahmen und Abtragungen unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß §40 geführten Person ausgeführt und subjektiv öffentliche Rechte Dritter, denen unter der Voraussetzung einer Baugenehmigungspflicht für die unter Z1, 2 und 4 angeführten Bauten, Veränderungen und Abtragungen Parteistellung zugekommen wäre, nicht verletzt werden. Derartige Bauten, Veränderungen, Inbetriebnahmen und Abtragungen sind dem Stand der Technik entsprechend auszuführen. Vom Stand der Technik sind Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann.

(2) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie kann allgemein, für alle oder für einzelne Arten von Eisenbahnen durch Verordnung näher bezeichnen, für welche der in Abs1 Z1 bis 4 angeführten Bauten, Veränderungen, Inbetriebnahmen und Abtragungen jedenfalls bei Einhaltung der im Abs1 angeführten Voraussetzung keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung oder Bauartgenehmigung erforderlich ist.

(3) – (4) [...]

[...]

Benützung nicht-öffentlicher Eisenbahnübergänge

§47a. Nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge dürfen nur von den hiezu Berechtigten und nur unter den vom Eisenbahnunternehmen aus Sicherheitsgründen vorzuschreibenden Bedingungen, die zumindest dem Wegeberechtigten bekannt zu machen sind, benützt werden.

[...]

4. Teil

Kreuzungen mit Verkehrswegen, Eisenbahnübergänge

1. Hauptstück

Bauliche Umgestaltung von Verkehrswegen,

Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge

Anordnung der baulichen Umgestaltung und der Auflassung

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

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

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

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

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

(3) – (4) [...]"

III. Antragsvorbringen und Vorverfahrenrömisch drei. Antragsvorbringen und Vorverfahren

1. Dem Antrag liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

1.1. Nach einem tödlichen Radfahrunfall am 7. Juni 2011 beim Eisenbahnübergang in Bahnkilometer 60.342 errichtete das einschreitende Eisenbahnunternehmen als "Sofortmaßnahme" auf beiden Seiten der Bahn Absperrungen, um die weitere Benützung des Eisenbahnüberganges durch den öffentlichen Fußgängerverkehr zu verhindern. Weiters wurden Tafeln mit der Aufschrift "Öffentlicher Gehweg, Nicht-öffentlicher Fahrweg, Befahren durch Nichtberechtigte bei Strafe verboten" angebracht.

1.2. Das einschreitende Eisenbahnunternehmen beantragte mit an das Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, gerichtetem Schreiben vom 7. Dezember 2011 "gemäß §48 Abs2 EibG 1957 idgF die Auflassung des öffentlichen schienengleichen Eisenbahnüberganges für den Fußgängerverkehr in Bahn-km 60.342, der ÖBB-Strecke: Stainach/Irdning – Schärding sowie gemäß §48 Abs1 die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege zur Sicherstellung der Auflassung der öffentlichen Eisenbahnkreuzung für Fußgänger unter Berücksichtigung des weiteren Bestandes des nicht öffentlichen Eisenbahnüberganges in Bahn-km 60.342 für Wegeberechtigte".

1.3. Mit Schreiben vom 26. Jänner 2012 reagierte der Landeshauptmann von Oberösterreich auf den Antrag des einschreitenden Eisenbahnunternehmens wie folgt:

"ÖBB-Strecke: Stainach/Irdning - Schärding

Sicherung der Eisenbahnkreuzung in km 60.342

zu Zl: [...]

Sehr geehrter Herr Ing. [...]

Bezug nehmend auf oben angeführtes Schreiben vom 07.12.2011 wird darauf hingewiesen, dass es sich bei den gestellten Anträgen auf Auflassung gemäß §48 Abs2 EibG 1957 idgF sowie auf bauliche Umgestaltung gemäß §48 Abs1 EibG 1957 idgF um genehmigungsfreie Vorhaben gemäß §36 Abs1 EibG 1957 idgF handelt.

Mit freundlichen Grüßen

Für den Landeshauptmann:

Im Auftrag

Dr. [...]"

1.4. Die beteiligte Partei ist Alleineigentümer des Grundstücks Nr 498, KG 42019 Reiterndorf, das über einen Wirtschaftsweg zu erreichen ist, der über den Bahnübergang bei Bahnkilometer 60.342 geführt wird.

Mit der beim Landesgericht Wels eingebrachten Klage vom 17. August 2012 beehrte die beteiligte Partei

"zu fällen nachstehendes

Urteil

1. Es wird zwischen dem Kläger und der beklagten Partei festgestellt, dass dem Kläger als Eigentümer des herrschenden Grundstücks Nr 498, landwirtschaftlich genutzt (Feld/Wiese), inliegend in der EZ 194 KG 42019 Reiterndorf, BG Bad Ischl, und seinen Rechtsnachfolgern im Eigentum dieses Grundstücks gegenüber der beklagten Partei als Eigentümerin des dienenden Grundstücks bzw. des dienenden schienengleichen Bahnüberganges der ÖBB — Strecke Stainach — Schärding, Bahn — km 60.342 und ihren Rechtsnachfolgern im Eigentum dieses Grundstücks bzw. dieses Bahnüberganges die Dienstbarkeit des Wege- und Fahrtrechts, Insbesondere des Befahrens mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen aller Art sowie des Viehtreibens, zusteht.

2. Die beklagte Partei ist gegenüber dem Kläger schuldig, in die Einverleibung der in Punkt 1. des Urteilsspruch genannten Dienstbarkeit des Wege- und Fahrtrechts, insbesondere des Befahrens mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen aller Art sowie des Viehtreibens, ob dem Bahnübergang der ÖBB — Strecke Stainach — Schärding, Bahn - km 60.342, für den Kläger einzuwilligen.

3. Die beklagte Partei ist gegenüber dem Kläger schuldig, binnen 14 Tagen bei sonstiger Exekution die Beschränkung des Bahnüberganges zu beseitigen, sodass dieser vom Kläger ungehindert zur landwirtschaftlichen Bewirtschaftung des Grundstückes Nr 498, inliegend in der EZ 194 KG 42019 Reiterndorf, BG Bad Ischl, insbesondere mit landwirtschaftlichen Maschinen und im Zuge des Viehtreibens passiert werden kann.

4. Die beklagte Partei ist gegenüber dem Kläger schuldig, ab sofort bei sonstiger Exekution jede Störungshandlung, insbesondere das Absperren des Bahnüberganges und jede ähnliche Störung der in Punkt 1. des Urteilsspruchs genannten Dienstbarkeit zu unterlassen.

5. Die beklagte Partei ist schuldig dem Kläger die Prozesskosten gem.§19a RAO zu Händen der Klagevertreterin binnen 14 Tagen bei sonstiger Exekution zu bezahlen."

1.5. Das Landesgericht Wels wies die Klage der beteiligten Partei gegen das einschreitende Eisenbahnunternehmen ab. Dagegen erhob die beteiligte Partei Berufung an das Oberlandesgericht Linz.

1.6. Das Oberlandesgericht Linz gab der Berufung der beteiligten Partei mit Teilurteil vom 29. November 2013 teilweise Folge. Hinsichtlich der Abweisung des Beseitigungs- und Unterlassungsbegehrens bestätigte das Oberlandesgericht Linz das angefochtene Urteil des Landesgerichts Wels; im Übrigen (dh. hinsichtlich der Entscheidung über das Begehren auf Feststellung der Dienstbarkeit des Wege- und Fahrtrechts zugunsten der beteiligten Partei und auf Einwilligung in die Einverleibung dieser Dienstbarkeit sowie der Kostenentscheidung) hob das Oberlandesgericht Linz das erstinstanzliche Urteil des Landesgerichts Wels auf und verwies die Rechtssache insoweit zur neuerlichen Entscheidung nach Verfahrensergänzung an das Erstgericht zurück.

1.7. Das einschreitende Eisenbahnunternehmen erhob gegen den aufhebenden Teil dieser Entscheidung Rekurs, die beteiligte Partei erhob gegen das Teilurteil Revision an den Obersten Gerichtshof.

1.8. Mit Entscheidung vom 4. September 2014 gab der Oberste Gerichtshof dem Rekurs des einschreitenden

Eisenbahnunternehmens nicht Folge und änderte die mit Revision der beteiligten Partei angefochtenen Entscheidungen der Vorinstanzen hinsichtlich der Abweisung des Beseitigungs- und Unterlassungsbegehrens dahin ab, dass es als Teilurteil lautet:

"Die beklagte Partei ist gegenüber dem Kläger schuldig,

1. die Beschränkung des Bahnüberganges der ÖBB – Strecke Stainach-Schärding, Bahn-km 60.342 binnen 14 Tagen zu beseitigen, sodass dieser vom Kläger unter den Bedingungen des Bescheids vom 28. 7. 1963 ungehindert zur landwirtschaftlichen Bewirtschaftung des Grundstücks Nr 498, inneliegend in der EZ 194 KG 42019 Reiterndorf, BG Bad Ischl, insbesondere mit landwirtschaftlichen Maschinen und im Zuge des Viehtreibens passiert werden kann, und

2. ab sofort jede Störungshandlung, insbesondere das Absperren des Bahnüberganges und jede ähnliche Störung zu unterlassen."

1.9. Das einschreitende Eisenbahnunternehmen stellte in der Folge beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß §48 iVm §42 Abs2 VfGG den näher begründeten Antrag, einen Antrag auf Entscheidung des Kompetenzkonfliktes beim Verfassungsgerichtshof zu stellen. 1.9. Das einschreitende Eisenbahnunternehmen stellte in der Folge beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß §48 in Verbindung mit §42 Abs2 VfGG den näher begründeten Antrag, einen Antrag auf Entscheidung des Kompetenzkonfliktes beim Verfassungsgerichtshof zu stellen.

1.10. Zu diesem Antrag teilte der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie dem einschreitenden Eisenbahnunternehmen mit Schreiben vom 4. Februar 2015 mit:

"[...]

Infolge Ablaufs der für die Behörde in §48 2. Satz VfGG für die Stellung dieser Anträge beim Verfassungsgerichtshof vorgesehenen Frist darf – soweit dies nicht ohnehin bereits erfolgt ist -, angeregt werden, von dem in §48 2. Satz VfGG vorgesehenen Recht Gebrauch zu machen, die ggst. Anträge selbst beim Verfassungsgerichtshof zu stellen.

Weiters darf ersucht werden, das ho. Bundesministerium gegebenenfalls vom Ausgang dieser Verfahren in Kenntnis zu setzen."

2. Den nunmehr beim Verfassungsgerichtshof gestellten "Antrag auf Entscheidung eines positiven Kompetenzkonfliktes" begründet das einschreitende Eisenbahnunternehmen im Wesentlichen wie folgt:

2.1. Die Eisenbahnbehörde habe mit Schreiben vom 26. Jänner 2012 die Ansicht kundgetan, dass es sich bei der gemäß §48 Abs2 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) beantragten Auflassung des öffentlichen schienengleichen Eisenbahnüberganges für den Fußgängerverkehr in Bahnkilometer 60.342 der ÖBB-Strecke Stainach/Irdning-Schärding sowie der gemäß §48 Abs1 EisbG beantragten baulichen Umgestaltung zur Sicherstellung der Auflassung der öffentlichen Eisenbahnkreuzung für Fußgänger unter Berücksichtigung des weiteren Bestandes des nicht öffentlichen Eisenbahnüberganges in Bahnkilometer 60.342 für Wegeberechtigte um genehmigungsfreie Vorhaben im Sinne von §36 Abs1 EisbG handelte.

Im Übrigen sei jedoch der Akt bisher unerledigt geblieben und das Verfahren daher immer noch anhängig. Das einschreitende Eisenbahnunternehmen gehe davon aus, dass für Anträge gemäß §48 Abs1 und 2 EisbG die Behörde zuständig sei. Die Behörde habe diese Zuständigkeit auch nicht bestritten.

2.2. Der Oberste Gerichtshof habe in seinem Teilurteil auch über den Status der beteiligten Partei als "Berechtigter" im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957 abgesprochen, obwohl der Oberste Gerichtshof an anderer Stelle selbst ausgesprochen habe, dass das Recht zur Nutzung eines nicht-öffentlichen Bahnüberganges ein subjektiv-öffentliches Recht sei.

2.3. Nicht-öffentliche Eisenbahnanlagen dürften neben hier nicht zutreffenden Ausnahmen nur von Personen betreten werden, welche über Erlaubniskarten verfügten. Das Erstgericht werde nunmehr auch über die Frage der Erlaubniskarten abzusprechen haben, obwohl das Gericht diesbezüglich insgesamt nicht zuständig sei.

2.4. Das Gericht sei insbesondere auch nicht zur Entscheidung darüber zuständig, wie eine Eisenbahnkreuzung zu sichern sei bzw. welche Maßnahmen hiefür zu treffen seien. Wenn nunmehr ein uneingeschränktes Geh- und Fahrrecht im Sinne einer Dienstbarkeit zugesprochen würde, kollidiere dies mit den "eisenbahnrechtlichen Normen und Notwendigkeiten", welche von der Behörde zu regeln und festzustellen seien.

3. Der Landeshauptmann von Oberösterreich legte die Verwaltungsakten vor und erstattete eine Äußerung, in der er der Auffassung des einschreitenden Eisenbahnunternehmens wie folgt entgegentritt:

"Gemäß §47a Eisenbahngesetz dürfen nicht öffentliche Eisenbahnübergänge nur von den hierzu Berechtigten und nur unter den vom Eisenbahnunternehmen aus Sicherheitsgründen vorzuschreibenden Bedingungen, die zumindest den Wegberechtigten bekannt zu machen sind, benützt werden.

Dies war ursprünglich eine Aufgabe der Behörde, seit der Änderung des Eisenbahngesetzes im Jahr 2006 hat aber das Eisenbahnunternehmen die Bedingungen vorzuschreiben. Die Auflassung der ursprünglich vorhandenen Eisenbahnkreuzung für den Fußgängerverkehr in Bahn-km 60.342 ist gem. §36 Abs1 Eisenbahngesetz genehmigungsfrei. Die entsprechende Zustimmung des Straßenerhalters (Vertrag zwischen ÖBB Infrastruktur AG und Stadtgemeinde Bad Ischl) wurde persönlich am 28.11.2014 an Mag. [...] (ÖBB Infrastruktur AG) übergeben. Wie dem Schreiben der ÖBB Infrastruktur AG vom 07.12.2011 zu entnehmen ist, wurde seitens der ÖBB zur Verhinderung einer weiteren Benützung des Überganges durch den öffentlichen Fußgängerverkehr die Errichtung von Absperrrmaßnahmen (Scherringitter) links und rechts der Bahn veranlasst.

Somit ist keine weitere Veranlassung der Behörde (Auflassungsbescheid) erforderlich. Bezüglich des nicht öffentlichen Eisenbahnüberganges besteht die Verpflichtung des Eisenbahnunternehmens (und nicht der Eisenbahnbehörde) den Wegberechtigten Bedingungen für die Benützung vorzuschreiben.

Somit ist entgegen der Ansicht der Einschreiterin keine Veranlassung gem. §46 Eisenbahngesetz der Eisenbahnbehörde erforderlich, sondern richtet sich diese Bestimmung an die Allgemeinheit (Verhaltensbestimmungen).

Abschließend wird seitens des Landeshauptmannes von OÖ als Eisenbahnbehörde festgestellt, dass keinesfalls in gegenständlicher Angelegenheit ein positiver Kompetenzkonflikt zwischen Gericht und Eisenbahnbehörde vorliegt, sondern wird lediglich die Kompetenz beim Gericht bzw. die Verpflichtung zum Handeln gem. §47a Eisenbahngesetz beim Eisenbahnunternehmen gesehen."

4. Das Landesgericht Wels legte die Gerichtsakten vor und sah von einer Stellungnahme ab.

5. Die beteiligte Partei erstattete eine Äußerung, in der sie im Wesentlichen vorbringt, dass zum einen bereits eine rechtskräftige Entscheidung des Obersten Gerichtshofes vorliege und zum anderen die Verwaltungsbehörde keine Zuständigkeit in Anspruch genommen habe; ein (positiver) Kompetenzkonflikt liege somit nicht vor.

IV. Erwägungen römisch vier. Erwägungen

1. Gemäß Art138 Abs1 Z1 B-VG iVm §42 Abs1 VfGG besteht ein vom Verfassungsgerichtshof zu entscheidender bejahender Kompetenzkonflikt dann, wenn ein Gericht und eine Verwaltungsbehörde die Entscheidung derselben Sache in Anspruch genommen oder in derselben Sache selbst entschieden haben.¹ Gemäß Art138 Abs1 Z1 B-VG in Verbindung mit §42 Abs1 VfGG besteht ein vom Verfassungsgerichtshof zu entscheidender bejahender Kompetenzkonflikt dann, wenn ein Gericht und eine Verwaltungsbehörde die Entscheidung derselben Sache in Anspruch genommen oder in derselben Sache selbst entschieden haben.

Ein bejahender Kompetenzkonflikt zwischen einem Gericht und einer Verwaltungsbehörde, zu dessen Entscheidung gemäß Art138 Abs1 Z1 B-VG der Verfassungsgerichtshof berufen ist, kann im Sinne des §42 Abs1 VfGG jedoch nur dann entstehen, wenn beide Behörden, also Gericht und Verwaltungsbehörde, die Entscheidung derselben Sache auf Grund derselben Rechtsnorm in Anspruch nehmen, aber nur eine dieser Behörden zuständig ist. Ein bejahender Kompetenzkonflikt kann infolgedessen nur gegeben sein, wenn eine der beiden angerufenen Stellen zu Unrecht ihre Zuständigkeit (in derselben Sache) in Anspruch nimmt (vgl. VfSlg 9415/1982, 16.867/2003). Ein bejahender Kompetenzkonflikt zwischen einem Gericht und einer Verwaltungsbehörde, zu dessen Entscheidung gemäß Art138 Abs1 Z1 B-VG der Verfassungsgerichtshof berufen ist, kann im Sinne des §42 Abs1 VfGG jedoch nur dann entstehen, wenn beide Behörden, also Gericht und Verwaltungsbehörde, die Entscheidung derselben Sache auf Grund derselben Rechtsnorm in Anspruch nehmen, aber nur eine dieser Behörden zuständig ist. Ein bejahender Kompetenzkonflikt kann infolgedessen nur gegeben sein, wenn eine der beiden angerufenen Stellen zu Unrecht ihre Zuständigkeit (in derselben Sache) in Anspruch nimmt (vergleiche VfSlg 9415 aus 1982, 16.867 aus 2003).

2. Der Landeshauptmann von Oberösterreich teilte dem einschreitenden Eisenbahnunternehmen mit Schreiben

vom 26. Jänner 2012 jedoch lediglich mit, "dass es sich bei den gestellten Anträgen auf Auflassung gemäß §48 Abs2 EibG 1957 idgF sowie auf bauliche Umgestaltung gemäß §48 Abs1 EibG 1957 idgF um genehmigungsfreie Vorhaben gemäß §36 Abs1 EibG 1957 idgF handelt". Eine Inanspruchnahme der Zuständigkeit des Landeshauptmannes von Oberösterreich ist darin nicht zu erblicken (vgl. VfSlg 5783/1968, 18.822/2009).2. Der Landeshauptmann von Oberösterreich teilte dem einschreitenden Eisenbahnunternehmen mit Schreiben vom 26. Jänner 2012 jedoch lediglich mit, "dass es sich bei den gestellten Anträgen auf Auflassung gemäß §48 Abs2 EibG 1957 idgF sowie auf bauliche Umgestaltung gemäß §48 Abs1 EibG 1957 idgF um genehmigungsfreie Vorhaben gemäß §36 Abs1 EibG 1957 idgF handelt". Eine Inanspruchnahme der Zuständigkeit des Landeshauptmannes von Oberösterreich ist darin nicht zu erblicken vergleiche VfSlg 5783 aus 1968,, 18.822 aus 2009,).

Ein bejahender Kompetenzkonflikt im Sinne des §42 Abs1 VfGG, der dadurch entsteht, dass ein Gericht und eine Verwaltungsbehörde (hier: der Landeshauptmann von Oberösterreich) die Entscheidung derselben Sache in Anspruch genommen oder in derselben Sache selbst entschieden haben, liegt somit allein schon aus diesem Grunde nicht vor.

3. Das Vorliegen eines Kompetenzkonfliktes ist gemäß Art138 Abs1 B-VG Voraussetzung der Zuständigkeit des Verfassungsgerichtshofes. Da diese Voraussetzung nicht gegeben ist, war der Antrag wegen offenkundiger Nichtzuständigkeit des Verfassungsgerichtshofes zurückzuweisen (vgl. VfSlg 5783/1968, 13.942/1994, 18.822/2009).3. Das Vorliegen eines Kompetenzkonfliktes ist gemäß Art138 Abs1 B-VG Voraussetzung der Zuständigkeit des Verfassungsgerichtshofes. Da diese Voraussetzung nicht gegeben ist, war der Antrag wegen offenkundiger Nichtzuständigkeit des Verfassungsgerichtshofes zurückzuweisen vergleiche VfSlg 5783 aus 1968,, 13.942 aus 1994,, 18.822 aus 2009,).

V. Ergebnisrömisch fünf. Ergebnis

1. Der – nicht auf das Vorliegen sämtlicher Prozessvoraussetzungen hin geprüfte – Antrag des einschreitenden Eisenbahnunternehmens auf Entscheidung eines bejahenden Kompetenzkonfliktes ist als unzulässig zurückzuweisen.

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

Schlagworte

VfGH / Kompetenzkonflikt, Eisenbahnrecht

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VFGH:2015:KI1.2015

Zuletzt aktualisiert am

14.08.2015

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at