

TE Vfgh Beschluss 1994/10/5 V66/94, V67/94, V85/94, V95/94, V96/94, V97/94, V98/94, V99/94, V100/94,

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 05.10.1994

Index

56 Öffentliche Wirtschaft

56/03 ÖBB

Norm

B-VG Art139 Abs1 / Individualantrag

Eisenbahnteilungsg

TrassenV des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend die Bestimmung des Trassenverlaufes der Verbindungsstrecke zwischen West-, Süd- und Donauländebahn ."Lainzer Tunnel", im Zuge der Hochleistungsstrecke Raum Wien-St Pölten, BGBl 824/1993

HochleistungsstreckenG §3 Abs1

HochleistungsstreckenG §5 Abs1

BStG 1971 §4 Abs1

BStG 1971 §15 Abs1

EisenbahnG 1957 §34 Abs4

Leitsatz

Zurückweisung von Individualanträgen von Grundeigentümern auf Aufhebung der Trassenverordnung hinsichtlich des im Zuge der Hochleistungsstrecke der Westbahn geplanten Lainzer Tunnels; Zumutbarkeit eines Ansuchens um eine Ausnahmegenehmigung für die Bebauung der betroffenen Grundstücke im Falle des Nichtzustandekommens einer zivilrechtlichen Einigung

Spruch

Die Anträge werden zurückgewiesen.

Begründung

Begründung:

1. Mit ihren auf Art139 B-VG gestützten Anträgen begehren die Antragsteller die Aufhebung der Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend die Bestimmung des Trassenverlaufes der Verbindungsstrecke zwischen West-, Süd- und Donauländebahn ("Lainzer Tunnel") im Zuge der Hochleistungsstrecke Raum Wien-St. Pölten, BGBl. 824/1993, in eventu näher bezeichneter Wortfolgen dieser Verordnung.

2. Ihre Antragslegitimation begründen die Antragsteller damit, daß die angefochtene Verordnung für sie ohne Fällung

einer gerichtlichen Entscheidung oder ohne Erlassung eines Bescheides wirksam werde, in ihre Rechtssphäre unmittelbar nachteilig eingreife und diese wegen der Gesetz- bzw. Verfassungswidrigkeit der angefochtenen Verordnung verletze. Überdies stehe den Antragstellern kein anderer zumutbarer Weg zur Abwehr des behaupteten rechtswidrigen Eingriffes durch die angefochtene Verordnung zur Verfügung.

Der nachteilige Eingriff in die Rechtssphäre der Antragsteller sei insbesondere dadurch gegeben, daß gemäß §5 Abs1 Hochleistungsstreckengesetz innerhalb des Hochleistungsstrecken-Baugebietes Neu-, Zu- und Umbauten grundsätzlich untersagt seien, weswegen es für die Antragsteller nicht möglich sei, geplante Bauvorhaben durchzuführen.

Ein anderer Weg, die Frage der Rechtmäßigkeit der angefochtenen Verordnung an den Verfassungsgerichtshof heranzutragen, sei im Sinne der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes für die Antragsteller nicht zumutbar. Der Verfassungsgerichtshof habe im - nach Ansicht der Antragsteller vergleichbaren - Fall der Bestimmung eines Straßenverlaufes nach dem Bundesstraßengesetz 1971 einen Individualantrag auf Aufhebung einer Verordnung über eine Trassenfestlegung als zulässig angesehen (VfSlg. 9823/1983).

3. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als verordnungserlassende Behörde beantragt in seinen in den Verfahren zu V66/94, V67/94 und V85/94 abgegebenen Äußerungen, die verfahrensgegenständlichen Individualanträge als unzulässig zurückzuweisen, da für die Antragsteller ein anderer zumutbarer Weg bestehe, die Frage der Rechtmäßigkeit der angefochtenen Verordnung an den Verfassungsgerichtshof heranzutragen.

Gemäß §5 Abs1 Hochleistungsstreckengesetz dürften zwar nach der Bestimmung des Trassenverlaufes auf den von der künftigen Hochleistungsstrecken-Trasse betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden, die Behörde habe jedoch nach Anhörung des Eisenbahnunternehmens Ausnahmen zuzulassen, wenn diese den geplanten Trassenverlauf nicht erheblich erschweren oder wesentlich verteuern oder zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Personen notwendig seien.

Insofern unterschieden sich auch die maßgeblichen Bestimmungen des Hochleistungsstreckengesetzes bzw. des Eisenbahngesetzes 1957 wesentlich von jenen des Bundesstraßengesetzes 1971, "sodaß die Ausführungen der Antragsteller, wonach die Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes zur Zulässigkeit eines Individualantrages auf Aufhebung von Trassenfestlegungsverordnungen nach dem Bundesstraßengesetz 1971 auch sinngemäß auf die von den Antragstellern angefochtene Trassenverordnung nach dem Hochleistungsstreckengesetz zutrefte, unzutreffend sind".

Die Bestimmung des Trassenverlaufes durch eine Verordnung gemäß §3 Abs1 Hochleistungsstreckengesetz habe Trassensicherungscharakter und diene nicht der Festlegung der exakten Trasse, wie dies durch die Trassenverordnung nach dem Bundesstraßengesetz 1971 vorgesehen ist. Dies zeige insbesondere §5 Abs5 Hochleistungsstreckengesetz, wonach der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr eine Verordnung nach §3 Abs1 Hochleistungsstreckengesetz außer Kraft zu setzen habe, wenn oder insoweit sie zur Sicherstellung des geplanten Trassenverlaufes nicht mehr notwendig sei. Da diese Norm zwingend sei, könne auch die Wirkungsdauer der Verordnung inklusive der Bausperre nur kurzfristig sein, der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr müsse diese Verordnung nach Wegfall des Sicherungszweckes - allenfalls auch teilweise - aufheben.

Die exakte Festlegung des Trassenverlaufes erfolge in einem nachfolgend durchzuführenden eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren gemäß §§32 f Eisenbahngesetz 1957.

Die hinsichtlich eines Antrages auf Ausnahmegenehmigung nach dem Bundesstraßengesetz 1971 bestehende Problematik des Zeitfaktors, die den Grund für die vom Verfassungsgerichtshof in VfSlg. 9823/1983 angenommene "Umwegsunzumutbarkeit" bei Individualanträgen auf Aufhebung von Trassenverordnungen nach dem Bundesstraßengesetz 1971 darstellte, sei in bezug auf Verordnungen gemäß §3 Abs1 Hochleistungsstreckengesetz nicht gegeben, da über einen Antrag auf Ausnahme vom Bauverbot gemäß §5 Abs1 Hochleistungsstreckengesetz die oberste Eisenbahnbehörde entscheide, "sodaß sofort nach erstinstanzlicher Entscheidung der Weg zum Verfassungsgerichtshof offenstehe und ein mehrstufiger Instanzenzug vermieden werde".

II. Der Verfassungsgerichtshof hat erwogen:

1. Voraussetzung der Antragslegitimation ist einerseits, daß der Antragsteller behauptet, unmittelbar durch die

angefochtene Verordnung - im Hinblick auf deren Gesetzeswidrigkeit - in seinen Rechten verletzt worden zu sein, dann aber auch, daß die Verordnung für den Antragsteller tatsächlich, und zwar ohne Fällung einer gerichtlichen Entscheidung oder ohne Erlassung eines Bescheides wirksam geworden ist. Grundlegende Voraussetzung der Antragslegitimation ist, daß die Verordnung in die Rechtssphäre des Antragstellers nachteilig eingreift und diese - im Falle ihrer Gesetzeswidrigkeit - verletzt.

Nicht jedem Normadressaten aber kommt die Anfechtungsbefugnis zu. Es ist darüber hinaus erforderlich, daß die Verordnung selbst tatsächlich in die Rechtssphäre des Antragstellers unmittelbar eingreift. Ein derartiger Eingriff ist jedenfalls nur dann anzunehmen, wenn dieser nach Art und Ausmaß durch die Verordnung selbst eindeutig bestimmt ist, wenn er die (rechtlich geschützten) Interessen des Antragstellers nicht bloß potentiell, sondern aktuell beeinträchtigt und wenn dem Antragsteller kein anderer zumutbarer Weg zur Abwehr des - behaupteter Weise - rechtswidrigen Eingriffes zu Verfügung steht (VfSlg. 10511/1985, 11726/1988). Diese die Zulässigkeit des Individualantrages gemäß Art 139 Abs 1 B-VG begründenden Prozeßvoraussetzungen müssen sowohl zum Zeitpunkt der Einbringung des Antrages beim Verfassungsgerichtshof als auch zum Zeitpunkt seiner Entscheidung (noch) vorliegen.

2. Nach § 5 Abs 1 Hochleistungsstreckengesetz (nunmehr in der am 1. Juli 1994 in Kraft getretenen Fassung des Art 1 Z 3 der Hochleistungsstreckengesetz-Novelle 1994, BGBl. 655) dürfen nach Bestimmung des Trassenverlaufes (§ 3) auf den von der künftigen Hochleistungsstrecken-Trasse betroffenen Grundstücksteilen (Hochleistungsstrecken-Baugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. Sowohl nach der früheren als auch nach der derzeit geltenden Fassung des Gesetzes hat die Behörde jedoch nach Anhörung des Eisenbahnunternehmens Ausnahmen zuzulassen, wenn diese den geplanten Trassenverlauf nicht erheblich erschweren oder wesentlich verteuern oder zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Personen notwendig sind. Kraft der zitierten Novelle 1994, BGBl. 655, ist jedoch die Zulassung von Ausnahmen nicht erforderlich, wenn es zwischen Eisenbahnunternehmen und dem jeweiligen Eigentümer der betroffenen Grundstücksteile zu einer zivilrechtlichen Einigung über das von diesem geplante Bauvorhaben kam.

Zu der § 5 Abs 1 Hochleistungsstreckengesetz vergleichbaren, weil mit dieser Vorschrift (in ihrer ursprünglichen Fassung) großteils wörtlich übereinstimmenden Bestimmung des § 15 Abs 1 Bundesstraßengesetz 1971 hat der Verfassungsgerichtshof ursprünglich (in VfSlg. 8059/1977) ausgeführt, daß den Grundstückseigentümern der von einer auf § 4 Abs 1 Bundesstraßengesetz 1971 gestützten Trassenverordnung betroffenen Liegenschaften keine Antragslegitimation nach Art 139 Abs 1 letzter Satz B-VG zukommt. Den von der Trassenverordnung betroffenen Grundeigentümern steht nämlich die Möglichkeit offen, für eine Bebauung ihrer im Straßenbaugebiet gelegenen Grundstücke um eine Ausnahmegenehmigung anzusuchen. Über dieses Ansuchen hat die Behörde mit Bescheid zu entscheiden. Den Antragstellern steht es frei, gegen den Bescheid nach Erschöpfung des Instanzenzuges Beschwerde bei den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechts zu erheben. Im Verfahren vor den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechts kann dann die Gesetzeswidrigkeit der auf § 4 Abs 1 Bundesstraßengesetz 1971 gestützten Verordnung geltend gemacht und auf diese Weise die von Amts wegen zu veranlassende Überprüfung der Verordnung auf ihre Gesetzmäßigkeit herbeigeführt werden. Daraus leitete der Verfassungsgerichtshof ab, daß den von einer Trassenverordnung betroffenen Liegenschaftseigentümern ein durchaus zumutbarer Weg zur Verfügung steht, über die Beschwerde an die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts gegen die auf der Grundlage der angefochtenen Verordnung erlassenen Bescheide, mit denen eine Ausnahme vom Bauverbot im Sinne des § 15 Abs 1 Bundesstraßengesetz 1971 verweigert wurde, die Überprüfung der Gesetzmäßigkeit der von ihnen bekämpften Verordnung zu erreichen.

Auf Grund der gleichen Überlegungen sind auch die vorliegenden Anträge auf Aufhebung einer Verordnung nach § 3 Abs 1 Hochleistungsstreckengesetz zurückzuweisen: Die Antragsteller als betroffene Grundeigentümer haben die Möglichkeit, für eine Bebauung ihrer im Hochleistungsstrecken-Baugebiet gelegenen Grundstücke oder Grundstücksteile um eine Ausnahmegenehmigung gemäß § 5 Abs 1 zweiter Satz Hochleistungsstreckengesetz anzusuchen, sofern keine zivilrechtliche Einigung zustandekam. Es kann hier dahingestellt bleiben, welche Bedeutung dem Umstand zuzumessen ist, daß bei einem Teil der Antragsteller, - der Äußerung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zu V66/94 zufolge - ein allfälliger Antrag auf Ausnahmegenehmigung nach einer bereits vorliegenden Äußerung der Hochleistungsstrecken AG positiv zu beurteilen sein wird, sodaß die betreffenden Antragsteller möglicherweise durch die Trassenverordnung nicht in den von ihnen geltendgemachten subjektiven

Rechten betroffen sind. Gelangen die Antragsteller als betroffene Grundeigentümer aber zu einer Einigung mit dem Eisenbahnunternehmen (im Sinne der novellierten Fassung des §5 Abs1 Hochleistungsstreckengesetz idF BGBl. 655/1994) sind sie in ihrer Rechtsstellung durch die Trassenverordnung jedenfalls schon insoweit nicht (länger) betroffen. Wird der Antrag auf Erteilung der Ausnahmegenehmigung aber abgewiesen, so steht es den Liegenschaftseigentümern als Antragstellern jedenfalls frei, gegen diesen Bescheid, den gemäß §12 Eisenbahngesetz 1957 in Verbindung mit den §§2 und 5 Abs1 Hochleistungsstreckengesetz die oberste Eisenbahnbehörde zu erlassen hat, Beschwerde bei den Gerichtshöfen des öffentlichen Rechts zu erheben und auf diese Weise die von Amts wegen zu veranlassende Überprüfung der Verordnung auf ihre Gesetzmäßigkeit herbeizuführen.

Den Antragstellern steht daher insoweit ein durchaus zumutbarer Weg zur Verfügung, über die Beschwerde an die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts gegen eine etwaige Verweigerung der Ausnahmegenehmigung auch die Überprüfung der Gesetzmäßigkeit der von ihnen bekämpften Verordnung nach §3 Abs1 Hochleistungsstreckengesetz zu erreichen.

3. Die Antragsteller berufen sich dagegen auf die vom Verfassungsgerichtshof seit seinem Erkenntnis VfSlg. 9823/1983 (in Abkehr vom oben geschilderten Beschluß VfSlg. 8059/1977) vertretene Auffassung, daß es einem von einer Trassenverordnung gemäß §4 Bundesstraßengesetz 1971 betroffenen Liegenschaftseigentümer nicht zumutbar ist, den in VfSlg. 8059/1977 ins Auge gefaßten Rechtsschutzweg über die Beschwerde an die Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts gegen die auf der Grundlage der Trassenverordnung erlassenen Bescheide, mit denen über einen Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung abgesprochen wird, zu beschreiten, um auf diese Weise auch die Überprüfung der Gesetzmäßigkeit der Trassenverordnung zu erreichen. Die Unzumutbarkeit, die Gesetzwidrigkeit einer Trassenverordnung nach dem Bundesstraßengesetz 1971 erst im Beschwerdeverfahren gegen die Verweigerung einer Ausnahmegenehmigung von den mit jener Verordnung verbundenen Rechtswirkungen geltend zu machen, begründete der Verfassungsgerichtshof in VfSlg. 9823/1983 (und seither in ständiger Judikatur) mit dem die Verordnungskontrolle hindernden Verzögerungseffekt, den die Abwicklung des Verwaltungsverfahrens über die Ausnahmegenehmigung oder die Enteignung nach sich zieht: Bis zur Entscheidung über die Gesetzmäßigkeit der Verordnung kann der Straßenbau bereits in Angriff genommen worden sein, sodaß schon Straßenbaukosten für die verordnete Trasse in namhafter Höhe entstanden sein können, die letztlich - schon aus Wirtschaftlichkeitsüberlegungen - eine andere Trassenvariante nicht mehr in Frage kommen lassen und die unveränderte neuerliche Erlassung der ursprünglich als gesetzwidrig aufgehobenen Trassenverordnung geradezu gebieten.

Diese für die Anfechtung einer Trassenverordnung nach §4 Bundesstraßengesetz 1971 im Wege des Art139 Abs1 letzter Satz B-VG maßgeblichen Überlegungen treffen auf Trassenverordnungen gemäß §3 Hochleistungsstreckengesetz, mit denen ein Hochleistungsstrecken-Baugebiet festgelegt wird, nicht zu.

Während nämlich nach dem Bundesstraßengesetz 1971 auf Grund einer darauf gestützten Trassenverordnung sogleich und ohne besonderes, mit den Grundeigentümern oder anderen Parteien nach dem AVG durchzuführendes Verwaltungsverfahren mit dem Bau der Straße begonnen werden kann, ist für den Bau neuer und für Veränderungen bestehender Eisenbahnanlagen auch auf Hochleistungsstrecken eine nach den Bestimmungen des Eisenbahngesetzes 1957 zu erwirkende Baugenehmigung vorgeschrieben. Wie bereits in den EB zum Initiativantrag zum Hochleistungsstreckengesetz (213/A BlgNR 17. GP) ausgeführt wird, erfolgt "vor dem jeweiligen Verwaltungsverfahren nach dem Eisenbahngesetz eine Trassenfestlegung in Verordnungsform Nach Abwägen aller Aspekte soll der Verlauf der Strecke als Geländestreifen bekannt sein, ehe im eisenbahngesetzlichen

Verfahren das Projekt im Detail, mit allen erforderlichen

Auflagen, ausverhandelt wird. ... Die exakte Festlegung der

Trassenlinie innerhalb des Geländestreifens wird im Rahmen des nachfolgenden Verwaltungsverfahrens, in dem die beteiligten Behörden und Parteien eingebunden sind, nach §36 Abs1 Eisenbahngesetz zu finden sein."

Anders als nach dem Bundesstraßengesetz 1971 kann sohin keine Rede davon sein, daß nach Erlass einer Trassenverordnung nach §3 Hochleistungsstreckengesetz sogleich mit dem Bau der geplanten Hochleistungsstrecke begonnen werden darf, sodaß der über ein Ausnahmewilligungsverfahren führende Rechtsschutzweg zur Anfechtung der Trassenverordnung zu spät käme. Es ist im vorliegenden Zusammenhang nicht erforderlich, die Frage zu beantworten, inwieweit auch in nachfolgenden eisenbahnrechtlichen Verfahren gemäß den §§32 ff Eisenbahngesetz 1957 die Trassenverordnung gemäß §3 Hochleistungsstreckengesetz - überhaupt - präjudiziell ist und sohin über Beschwerde gegen den eisenbahnrechtlichen Bescheid auch die Überprüfung der Trassenverordnung erwirkt werden kann; wegen der Zwischenschaltung des eisenbahnrechtlichen (sowie eines eventuellen enteignungsrechtlichen) Verfahrens nach dem Eisenbahnteilungsgesetz 1954 vor Baubeginn tritt jedenfalls jener Verzögerungseffekt bei Verfahren zur Erwirkung einer Ausnahme von dem mit der Trassenverordnung nach §3 Hochleistungsstreckengesetz verbundenen Bauverbot nicht ein, der die ursprüngliche Trassenfestlegung unkorrigierbar machen und die Beschreitung dieses Verfahrensweges zur letztendlichen Überprüfung der Trassenverordnung auf ihre Gesetzmäßigkeit unzumutbar erscheinen lassen würde. Es ist für die Zumutbarkeit eines Ausnahmegenehmigungsverfahrens vom Bauverbot auch ohne Belang, daß der Kreis der Eigentümer betroffener Liegenschaften gemäß §34 Abs4 Eisenbahngesetz 1957, denen im eisenbahnrechtlichen Verfahren Parteistellung zukommt, geringfügig vom Kreis der durch die Festlegung des Hochleistungsstrecken-Baugebietes betroffenen Grundstückseigentümer abweichen kann, weil bereits die Abwicklung des eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahrens jedenfalls sicherstellt, daß nicht bereits während der Dauer des möglicherweise dazu parallel laufenden Ausnahmegenehmigungsverfahrens vollendete Tatsachen durch Inangriffnahme des Eisenbahnbaus geschaffen werden.

Da sohin den Antragstellern ein anderer zumutbarer Weg zur Abwehr des durch die Trassenverordnung gemäß §3 Hochleistungsstreckengesetz - behaupteterweise - rechtswidrigen Eingriffes in ihre Rechtssphäre sowohl zum Zeitpunkt der Einbringung ihrer Anträge zur Verfügung stand, als auch (mangels Einigung) zur Verfügung steht, sind ihre Anträge gemäß Art139 Abs1 B-VG zurückzuweisen.

4. Diese Entscheidung konnte gemäß §19 Abs3 Z2 lite VerfGG 1953 ohne Durchführung einer mündlichen Verhandlung in nichtöffentlicher Sitzung getroffen werden.

Schlagworte

VfGH / Individualantrag, Eisenbahnrecht, Hochleistungsstrecken siehe Eisenbahnrecht, Straßenverwaltung, Straßenverlaufsfestlegung, Trassierungsverordnung

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VFGH:1994:V66.1994

Dokumentnummer

JFT_10058995_94V00066_00

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

© 2024 JUSLINE

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

www.jusline.at