

VERFASSUNGSGERICHTSHOF

F 1/2013-20

12. März 2014

IM NAMEN DER REPUBLIK!

Der Verfassungsgerichtshof hat unter dem Vorsitz des
Präsidenten

Dr. Gerhart HOLZINGER,

in Anwesenheit der Vizepräsidentin

Dr. Brigitte BIERLEIN

und der Mitglieder

Dr. Markus ACHATZ,

DDr. Christoph GRABENWARTER,

Dr. Christoph HERBST,

Dr. Michael HOLOUBEK,

Dr. Helmut HÖRTENHUBER,

Dr. Georg LIENBACHER,

Dr. Rudolf MÜLLER,

Dr. Johannes SCHNIZER und

Dr. Ingrid SIESS-SCHERZ

sowie der Ersatzmitglieder

Dr. Nikolaus BACHLER,

MMag. Dr. Barbara LEITL-STAUDINGER und

Dr. Robert SCHICK

als Stimmführer, im Beisein der Schriftführerin

Mag. Sarah HILLISCH,

über den Antrag des ÖSTERREICHISCHEN GEMEINDEBUNDES, Löwelstraße 6, 1010 Wien, vertreten durch die Nistelberger & Parz Rechtsanwälte OG, Bräunerstraße 3, 1010 Wien, auf Feststellung, dass der Bund aus der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, BGBl. I Nr. 35/1999, folgende Verpflichtungen bei der Verwirklichung des rechtsetzenden Vorhabens der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 nicht erfüllt habe, nach der am 5. März 2014 durchgeführten öffentlichen mündlichen Verhandlung, nach Anhörung des Vortrages des Berichterstatters und der Ausführungen des Vertreters des antragstellenden Österreichischen Gemeindebundes, Rechtsanwalt Mag. Dr. Franz Nistelberger, und der Vertreter des Bundes als Antragsgegner, seitens des Bundeskanzleramtes-Verfassungsdienst Sektionschef Dr. Gerhard Hesse, seitens des Bundesministeriums für Finanzen MR Mag. Christian Sturmlechner, seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie AL Dr. Gerald Wurmitzer, am heutigen Tage gemäß Art. 138a Abs. 1 B-VG iVm Art. 2 Abs. 2 Bundesverfassungsgesetz über Ermächtigungen des Österreichischen Gemeindebundes und des Österreichischen Städtebundes, BGBl. I 61/1998, zu Recht erkannt:

- I. Der Antrag auf Feststellung, dass der Bund gegenüber dem Österreichischen Gemeindebund die aus Art. 1 Abs. 1 und Abs. 4 der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, BGBl. I Nr. 35/1999, folgenden Verpflichtungen bei der Verwirklichung des rechtsetzenden Vorhabens der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 nicht erfüllt hat, wird abgewiesen.
- II. Es wird festgestellt, dass der Bund gegenüber dem Österreichischen Gemeindebund die aus Art. 4 Abs. 1 der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, BGBl. I Nr. 35/1999, folgenden Verpflichtungen bei der Verwirklichung des rechtsetzenden Vorhabens der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 nicht erfüllt hat.

Entscheidungsgründe

I. Antragsvorbringen und Vorverfahren

1. Der Österreichische Gemeindebund stellt den auf Art. 138a Abs. 1 B-VG gestützten Antrag, "der Verfassungsgerichtshof möge feststellen, dass der Bund gegenüber dem Österreichischen Gemeindebund 1

– die aus Art 1 Abs 1 und 4 der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, BGBl I Nr. 35/1999, folgenden Verpflichtungen bei der Verwirklichung des rechtsetzenden Vorhabens der EisbKrV nicht erfüllt hat; in eventu 2

– die aus Art 4 Abs 1 der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, BGBl I Nr. 35/1999, folgenden Verpflichtungen bei der Verwirklichung des rechtsetzenden Vorhabens der EisbKrV nicht erfüllt hat." 3

Zur Begründung dieses Antrages führt der Österreichische Gemeindebund aus: 4

"[...] Zur Nichterfüllung der aus der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus folgenden Verpflichtungen durch den Bund

[...] Die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 - EisbKrV

Die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV) wird wegen des Anpassungsbedarfes bei der Sicherung der Eisenbahnkreuzungen an den Stand der Technik erhebliche Mehrkosten (nach den Erläuterungen 'Investitionskosten von insgesamt rund € 300 Mio – später korrigiert auf insgesamt rund € 250 Mio – die aufgrund der vorgesehenen Übergangsbestimmungen in einem Zeitraum von 10 Jahren aufzubringen sind') verursachen. In der im Bundesgesetzblatt kundgemachten Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (§§ 102 und 103) wurden die Ausführungsfristen auf 17 Jahre erstreckt.

Diese Kosten müssen – wegen des Kostenteilungsgrundsatzes iSd § 48 Abs 2 des Eisenbahngesetzes 1957 – von den (öffentlichen und privaten) Eisenbahnunternehmen und den Trägern der Straßenbaulast getragen werden.

[...] Die Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus

[...]

[...] Auf das gegenständliche rechtsetzende Vorhaben des Bundes bei der Erlassung der EisKrV war die Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus anzuwenden. Eine Ausnahme vom Anwendungsbereich der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus, insbesondere die Ausnahme gemäß Art 6 Abs 1 Z 2 kommt aus folgenden Gründen nicht zum Tragen:

Die Gemeinden sind als Träger der Straßenbaulast bei Gemeindestraßen (§ 48 des Eisenbahngesetzes 1957) von der rechtsetzenden Maßnahme in Bezug auf die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 betroffen. In dieser Eigenschaft handeln die Gemeinden als Träger von Privatrechten. Die Herstellung und Instandhaltung von Gemeindestraßen (Straßenverwaltung) besorgen die Gemeinden im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung (vgl VfSlg. 4329, 5171 und 5677).

Nach § 48 Abs 2 des Eisenbahngesetzes 1957 treffen die Kosten behördlich angeordneter Umgestaltungsmaßnahmen an Eisenbahnkreuzungen die Eisenbahnunternehmen und die Träger der Straßenbaulast je zur Hälfte. Das bedeutet, dass durch die aufgrund der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 notwendig werdenden Baumaßnahmen kostenmäßig Gemeinden, andere Straßenerhalter und die zum Bau und Betrieb von Eisenbahnen berechtigten Eisenbahnunternehmen jeweils in ihrem Bereich zusätzlich belastet werden.

Von den kostenverursachenden Bestimmungen der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 werden die gegenbeteiligten Gebietskörperschaften (Länder und Gemeinden) hinsichtlich 'ihrer Straßen' und die die Eisenbahninfrastruktur betreibenden Eisenbahnunternehmen getroffen. Da die gegenständliche Verordnung für nicht öffentliche Eisenbahnübergänge nicht gilt (vgl. § 1 der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012), sind die Träger der Straßenbaulast nicht 'so wie jeder andere Rechtsträger' von ihren Vorschriften getroffen.

Im Ergebnis bedeutet das, dass die Erlassung der (den Gemeinden zusätzliche finanzielle Ausgaben verursachenden) Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 nicht unter die Ausnahmeregelung des Art 6 Abs 1 Z 2 der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus fällt.

[...] Verstöße gegen die Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus

Der Bund als rechtsetzende Gebietskörperschaft hat aus den nachfolgenden Gründen bei der Erlassung der EisKrV seine aus der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus folgenden Verpflichtungen verletzt:

[...] Nach Art 1 Abs 1 der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus sind beschlussreife Verordnungsentwürfe einzelner Bundesministerien den gegenbeteiligten Gebietskörperschaften zu übermitteln. Die Erläuterungen zu jedem Entwurf haben eine Darstellung der finanziellen Auswirkungen auf alle Gebietskörperschaften zu enthalten. Der Entwurf ist den gegenbeteiligten Gebietskörperschaften zur Stellungnahme innerhalb einer angemessenen Frist, die

4 Wochen (gerechnet ab Zustellung) nicht unterschreiten darf, zu übermitteln. Im Versendungsschreiben soll ausdrücklich darauf hingewiesen werden, dass der Entwurf gemäß Art 1 Abs 1 und Abs 4 der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus zur Stellungnahme übermittelt wird. Die gegenbeteiligten Gebietskörperschaften können verlangen, dass innerhalb der vom aussendenden Bundesministerium gesetzten Frist in einem Konsultationsgremium Verhandlungen über die durch das Vorhaben im Falle seiner Verwirklichung zusätzlich verursachten finanziellen Ausgaben aufgenommen werden (vgl. das gemeinsame Durchführungsschreiben des Bundeskanzleramtes und des Bundesministerium für Finanzen zur Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus vom 19.2.1999, GZ 603.767/1-V/1/99, Punkte 2.1.1 bis 2.1.4).

[...] Das BMVIT hat vor Erlassung der EisbKrV zwei Verordnungsentwürfe zur Begutachtung versendet. Ein Vorentwurf wurde am 4.12.2009 und ein überarbeiteter Entwurf am 16.5.2011 dem Österreichischen Gemeindebund mit E-Mail übermittelt.

Gegenstand eines Konsultationsverfahrens sind beschlussreife Verordnungsentwürfe (vgl. Art 1 Abs 1 sowie Art 2 Abs 2 Z 1 der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus). Ein Vorentwurf hat die Beschlussreife noch nicht erlangt. Nur die Übermittlung des jeweils letztgültigen Verordnungsentwurfes gibt den gegenbeteiligten Gebietskörperschaften die Möglichkeit, Verhandlungen in einem Konsultationsgremium zu verlangen (vgl. Bußjäger, Rechtsfragen zum Konsultationsmechanismus, ÖJZ 2000, Seite 584, Pkt. IX.C.).

In dem Versendungsschreiben des BMVIT vom 6.5.2011, welches mit E-Mail vom 16.5.2011 dem Österreichischen Gemeindebund zur Stellungnahme übermittelt worden ist, wird der beigeschlossene Verordnungsentwurf einer EisbKrV nicht als 'beschlussreifer' Verordnungsentwurf bezeichnet und wird auch nicht darauf hingewiesen, dass der Verordnungsentwurf gemäß Art 1 Abs 1 und Abs 4 der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus zur Stellungnahme übermittelt wird. Das lässt den Schluss zu, dass der Verordnungsentwurf zur Stellungnahme im Rahmen des allgemeinen Begutachtungsverfahrens, aber nicht im Sinne des Art 1 Abs 1 und Abs 4 der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus übermittelt worden ist.

Der Bund ist daher, obgleich das BMVIT mit Email vom 16.5.2011 den Entwurf der EisbKrV zur neuerlichen Begutachtung an den Österreichischen Gemeindebund versandt hat, seiner Informationsverpflichtung iSd Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus nicht nachgekommen. Der Bund hat diesbezüglich seine Informationsverpflichtung gemäß Art 1 Abs 1 und Abs 4 der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus nicht erfüllt.

Dies wird zur Begründung des Hauptantrages [...] angeführt.

[...] Für den Fall, dass dem Hauptantrag keine Folge gegeben wird, wird auf den Eventualantrag [...] verwiesen und dieser wie folgt begründet:

Der Österreichische Gemeindebund hat – für den Fall, dass es sich bei der am 16.5.2011 erfolgten Übersendung des überarbeiteten Entwurfes einer EisbKrV

um eine Übermittlung im Sinne des Art 1 Abs 1 der Vereinbarung über den Konsultationsmechanismus handelte – mit Schreiben vom 6.6.2011 an das BMVIT wegen der zu befürchtenden massiven Kostenbelastung für die Gemeinden vorsorglich verlangt, dass in einem Konsultationsgremium Verhandlungen über die durch das gegenständliche Vorhaben im Falle seiner Verwirklichung den Gemeinden zusätzlich verursachten finanziellen Ausgaben, einschließlich zusätzlicher Personalkosten aufgenommen werden. Der Bund hat dieses Verlangen ignoriert. Das Konsultationsgremium wurde entgegen dem Verlangen des Österreichischen Gemeindebundes nicht einberufen.

Der Bund hat also (in eventu) durch die Nichteinberufung des Konsultationsgremiums gegenüber dem Österreichischen Gemeindebund, der die Aufnahme von Verhandlungen im Konsultationsgremium vorsorglich verlangt hat, seine aus Art 4 Abs 1 der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus folgenden Verpflichtungen nicht erfüllt."

2. Die Bundesregierung erstattete eine Äußerung, in der sie die Abweisung des Antrages beantragt und dies folgendermaßen begründet:

5

"Zum Vorwurf der Vereinbarungsverletzung:

[...] Zur behaupteten Verletzung der Informationsverpflichtung nach Art. 1 Abs. 1 und 4 der Vereinbarung

[...] Der Antrag führt zutreffend aus, dass das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie vor Erlassung der EisbKrV zwei Verordnungsentwürfe zur Begutachtung versandt hat, nämlich einen ersten Entwurf am 4. Dezember 2009 und einen überarbeiteten Entwurf am 16. Mai 2011 [...].

[...] Unstrittig ist, dass bereits der Entwurf vom 20. November 2009, der am 4. Dezember 2009 auch dem Österreichischen Gemeindebund übermittelt wurde, ein 'beschlussreifer' Entwurf im Sinne des Art. 1 Abs. 1 der Vereinbarung BGBl. I Nr. 35/1999 war. Dem steht nicht entgegen, dass er zugleich zur allgemeinen Begutachtung ausgesendet wurde und es ein Hauptzweck jedes Begutachtungsverfahrens ist, dass dessen Ergebnisse durch Überarbeitung des Entwurfes berücksichtigt werden. Vielmehr ist es in der Rechtssetzungspraxis des Bundes und wohl auch der Länder die Regel, dass nicht in zwei aufeinanderfolgenden Verfahren Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben, sondern dass ein und derselbe Entwurf zugleich zur allgemeinen Begutachtung wie auch zur Stellungnahme im Sinne der Vereinbarung BGBl. I Nr. 35/1999 ausgesendet wird. Dass der im Lichte der Stellungnahmen überarbeitete, nicht weniger 'beschlussreife' Entwurf zur nochmaligen Stellungnahme ausgesendet wird, ist hingegen nur ausnahmsweise der Fall.

[...] Bei der Aussendung eines (Gesetzes- oder) Verordnungsentwurfes zur Stellungnahme kann es durchaus vorkommen, dass in ein und demselben Aussendungsschreiben zweierlei Stellungnahmefristen gesetzt werden. Dies war

auch bei dem Entwurf vom 20. November 2009, der am 4. Dezember 2009 dem Österreichischen Gemeindebund übermittelt wurde, der Fall: Zur Stellungnahme (schlechthin) einerseits und zur Stellungnahme im Sinne des Art. 1 der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, BGBl. I Nr. 35/1999, andererseits; das Ende der ersteren Stellungnahmefrist (Begutachtungsfrist) wurde mit 22. Jänner 2010, das Ende der zweiten Stellungnahmefrist mit vier Wochen nach Zustellung – die gegenüber dem Österreichischen Gemeindebund am 4. Dezember 2009 erfolgte – festgesetzt (Beilagen A und B des Antrags).

In diesen unterschiedlichen Stellungnahmeersuchen und Fristsetzungen kommt zum Ausdruck, dass nach Teilnehmerkreis, Zweck und (allenfalls) Fristsetzung zu unterscheiden ist zwischen dem seit Jahrzehnten etablierten, im Wesentlichen rechtlich unregulierten Begutachtungsverfahren (vgl. grundlegend Fischer, Zur Praxis des Begutachtungsverfahrens im Prozeß der Bundesgesetzgebung, Österreichische Zeitschrift für Politikwissenschaft, Heft 1/1972, 35), in das ein möglichst weiter Kreis in Betracht kommender Stellen einbezogen wird, einerseits und dem Konsultationsverfahren nach der Vereinbarung BGBl. I Nr. 35/1999, das auf die Finanzausgleichspartner beschränkt und auf die Frage der Verursachung finanzieller Auswirkungen fokussiert ist, andererseits.

Im gegenständlichen Fall wurde nun die zunächst mit 22. Jänner 2010 festgesetzte Begutachtungsfrist mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 21. Dezember 2009, versandt am 5. Jänner 2010, bis zum 26. Februar 2010 erstreckt (Beilagen D und E des Antrags). Die Stellungnahmefrist im Sinne der Vereinbarung BGBl. I Nr. 35/1999 (die am 5. Jänner 2010 im Regelfall bereits abgelaufen war) wurde dabei nicht erwähnt.

Das Verlangen des Österreichischen Gemeindebundes – der sich offenbar der Möglichkeit bewusst war, dass eine diesem Entwurf entsprechende Verordnung erlassen werden könnte – nach Aufnahme von Verhandlungen im Rahmen des Konsultationsmechanismus wurde dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie mit Schreiben vom 25. Jänner 2010 – und damit erst nach Ablauf der relevanten (vierwöchigen) Frist – übermittelt (Beilage F des Antrags). Das Wiederholen dieses Verlangens in der Begutachtungsstellungnahme, datiert mit 26. Februar 2010 (Beilage G des Antrags), ändert nichts an der Verfristung. Es ist daher festzuhalten, dass der Österreichische Gemeindebund zu jenem Entwurf der EisbKrV, der am 4. Dezember 2009 versandt wurde und einen Hinweis auf den Konsultationsmechanismus enthielt, kein fristgerechtes Verlangen gestellt hat.

[...] Da es geradezu der Zweck der Übermittlung eines beschlussreifen Verordnungsentwurfes ist, den Konsultationspartnern Gelegenheit zur Auslösung des Konsultationsmechanismus zu geben, besteht im Regelfall – in dem der Konsultationsmechanismus nicht ausgelöst wurde und keine gravierenden Änderungen am Entwurf vorgenommen wurden – kein vernünftiger Grund, zu dem (unter Berücksichtigung der Stellungnahmen) überarbeiteten Verordnungsentwurf nochmals Gelegenheit zur Stellungnahme (binnen einer mindestens vierwöchigen Frist) und zur Auslösung des Konsultationsmechanismus zu geben. Es kann

daher der Vereinbarung BGBl. I Nr. 35/1999 nicht zugesonnen werden, eine solche Verpflichtung schlechthin auch für den überarbeiteten – in noch höherem Maße beschlussreifen – Verordnungsentwurf zu normieren, selbst dann, wenn der Konsultationsmechanismus nicht ausgelöst und die abgegebenen Stellungnahmen berücksichtigt wurden.

Ist aber der Konsultationsmechanismus im Fall des Entwurfes vom 20. November 2009 vom Antragsteller nicht wirksam ausgelöst worden und enthielt der überarbeitete Entwurf keine Änderungen, die ihrerseits einen finanziellen Mehraufwand der gegenbeteiligten Gebietskörperschaften verursachen konnten, dann unterfiel der überarbeitete Entwurf im Sinne des vorhin Gesagten auch nicht der Vereinbarung BGBl. I Nr. 35/1999.

Dass der überarbeitete Begutachtungsentwurf der EisbKrV und das Begleitschreiben vom 6. Mai 2011, mit dem er am 16. Mai 2011 auch an den Österreichischen Gemeindebund zur Begutachtung versandt wurde, in der Tat keinen Hinweis auf den Konsultationsmechanismus enthielten (ohnedies sind der Vereinbarung keine Formerfordernisse wie eine ausdrückliche Bezugnahme auf die Beschlussreife des Entwurfes oder auf die Vereinbarung BGBl. I Nr. 35/1999 entnehmbar), stellt mithin keinen Verstoß gegen die Vereinbarung BGBl. I Nr. 35/1999 dar.

[...] Eine Schmälerung der dem Antragsteller durch die Vereinbarung BGBl. I Nr. 35/1999 eingeräumten Rechte durch das Fehlen von Hinweisen auf den Konsultationsmechanismus ist aber auch deswegen nicht anzunehmen, weil durch die Übermittlung des überarbeiteten Entwurfes geboten wurde, seine – allenfalls nur vermeintlichen – Rechte nach der Vereinbarung auszuüben und er davon auch tatsächlich Gebrauch gemacht hat.

[...] Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass der behauptete Verstoß gegen Art. 1 Abs. 1 und Abs. 4 der Vereinbarung BGBl. I Nr. 35/1999 nach Auffassung der Bundesregierung nicht vorliegt.

[...] Zum Eventualantrag: Nichteinberufung des Konsultationsgremiums

Für den Fall, dass der Verfassungsgerichtshof entgegen dem dem Hauptantrag zugrundeliegenden Vorbringen des Antragstellers zu der Auffassung gelangen sollte, dass der Bund vor Erlassung der EisbKrV seine aus Art. 1 Abs. 1 und Abs. 4 der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus folgenden Verpflichtungen erfüllt hat, führt die Bundesregierung zum Eventualantrag aus:

[...] Art. 4 Abs. 1 der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus legt fest, dass das Konsultationsgremium zu konstituieren und hiezu vom Vorsitzenden unverzüglich einzuberufen ist, wenn die Aufnahme von Verhandlungen im Konsultationsgremium verlangt wurde. Da es sich bei der Erlassung der EisbKrV um ein Vorhaben des Bundes handelt, hätten dem Konsultationsgremium unter anderem der Bundeskanzler, der Vizekanzler und der Bundesminister für Finanzen, die jeweils durch einen Bundesminister oder Staatssekretär vertreten sein

können, angehören müssen (Art. 3 Abs. 1 Z 1 lit. a). Da es sich um den Fall eines Einwandes gegen ein Vorhaben des Bundes gehandelt hätte, hätte der Bundeskanzler oder ein von ihm namhaft gemachter Vertreter die Vorsitzführung inneinnegehabt (Art. 3 Abs. 2).

Obwohl der Österreichische Gemeindebund in Gespräche mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, die am 2. Dezember 2011, am 17. Jänner 2012 und am 4. Juni 2013, stattfanden, eingebunden war, steht außer Streit, dass das Konsultationsgremium weder konstituiert noch vom Bundeskanzler einberufen wurde.

[...] Der Antragsteller steht auf dem Standpunkt, dass der Bund – gesetzt den Fall, dass es sich bei dem am 16. Mai 2011 übermittelten Entwurf der EisbKrV um eine Übermittlung im Sinne des Art. 1 Abs. 1 der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus handelte – das Verlangen nach Verhandlungen im Konsultationsgremium nicht ignorieren hätte dürfen.

Wie oben [...] ausgeführt, unterfiel aber die Übermittlung des überarbeiteten Entwurfes gar nicht der Vereinbarung BGBl. I Nr. 35/1999. Das gleichwohl vom Antragsteller erhobene Verlangen nach Einberufung des Konsultationsgremiums vermochte daher eine Verpflichtung, dem Verlangen zu entsprechen, gar nicht auszulösen.

[...] Zusammenfassend wird daher festgehalten, dass der Bund durch Erlassung der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV) seine aus Art. 1 Abs. 1 und Abs. 4, in eventu Art. 4 Abs. 1 der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt zwischen den Gebietskörperschaften, BGBl. I Nr. 35/1999, folgenden Verpflichtungen nicht verletzt hat."

II. Rechtslage

1. Art. 1 und 2 des Bundesverfassungsgesetzes über Ermächtigungen des Österreichischen Gemeindebundes und des Österreichischen Städtebundes, BGBl. I 61/1998, lauten:

6

"Artikel 1

(1) Bund, Länder und Gemeinden, diese vertreten durch den Österreichischen Gemeindebund und den Österreichischen Städtebund, sind ermächtigt, miteinander Vereinbarungen über einen Konsultationsmechanismus und einen Stabilitätspakt abzuschließen.

(2) Die Vereinbarung über den Konsultationsmechanismus regelt die wechselseitige Information der Gebietskörperschaften über rechtsetzende Maßnahmen einschließlich der Gelegenheit zur Stellungnahme, die Einrichtung von Konsulta-

tionsgremien zur Beratung über die Kosten solcher rechtsetzender Maßnahmen sowie die Kostentragung selbst.

(3) Der Stabilitätspakt regelt Verpflichtungen der Gebietskörperschaften zur nachhaltigen Einhaltung der Kriterien gemäß Art. 104c EG-Vertrag durch die öffentlichen Haushalte der Republik Österreich (Bund, Länder, Gemeinden und Träger der Sozialversicherung gemäß den Regeln des europäischen Systems der volkswirtschaftlichen Gesamtrechnung), insbesondere im Hinblick auf die Regeln des Sekundärrechts über die Haushaltsdisziplin; diese Vereinbarung hat auch die Schaffung einer Regelung über die Aufteilung der Lasten auf Bund, Länder und Gemeinden zu enthalten, die aus allfälligen Sanktionen gegen Österreich im Sinne des Art. 104c Abs. 9 bis 11 EG-Vertrag resultieren.

Artikel 2

(1) Auf die Vereinbarungen gemäß Art. 1 sind die für Vereinbarungen gemäß Art. 15a Abs. 1 B-VG geltenden bundes- und landesrechtlichen Vorschriften mit folgenden Abweichungen anzuwenden:

1. In den Vereinbarungen können Organe vorgesehen werden, die sich aus Vertretern von Organen des Bundes, der Länder, des Österreichischen Gemeindebundes und des Österreichischen Städtebundes zusammensetzen und die ihre Beschlüsse einvernehmlich fassen.
2. Die Vereinbarungen können von § 2 Finanz-Verfassungsgesetz abweichende Regeln über die Tragung des Aufwandes der Gebietskörperschaften vorsehen.
3. Die Genehmigung der Vereinbarungen kann in den Landtagen mit einfacher Mehrheit erfolgen.

(2) Der Österreichische Gemeindebund und der Österreichische Städtebund sind berechtigt, Anträge gemäß Art. 138a Abs. 1 B-VG zu stellen."

2. Art. 1 bis 6 der Vereinbarung zwischen dem Bund, den Ländern und den Gemeinden über einen Konsultationsmechanismus und einen künftigen Stabilitätspakt der Gebietskörperschaften, BGBl. I 35/1999, lauten:

7

"Artikel 1

(1) Gesetzesentwürfe der Bundesministerien, Gesetzesvorschläge der Bundesregierung sowie beschlußreife Verordnungsentwürfe der Bundesregierung oder einzelner Bundesminister werden den Ämtern der Landesregierungen und der Verbindungsstelle der Bundesländer, dem Österreichischen Gemeindebund und dem Österreichischen Städtebund übermittelt.

(2) Gesetzesentwürfe der Ämter der Landesregierungen, Gesetzesvorschläge einer Landesregierung sowie beschlußreife Verordnungsentwürfe einer Landes-

regierung, eines Mitgliedes einer Landesregierung oder des Landeshauptmannes in mittelbarer Bundesverwaltung werden dem Bund (Bundeskanzleramt), dem Österreichischen Gemeindebund und dem Österreichischen Städtebund übermittelt.

(3) In die in den vorstehenden Absätzen bezeichneten Vorhaben ist eine Darstellung der finanziellen Auswirkungen aufzunehmen, die den von den Vertragspartnern einvernehmlich zu erarbeitenden und vom Bundesminister für Finanzen zu erlassenden Richtlinien gemäß § 14 Abs. 5 Bundeshaushaltsgesetz entspricht.

(4) Die in den vorstehenden Absätzen bezeichneten Vorhaben sind zur Stellungnahme innerhalb einer angemessenen Frist zu übermitteln. Diese Frist darf, gerechnet ab Zustellung, nicht unterschreiten:

1. Bei Gesetzes- und Verordnungsentwürfen: vier Wochen;
2. bei Gesetzesvorschlägen der Bundesregierung oder einer Landesregierung: eine Woche.

Artikel 2

(1) Der Bund, vertreten durch den Bundesminister für Finanzen, ein Land, der Österreichische Gemeindebund oder der Österreichische Städtebund kann in den im Abs. 2 angeführten Fällen verlangen, daß in einem Konsultationsgremium Verhandlungen über die durch ein Vorhaben gemäß Art. 1 im Fall seiner Verwirklichung dem Antragsteller zusätzlich verursachten finanziellen Ausgaben, einschließlich zusätzlicher Personalkosten, aufgenommen werden.

(2) Ein solches Verlangen kann innerhalb der gemäß Art. 1 Abs. 4 gewährten Frist gestellt werden:

1. Bei Gesetzesentwürfen oder bei beschlußreifen Verordnungsentwürfen;
2. bei Gesetzesvorschlägen der Bundesregierung oder einer Landesregierung, sofern sie von übermittelten Gesetzesentwürfen abweichen.

Artikel 3

(1) Dem Konsultationsgremium gehören an:

1. Bei Vorhaben des Bundes:

- a) der Bundeskanzler, der Vizekanzler und der Bundesminister für Finanzen, die jeweils durch einen Bundesminister oder Staatssekretär vertreten sein können,
- b) drei von den Ländern einvernehmlich namhaft zu machende Landesregierungsmitglieder sowie
- c) je ein Vertreter des Österreichischen Gemeindebundes und des Österreichischen Städtebundes;

2. bei Vorhaben eines Landes:

- a) drei Landesregierungsmitglieder desjenigen Landes, dem das rechtsetzende Organ angehört,
- b) der Bundeskanzler, der Vizekanzler und der Bundesminister für Finanzen oder je ein von diesen zu entsendender Vertreter sowie
- c) je ein von den Landesverbänden des Österreichischen Gemeindebundes und vom Österreichischen Städtebund namhaft zu machendes Mitglied.

(2) Im Fall von Einwänden gegen ein Vorhaben des Bundes führt der Bundeskanzler oder ein von ihm namhaft gemachter Vertreter, im Fall von Einwänden gegen ein Vorhaben eines Landes ein Landesregierungsmitglied den Vorsitz.

Artikel 4

(1) Wurde die Aufnahme von Verhandlungen im Konsultationsgremium verlangt, so ist dieses zu konstituieren und hiezu vom Vorsitzenden unverzüglich einzuberufen.

(2) Wird keine Gelegenheit zur Stellungnahme innerhalb der genannten Frist gegeben oder kommt im Konsultationsgremium ein Einvernehmen über eine Empfehlung betreffend die Kostentragung durch die Gebietskörperschaften nicht zustande oder werden Empfehlungen des Konsultationsgremiums nicht abgewartet oder wird ihnen nicht Rechnung getragen, so ist ein Ersatz der durch die Verwirklichung des Vorhabens zusätzlich verursachten finanziellen Ausgaben zu leisten. Die Ersatzpflicht trifft jene Gebietskörperschaft, der das Organ angehört, welches das Gesetz oder die Verordnung erlassen hat. Bei Verordnungen des Landeshauptmanns in mittelbarer Bundesverwaltung trifft die Ersatzpflicht den Bund, sofern diese Verordnung auf Grund einer Weisung der Bundesregierung oder des zuständigen Bundesministers im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen ergangen ist. Im Falle einer Einigung im Konsultationsgremium lediglich darüber, wer die finanziellen Ausgaben zu tragen hat, sind jene zusätzlichen finanziellen Ausgaben zu ersetzen, die in der Darstellung gemäß Art. 1 Abs. 3 ausgewiesen wurden. Im Falle einer Einigung über die Höhe der zu ersetzenden finanziellen Ausgaben und deren Tragung ist diese Einigung maßgeblich. Für den Fall, daß im Konsultationsgremium eine Einigung nicht erzielt wird, sowie in den übrigen Fällen sind nur tatsächlich entstandene zusätzliche finanzielle Ausgaben über Prüfung durch die jeweiligen Vertragspartner zu ersetzen, soweit sie einer sparsamen, wirtschaftlichen und zweckmäßigen Vollziehung entsprechen. Im Streitfall entscheidet der Verfassungsgerichtshof nach Art. 137 B-VG.

(3) Die abzugeltenden zusätzlichen finanziellen Ausgaben sind bei den Verhandlungen über die nächste Finanzausgleichsperiode als bestehende Verpflichtungen einvernehmlich einzubinden.

(4) Auf den Ausgabenersatz sind die Auswirkungen rechtsetzender Maßnahmen, die bei der belasteten Gebietskörperschaft seit dem Inkrafttreten des Konsultationsmechanismus Einsparungen oder zusätzliche Einnahmen bewirkt haben, anzurechnen.

(5) Für den Fall, daß die gemäß Art. 1 Abs. 3 dargestellten jährlichen finanziellen Auswirkungen eines Vorhabens bei Vorhaben des Bundes 0,1 vT der Ertragsanteile aller Länder und Gemeinden gemäß dem Bundesvoranschlag des laufenden Jahres, bei Vorhaben eines Landes 0,25 vT der Ertragsanteile aller Gemeinden dieses Landes, wie sie sich auf Grund der Abrechnung nach § 11 Abs. 1 Finanzausgleichsgesetz des Vorjahres ergeben, nicht überschreiten, bleibt es bei den bestehenden Regelungen über die Kostentragung.

Artikel 5

(1) Die Pflicht zum Ersatz der durch die Verwirklichung des Vorhabens zusätzlich verursachten finanziellen Ausgaben tritt unabhängig von Art. 4 ein, wenn ein Gesetzesbeschluß

1. von der gemäß Art. 1 übermittelten Vorlage inhaltlich abweicht und dadurch zusätzliche finanzielle Ausgaben verursacht oder

2. von der Vorlage, über die im Konsultationsgremium Einvernehmen erzielt wurde, inhaltlich abweicht und dadurch zusätzliche finanzielle Ausgaben verursacht oder

3. ein Vorhaben betrifft, welches nicht gemäß Art. 1 zur Stellungnahme übermittelt werden mußte.

Die Ersatzpflicht trifft jene Gebietskörperschaft, der das rechtsetzende Organ angehört, für die tatsächlich entstandenen zusätzlichen finanziellen Ausgaben, soweit sie einer sparsamen, wirtschaftlichen und zweckmäßigen Vollziehung entsprechen. Bund, Länder, Gemeinden mit zusammen bei landesrechtlichen Regelungen mehr als 15% der Wohnbevölkerung des jeweiligen Landes, bei bundesrechtlichen Regelungen mehr als 15% der österreichischen Wohnbevölkerung, der Österreichische Gemeindebund oder der Österreichische Städtebund haben diese Ersatzpflicht innerhalb von zwölf Monaten ab Kundmachung des betreffenden Gesetzesbeschlusses gegenüber der Gebietskörperschaft, der das rechtsetzende Organ angehört, anzumelden. Kann über die angemeldeten Ansprüche innerhalb von 18 Monaten ab Kundmachung keine Einigung erzielt werden, sind die zu ersetzenden finanziellen Ausgaben von der belasteten Gebietskörperschaft nachzuweisen. Im Streitfall entscheidet der Verfassungsgerichtshof gemäß Art. 137 B-VG.

(2) Auf Vorhaben gemäß Abs. 1 ist Art. 4 Abs. 3 und 4 mit der Maßgabe anzuwenden, daß in die Anrechnung von Einsparungen oder zusätzlichen Einnahmen die wegen Unterschreitung der in Art. 4 Abs. 5 festgelegten Grenzwerte nicht ersatzpflichtigen Vorhaben einzubeziehen sind.

(3) Für den Fall, daß die im Art. 4 Abs. 5 genannten Betragsgrenzen nicht überschritten werden, bleibt es bei den bestehenden Regelungen über die

Kostentragung. Abweichend davon tritt jedoch die Ersatzpflicht ein, wenn die finanziellen Auswirkungen aller Vorhaben gemäß Abs. 1 innerhalb eines Kalenderjahres das Siebenfache der Grenzwerte gemäß Art. 4 Abs. 5 überschreiten.

Artikel 6

(1) Diese Vereinbarung gilt nicht für rechtsetzende Maßnahmen, die

1. eine Gebietskörperschaft auf Grund zwingender Maßnahmen des Gemeinschaftsrechts zu setzen verpflichtet ist, oder
2. die Gebietskörperschaften in ihrer Eigenschaft als Träger von Privatrechten so wie jeden anderen Rechtsträger treffen oder
3. auf dem Gebiet des Abgabenrechts und der bundesgesetzlichen Regelungen des Finanzausgleichs sowie der daraus abgeleiteten landesgesetzlichen Regelungen getroffen werden.

(2) Abweichend von Abs. 1 Z 1 unterliegen rechtsetzende Maßnahmen dieser Vereinbarung, soweit sie zur Gänze oder teilweise über die verpflichtende Umsetzung zwingender Vorschriften des Gemeinschaftsrechtes hinausgehen."

3. § 48 und § 49 Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (Eisenbahngesetz 1957 – EisbG), BGBl. 60/1957, idF BGBl. I 25/2010, lauten:

8

"4. Teil

Kreuzungen mit Verkehrswegen, Eisenbahnübergänge

1. Hauptstück

Bauliche Umgestaltung von Verkehrswegen, Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge

Anordnung der baulichen Umgestaltung und der Auflassung

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

1. an einer bestehenden Kreuzung zwischen einer Haupt-, Neben-, Anschluss- oder Materialbahn mit beschränkt-öffentlichem Verkehr einerseits und einer Straße mit öffentlichem Verkehr andererseits die bauliche Umgestaltung der Verkehrswege, wenn dies zur besseren Abwicklung des sich kreuzenden Verkehrs

erforderlich und den Verkehrsträgern (Eisenbahnunternehmen und Träger der Straßenbaulast) wirtschaftlich zumutbar ist;

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

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

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

(3) Falls es das Eisenbahnunternehmen oder der Träger der Straßenbaulast beantragen, hat die Behörde ohne Berücksichtigung der im 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 Abs. 1 zulässig. Bis zur rechtskräftigen Entscheidung über die vom Eisenbahnunternehmen und vom Träger der Straßenbaulast zu tragenden Kosten gilt die im Abs. 2 festgelegte Kostentragungsregelung.

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

2. Hauptstück

Schienengleiche Eisenbahnübergänge

Sicherung und Verhalten bei Annäherung und Übersetzung

§ 49. (1) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie setzt durch Verordnung fest, in welcher Weise schienengleiche Eisenbahnübergänge nach dem jeweiligen Stand der Technik einerseits und nach den Bedürfnissen des Verkehrs andererseits entsprechend zu sichern sind und inwieweit bestehende

Sicherungseinrichtungen an schienengleichen Eisenbahnübergängen weiterbelassen werden dürfen. Die Straßenverwaltungen sind zur kostenlosen Duldung von Sicherheitseinrichtungen und Verkehrszeichen, einschließlich von Geschwindigkeitsbeschränkungstafeln, verpflichtet.

(2) Über die im Einzelfall zur Anwendung kommende Sicherung hat die Behörde nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden, wobei die Bestimmungen des § 48 Abs. 2 bis 4 mit der Maßgabe sinngemäß anzuwenden sind, dass die Kosten der Sicherheitseinrichtungen für Materialbahnen, ausgenommen solche mit beschränkt-öffentlichem Verkehr, vom Eisenbahnunternehmen alleine zu tragen sind, sofern nicht eine andere Vereinbarung besteht oder getroffen wird.

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

4. §§ 1 bis 5 der Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und das Verhalten bei der Annäherung an und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen (Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012), BGBl. II 216, lauten:

9

"1. Abschnitt
Allgemeines
Geltungsbereich

§ 1. (1) Diese Verordnung gilt für jeden im Verlauf einer Straße mit öffentlichem Verkehr angelegten schienengleichen Eisenbahnübergang mit einer Haupt- oder Nebenbahn, einer Straßenbahn, einer Anschlussbahn oder einer Materialbahn im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 25/2010, unabhängig davon, ob hierbei die Eisenbahn die Straße überschneidet oder in sie einmündet.

(2) Diese Verordnung gilt nicht für nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge, für Eisenbahnübergänge, die nur dem innerdienstlichen Verkehr dienen, und für schienengleiche Bahnsteigzugänge.

Begriffsbestimmungen

§ 2. Im Sinne dieser Verordnung gilt als:

1. Eisenbahnkreuzung: schienengleicher Eisenbahnübergang gemäß § 1 Abs. 1;

2. Straße mit öffentlichem Verkehr: Straße gemäß § 1 Abs. 1 StVO 1960;

3. – 21. [...]

22. StVO 1960: Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO), BGBl. Nr. 159 idF BGBl. I Nr. 93/2009;

23. – 24. [...]

25. Behörde: die gemäß § 12 EisbG zuständige Behörde.

2. Abschnitt Allgemeine Bestimmungen Verpflichtung zur Sicherung

§ 3. Das Eisenbahnunternehmen hat Eisenbahnkreuzungen nach Maßgabe dieser Verordnung unabhängig davon, in welchem Ausmaß das Eisenbahnunternehmen und der Träger der Straßenbaulast die hieraus erwachsenden Kosten zu tragen haben, zu sichern.

Arten der Sicherung

§ 4. (1) Die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung kann vorgenommen werden durch

1. Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes;
2. Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus;
3. Lichtzeichen;
4. Lichtzeichen mit Schranken oder
5. Bewachung.

(2) Lichtzeichen mit Schranken gemäß Abs. 1 Z 4 können als Lichtzeichen mit Halbschranken, als Lichtzeichen mit Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume oder als Lichtzeichen mit Vollschraken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume ausgeführt werden.

(3) Bei Lichtzeichen mit Halbschranken wird nach dem Anhaltegebot durch Lichtzeichen vor dem Schrankenschließen jeweils die rechte Fahrbahnhälfte beziehungsweise jeweils die rechte Straßenhälfte vor der Eisenbahnkreuzung durch Schrankenbäume gesperrt. Bei Lichtzeichen mit Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume wird nach dem Anhaltegebot durch Lichtzeichen vor dem Schrankenschließen jeweils die gesamte Fahrbahn oder die gesamte Straße vor der Eisenbahnkreuzung durch Schrankenbäume gesperrt. Bei Lichtzeichen mit Vollschraken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume wird nach dem Anhaltegebot durch Lichtzeichen vor dem Schrankenschließen

vorerst jeweils die rechte Fahrbahnhälfte beziehungsweise jeweils die rechte Straßenhälfte vor der Eisenbahnkreuzung durch Schrankenbäume gesperrt und werden nach Ablauf einer Zwischenzeit die übrigen Schrankenbäume geschlossen.

(3) Die Behörde kann im Einzelfall zur Erprobung innerhalb eines zu bestimmenden Zeitraumes eine dem Stand der Technik entsprechende, andere als die in Abs. 1 genannten Arten der Sicherung zulassen, wenn damit keine Änderung der Verhaltensbestimmungen für die Straßenbenutzer bei der Annäherung und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen verbunden ist.

Entscheidung über die Art der Sicherung

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

(2) Die für die Entscheidung gemäß Abs. 1 erforderlichen Grundlagen sind der Behörde vom jeweiligen Verkehrsträger zur Verfügung zu stellen.

[...]

11. Abschnitt Schlussbestimmungen Übergangsbestimmungen

§ 102. (1) Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, die auf der Grundlage einer behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 errichtet und in Betrieb genommen wurden, sind innerhalb von 12 Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung von der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 zu überprüfen. Diese hat über die erforderliche Art der Sicherung gemäß dieser Verordnung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens 17 Jahre ab Inkrafttreten dieser Verordnung endet, zu entscheiden beziehungsweise darüber zu entscheiden, ob die bestehende Art der Sicherung nach Maßgabe des Abs. 3 bis 5 beibehalten werden kann.

(2) Eisenbahnkreuzungen mit Fußgängerverkehr allein, Radfahrverkehr allein oder Fußgänger- und Radfahrverkehr, die auf der Grundlage einer behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 in Verbindung mit den

Bestimmungen des § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Schrankenanlagen oder des § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Lichtzeichenanlagen gesichert sind, sind innerhalb eines Jahres ab Inkrafttreten dieser Verordnung von der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 zu überprüfen. Diese hat über die erforderliche Art der Sicherung gemäß dieser Verordnung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens drei Jahre ab Inkrafttreten dieser Verordnung endet, zu entscheiden beziehungsweise darüber zu entscheiden, ob die bestehende Art der Sicherung nach Maßgabe des Abs. 3 bis 5 beibehalten werden kann.

(3) Bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 gemäß Abs. 1 können unter der Voraussetzung, dass sie unter Anwendung der Bestimmungen des § 36 Eisenbahngesetz 1957 innerhalb von 14 Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung an die Bestimmungen der §§ 65, 66, 67, 70 bis 73 und 75 dieser Verordnung angepasst werden können, bis zum Ablauf der technischen Nutzungsdauer der bestehenden Schrankenanlage oder Lichtzeichenanlage beibehalten werden. Bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961, bei denen den Straßenbenutzern durch rotes blinkendes Licht Halt geboten wird oder bei denen den Straßenbenutzern mit rotierenden Warnsignalen oder mit Läutewerk allein oder durch das Schließen der Schrankenbäume allein Halt geboten wird, dürfen, sofern sie an die Bestimmungen der §§ 65, 66, 67, 70 bis 73 und 75 dieser Verordnung angepasst werden können, längstens 17 Jahre ab Inkrafttreten dieser Verordnung beibehalten werden. Die Bestimmungen des § 37 Z 2 und des § 38 Abs. 2 betreffend die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung sind in diesem Fall dann nicht anzuwenden, wenn sich durch diese Anpassung die Zeit zwischen dem Einschalten der Lichtzeichen und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges auf der Eisenbahnkreuzung nicht verlängert.

(4) Für bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 mit Triebfahrzeugführerüberwachung ist die Bestimmung des § 87 Abs. 6 betreffend Überwachung, dass die Schrankenbäume die offene Endlage verlassen haben, nicht anzuwenden.

(5) Für bestehende Schrankenanlagen gemäß § 8 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 und bestehende Lichtzeichenanlagen gemäß § 9 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 sind die Bestimmungen des § 87 betreffend Überwachung der Lichtzeichen auf Lichtzeichen, die nach der letzten Schienen angebracht sind (Rücklichter) und die bisher nicht in die Überwachung einbezogen sind, nicht anzuwenden.

§ 103. (1) Eisenbahnkreuzungen, die auf der Grundlage einer behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 in Verbindung mit den Bestimmungen des § 4 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Andreas-

kreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes oder des § 6 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert sind, sind innerhalb von 12 Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung von der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 zu überprüfen. Diese hat über die erforderliche Art der Sicherung gemäß dieser Verordnung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens 17 Jahre ab Inkrafttreten dieser Verordnung endet, zu entscheiden.

(2) Eisenbahnkreuzungen mit Fußgängerverkehr allein, Radfahrverkehr allein oder Fußgänger- und Radfahrverkehr, die auf der Grundlage einer behördlichen Entscheidung gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 in Verbindung mit den Bestimmungen des § 4 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Andreaskreuze und Gewährleisten des erforderlichen Sichttraumes oder des § 6 Eisenbahn-Kreuzungsverordnung 1961 durch Andreaskreuze und Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gesichert sind, sind innerhalb eines Jahres ab Inkrafttreten dieser Verordnung von der Behörde gemäß § 49 Abs. 2 Eisenbahngesetzes 1957 zu überprüfen. Diese hat über die erforderliche Art der Sicherung gemäß dieser Verordnung unter Festsetzung einer angemessenen Ausführungsfrist, die spätestens drei Jahre ab Inkrafttreten dieser Verordnung endet, zu entscheiden.

§ 104. Bei Eisenbahnkreuzungen, bei denen bisher keine Andreaskreuze anzubringen waren, sind Andreaskreuze, die dieser Verordnung entsprechen, innerhalb von drei Jahren ab Inkrafttreten dieser Verordnung anzubringen."

5. §§ 1 bis 6 des dem Österreichischen Gemeindebund am 4. Dezember 2009 übermittelten, ersten Entwurfs einer Eisenbahnkreuzungsverordnung lauteten:

10

"1. Abschnitt
Allgemeines
Geltungsbereich

§ 1. Diese Verordnung gilt für jede im Verlaufe einer Straße mit öffentlichem Verkehr angelegte Eisenbahnkreuzung mit einer Haupt- oder Nebenbahn, einer Straßenbahn, einer Anschlussbahn oder einer Materialbahn im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, gleichgültig, ob hierbei die Eisenbahn die Straße überschneidet oder in sie einmündet.

Begriffsbestimmungen

[...]

2. Abschnitt
Grundsätze
Verpflichtung zur Sicherung

§ 3. Das Eisenbahnunternehmen hat unabhängig davon, in welchem Ausmaß die Verkehrsträger die erwachsenden Kosten zu tragen haben, für die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen nach Maßgabe dieser Verordnung Sorge zu tragen.

Arten der Sicherung

§ 4. (1) Die Sicherung kann vorgenommen werden durch:

1. Lichtzeichenanlagen,
2. Lichtzeichenanlagen mit Schranken,
3. Lichtzeichenanlagen (rotes blinkendes Licht),
4. Lichtzeichenanlagen (rotes blinkendes Licht) mit Schranken,
5. mechanische Läutewerke mit Schranken,
6. rotierende Warnsignale mit Schranken,
7. Schrankenanlagen,
8. Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes,
9. Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus,
10. Bewachung.

(2) Die Behörde kann im Einzelfall zur Erprobung innerhalb eines zu bestimmenden Zeitraumes eine andere als die in Abs. 1 vorgesehenen Arten der Sicherung zulassen,

1. wenn diese dem Stand der Technik entspricht und
2. damit keine Änderung der Verhaltensbestimmungen für die Straßenbenutzer bei der Annäherung und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen verbunden ist.

§ 5. (1) Die Neuerrichtung, Erneuerung und Änderung von

1. Lichtzeichenanlagen (rotes blinkendes Licht),
2. Lichtzeichenanlagen (rotes blinkendes Licht) mit Schranken,
3. mechanischen Läutewerken mit Schranken,
4. rotierenden Warnsignalen mit Schranken und
5. Schrankenanlagen

ist nicht zulässig.

(2) Die Beibehaltung solcher Eisenbahnkreuzungssicherungsanlagen ist jedoch bei einer zeitlich befristeten Verlegung einer Eisenbahnkreuzung, beispielsweise bis zur Verkehrswirksamkeit von Ersatzmaßnahmen im Zuge der Auflassung von Eisenbahnkreuzungen, sowie bei Aufrechterhaltung einer derartigen Eisenbahnkreuzung an der selben Stelle als künftig ausschließlich für den Fußgänger- bzw. Radfahrverkehr bestimmter Eisenbahnkreuzung zulässig.

Festlegung der Art der Sicherung

§ 6. (1) Wie die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung vorzunehmen ist, ist unter Bedachtnahme auf die Verkehrserfordernisse auf der Bahn und auf der Straße festzulegen. Hierbei ist insbesondere auf die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs und auf die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf der Straße Bedacht zu nehmen. Bei der Festlegung der Art der Sicherung ist auf den bei den Ermittlungen festgestellten Zustand und auf die

absehbare Entwicklung des Verkehrs auf der Bahn und auf der Straße abzustellen.

(2) Ab einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von mehr als 3000 Kraftfahrzeugen innerhalb 24 Stunden ist eine Sicherung durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes oder durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeuge aus nicht zulässig."

6. §§ 1 bis 6 des dem Österreichischen Gemeindebund am 16. Mai 2011 übermittelten, zweiten Entwurfs einer Eisenbahnkreuzungsverordnung lauteten:

11

"1. Abschnitt
Allgemeines
Geltungsbereich

§ 1. Diese Verordnung gilt für jeden im Verlaufe einer Straße mit öffentlichem Verkehr angelegten schienengleichen Eisenbahnübergang mit einer Haupt- oder Nebenbahn, einer Straßenbahn, einer Anschlussbahn oder einer Materialbahn im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 25/2010 gleichgültig, ob hierbei die Eisenbahn die Straße überschneidet oder in sie einmündet.

Begriffsbestimmungen

[...]

2. Abschnitt
Allgemeine Bestimmungen
Verpflichtung zur Sicherung

§ 3. Eisenbahnkreuzungen sind, unabhängig davon, in welchem Ausmaß die Verkehrsträger die erwachsenden Kosten zu tragen haben, vom Eisenbahnunternehmen nach Maßgabe dieser Verordnung zu sichern.

Arten der Sicherung

§ 4. (1) Die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung kann vorgenommen werden durch

1. Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes;
2. Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus;
3. Lichtzeichen;
4. Lichtzeichen mit Schranken oder
5. Bewachung.

(2) Lichtzeichen mit Schranken gemäß Abs. 1 Z 4 können als Lichtzeichen mit Halbschranken, als Lichtzeichen mit Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume oder als Lichtzeichen mit vierteiligen Vollschraken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume ausgeführt werden. Bei Lichtzeichen mit Halbschranken wird nach dem Anhaltegebot durch Lichtzeichen vor dem

Schrankenschließen jeweils die rechte Fahrbahnhälfte beziehungsweise jeweils die rechte Straßenhälfte vor der Eisenbahnkreuzung durch Schrankenbäume gesperrt. Bei Lichtzeichen mit Vollschraken mit gleichzeitigem Schließen der Schrankenbäume wird nach dem Anhaltegebot durch Lichtzeichen vor dem Schrankenschließen jeweils die gesamte Fahrbahn oder die gesamte Straße vor der Eisenbahnkreuzung durch Schrankenbäume gesperrt. Bei Lichtzeichen mit Vollschraken mit versetztem Schließen der Schrankenbäume wird nach dem Anhaltegebot durch Lichtzeichen vor dem Schrankenschließen vorerst jeweils die rechte Fahrbahnhälfte beziehungsweise jeweils die rechte Straßenhälfte vor der Eisenbahnkreuzung durch Schrankenbäume gesperrt und werden nach Ablauf einer Zwischenzeit die übrigen Schrankenbäume geschlossen.

(3) Die Behörde kann im Einzelfall zur Erprobung innerhalb eines zu bestimmenden Zeitraumes eine dem Stand der Technik entsprechende andere als die in Abs. 1 genannten Arten der Sicherung zulassen, wenn damit keine Änderung der Verhaltensbestimmungen für die Straßenbenutzer bei der Annäherung und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen verbunden ist.

Entscheidung über die Art der Sicherung

§ 5. (1) Wie die Sicherung einer Eisenbahnkreuzung vorzunehmen ist, hat die Behörde im Einzelfall nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse und Verkehrserfordernisse zu entscheiden. Hierbei ist insbesondere auf die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs und auf die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs auf der Straße Bedacht zu nehmen. Bei der Entscheidung ist auf den festgestellten Zustand und auf die absehbare Entwicklung des Verkehrs auf der Bahn und auf der Straße abzustellen.

(2) Die für die Entscheidung gemäß Abs. 1 erforderlichen Grundlagen sind der Behörde vom jeweiligen Verkehrsträger zur Verfügung zu stellen.

[...]"

III. Erwägungen

1. Zur Zulässigkeit des Antrags

1.1. Gemäß Art. 138a Abs. 1 B-VG stellt der Verfassungsgerichtshof auf Antrag der Bundesregierung oder einer "beteiligten Landesregierung" fest, ob eine Vereinbarung im Sinne des Art. 15a Abs. 1 B-VG vorliegt und ob von einem Land oder vom Bund die aus einer solchen Vereinbarung folgenden Verpflichtungen, soweit es sich nicht um vermögensrechtliche Ansprüche handelt, erfüllt worden sind.

12

1.2. Nach Art. 1 Abs. 1 Bundesverfassungsgesetz über Ermächtigungen des Österreichischen Gemeindebundes und des Österreichischen Städtebundes sind Bund, Länder und Gemeinden, diese vertreten durch den Österreichischen Gemeindebund und den Österreichischen Städtebund, ermächtigt, miteinander Vereinbarungen über einen Konsultationsmechanismus abzuschließen. Auf solche Vereinbarungen sind gemäß Art. 2 Abs. 1 leg.cit. die für Vereinbarungen gemäß Art. 15a Abs. 1 B-VG geltenden bundes- und landesrechtlichen Vorschriften mit näher genannten Abweichungen anzuwenden. Gemäß Art. 2 Abs. 2 leg.cit. sind der Gemeindebund und der Städtebund berechtigt, Anträge gemäß Art. 138a Abs. 1 B-VG zu stellen. 13

Der Gemeindebund ist daher befugt, hinsichtlich der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus eine Feststellung im Sinne des Art. 138a Abs. 1 B-VG zu begehren. 14

1.3. Der antragstellende Gemeindebund hat den dem Bund angelasteten Verstoß gegen die in Rede stehende Vereinbarung hinreichend deutlich und konkret dargelegt (vgl. § 56a Abs. 3 VfGG). 15

1.4. Der Antrag ist daher zulässig. 16

2. In der Sache

2.1. Aus den dem Verfassungsgerichtshof zur Verfügung stehenden Unterlagen und dem übereinstimmenden Vorbringen der Verfahrensbeteiligten ergibt sich folgender Sachverhalt: 17

2.1.1. Die verordnungserlassende Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie (im Folgenden: "die Bundesministerin") übermittelte im Vorfeld der Erlassung der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 mit E-Mail vom 4. Dezember 2009 unter anderen dem Österreichischen Gemeindebund den Entwurf einer Eisenbahnkreuzungsverordnung und ersuchte um Übermittlung allfälliger Stellungnahmen bis spätestens 22. Jänner 2010. Die Bundesministerin wies dabei ausdrücklich darauf hin, dass die Aussendung auch als Übermittlung im Sinne des Art. 1 Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus diene; die Stellungnahmefrist im Sinne dieser Vereinbarung ende vier Wochen nach Zustellung (dh. am 1. Jänner 2010). 18

Die finanziellen Auswirkungen des Regelungsvorhabens wurden im Vorblatt zu den Erläuterungen zum Entwurf wie folgt dargestellt: 19

"Der vorliegende Entwurf für eine neue Eisenbahn-Kreuzungsverordnung wird - ausgenommen die in der Verordnung vorgesehene erstmalige Überprüfung sämtlicher Eisenbahnkreuzungen in Österreich nach Inkrafttreten dieser Verordnung sowie die nunmehr zwingend vorgesehene fünfjährige behördliche Überprüfung - bei der Vollziehung keine über den bisherigen Aufwand hinausgehenden Auswirkungen für den Bundeshaushalt haben.

Bemerkt wird, dass die vorgesehene Neuerlassung der Eisenbahn-Kreuzungsverordnung und der damit verbundene voraussichtliche Anpassungsbedarf bei der Sicherung von Eisenbahnkreuzungen für die Eisenbahnunternehmen voraussichtlich mit erheblichen Kosten verbunden sein wird."

Die für die Begutachtung festgelegte Frist bis 22. Jänner 2010 verlängerte die Bundesministerin mit Schreiben vom 21. Dezember 2009, dem Österreichischen Gemeindebund per E-Mail am 5. Jänner 2010 zugestellt, bis 26. Februar 2010. Eine (ausdrückliche) Verlängerung der eingeräumten, vierwöchigen Stellungnahmefrist im Sinne der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus erfolgte nicht. 20

Der Österreichische Gemeindebund gab mit Schreiben vom 25. Jänner 2010 zum Verordnungsentwurf eine Stellungnahme ab, in der er auf Grund der zu befürchtenden hohen Kosten für die Gemeinden "[m]angels einer entsprechenden Kostenaufstellung, die nach dem Konsultationsmechanismus verpflichtend ist", verlangte, Verhandlungen im Sinne der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus aufzunehmen. Nach dem Konzept des Verordnungsentwurfs würden künftig mehr Eisenbahnkreuzungen technisch zu sichern sein, weil Kriterien eingeführt würden, bei deren Zutreffen jedenfalls eine technische Sicherung festzulegen sei. Die im Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) vorgesehene Kostentragungsregelung bedeute, dass die neue Eisenbahnkreuzungsverordnung auch für die Träger der Straßenbaulast eine erhebliche Kostenbelastung darstelle. 21

Mit Schreiben vom 26. Februar 2010 gab der Österreichische Gemeindebund eine ergänzende Stellungnahme ab, in der er seine Forderung nach Verhandlungen im Sinne der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus "bekräftigte". Entgegen Art. 1 Abs. 3 Vereinbarung über einen Konsultationsme- 22

chanismus seien den dem Entwurf zugrunde liegenden Erläuterungen keinerlei finanzielle Auswirkungen für die Gebietskörperschaften und im Speziellen für die Gemeinden zu entnehmen. Der Österreichische Gemeindebund fordere eine detaillierte Auflistung der finanziellen Auswirkungen durch die zwingende Umrüstung und Adaptierung der bestehenden Eisenbahnkreuzungen. Die betroffenen Gemeinden würden nicht in der Lage sein, die hohen, mit rund € 250.000,- veranschlagten Kosten für jede Umrüstung einer nichttechnisch gesicherten Eisenbahnkreuzung auf einen technischen Kreuzungsschutz zu tragen. Auch die Zweckmäßigkeit des Entwurfs sei zweifelhaft, weil die hohen Umrüstungskosten für Eisenbahnunternehmen die Einstellung von Regional- und Nebenbahnen und die Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße zur Folge haben könnten. Eine technische Aufrüstung von Bahnübergängen diene nicht unbedingt der Verkehrssicherheit; Straßenverkehrsteilnehmer würden auch bereits bestehende Sicherheitseinrichtungen umgehen bzw. missachten.

Die vom Österreichischen Gemeindebund geforderten Verhandlungen im Sinne der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus fanden in der Folge nicht statt. 23

2.1.2. Mit Schreiben vom 6. Mai 2011, dem Österreichischen Gemeindebund mit E-Mail vom 16. Mai 2011 übermittelt, versandte die Bundesministerin einen "nach Durchführung eines ersten Begutachtungsverfahrens überarbeiteten Entwurf" der Verordnung und ersuchte um allfällige Stellungnahme im Begutachtungsverfahren bis 15. Juli 2011. Die Bundesministerin verwies dabei nicht darauf, dass dieser (zweite) Entwurf dem Österreichischen Gemeindebund auch als Übermittlung im Sinne des Art. 1 Abs. 1 Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus diene. 24

Im Vorblatt zu den Erläuterungen sowie im Allgemeinen Teil der Erläuterungen stellte die Bundesministerin die finanziellen Auswirkungen des Regelungsvorhabens bzw. die damit verbundenen Kosten wie folgt dar: 25

"Der vorliegende Entwurf für eine neue Eisenbahn-Kreuzungsverordnung wird keine unmittelbaren, über den bisherigen Aufwand hinausgehenden Auswirkungen für den Bundeshaushalt haben. In den Übergangsbestimmungen des gegenständlichen Entwurfs für eine neue Eisenbahn-Kreuzungsverordnung ist eine behördliche Überprüfung der Eisenbahnkreuzungen in Österreich, die durch Gewährleisten des erforderlichen Sichtraums oder durch Abgabe akustischer Signale vom Schienenfahrzeug aus gemäß der EisbKrV 1961 gesichert sind, ent-

halten. Aufgrund der hierfür vorgesehenen Übergangsfristen sind dadurch keine zusätzlichen Auswirkungen für den Bundeshaushalt zu erwarten.

Für die Anpassung der Sicherung der öffentlichen Eisenbahnkreuzungen an die Anforderungen dieser Verordnung ist mit Investitionskosten von insgesamt rund € 300 Mio., die aufgrund der vorgesehenen Übergangsbestimmungen in einem Zeitraum von 10 Jahren aufzubringen sind, zu rechnen, wobei dieser Kostenschätzung die jeweils größtmögliche Anzahl an anzupassenden Eisenbahnkreuzungen zugrunde gelegt wurden und die Kosten für die jeweils einzeln zu errichtende Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage oder Einrichtung an den zu erwartenden Obergrenzen angesetzt wurden. Auf die Kostentragsregelungen des § 48 EisbG ist zu verweisen."

Die unter "Finanzielle Auswirkungen" im Vorblatt - Erläuterungen "auf Grund eines Redaktionsversehens" genannten Investitionskosten von "insgesamt rund € 300 Mio." berichtigte die Bundesministerin mit Schreiben vom 17. Mai 2011 unter Verweis auf die gemeinsam mit dem überarbeiteten Entwurf der neuen Eisenbahn-Kreuzungsverordnung versendeten Beilage "Kostenschätzung" auf "insgesamt rund € 250 Mio."

26

In seiner Stellungnahme vom 6. Juni 2011 forderte der Österreichische Gemeindebund eine konkrete und detaillierte Aufstellung der sich ergebenden finanziellen Belastung auch für die Gemeinden bzw. die einzelnen Gebietskörperschaften als Straßenerhalter. Der Österreichische Gemeindebund habe bereits in seiner Stellungnahme zum Erstentwurf eine detaillierte Darstellung der finanziellen Auswirkungen gemäß Art. 1 Abs. 3 Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus eingefordert; auch in den dem überarbeiteten Entwurf zugrunde liegenden Erläuterungen sei keine Darstellung der finanziellen Auswirkungen auf die Gebietskörperschaften, im Speziellen auf die Gemeinden, aufgenommen worden. Die mit dem überarbeiteten Entwurf versendete Beilage "Kostenschätzung" sei unzureichend und nicht nachvollziehbar. Der Österreichische Gemeindebund verlange infolge der zu befürchtenden massiven Kostenbelastung vorsorglich, "dass in einem Konsultationsgremium Verhandlungen über die durch dieses Vorhaben im Fall seiner Verwirklichung zusätzlich verursachten finanziellen Ausgaben, einschließlich zusätzlicher Personalkosten, aufgenommen werden".

27

Das Konsultationsgremium gemäß der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus wurde im weiteren Verlauf weder konstituiert noch vom

28

Bundeskanzler einberufen (vgl. Art. 3 und Art. 4 Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus).

In der Folge erließ die Bundesministerin die am 26. Juni 2012 im Bundesgesetzblatt II Nr. 216 kundgemachte Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012. 29

2.2. Nach Auffassung des Verfassungsgerichtshofes ist die Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus auf den Rechtsetzungsakt der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (und die davor erstellten Entwürfe der Bundesministerin für die Neuerlassung der Eisenbahnkreuzungsverordnung) anwendbar. Der Verfassungsgerichtshof stimmt dabei dem antragstellenden Österreichischen Gemeindebund und der Bundesregierung zu, dass die Ausnahmetatbestände gemäß Art. 6 Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus nicht erfüllt sind: 30

Die Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus gilt gemäß Art. 6 Abs. 1 leg.cit. nicht für rechtsetzende Maßnahmen, die eine Gebietskörperschaft auf Grund zwingender Maßnahmen des Gemeinschaftsrechts zu setzen verpflichtet ist (Z 1, vgl. auch Art. 6 Abs. 2 leg.cit.), oder die Gebietskörperschaften in ihrer Eigenschaft als Träger von Privatrechten so wie jeden anderen Rechtsträger treffen (Z 2) oder die auf dem Gebiet des Abgabenrechts und der bundesgesetzlichen Regelungen des Finanzausgleichs sowie der daraus abgeleiteten landesgesetzlichen Regelungen getroffen werden (Z 3). 31

Da es sich bei der Eisenbahnkreuzungsverordnung weder um eine rechtsetzende Maßnahme handelt, die auf einer Verpflichtung auf Grund des Gemeinschaftsrechts beruht (Art. 6 Abs. 1 Z 1 leg.cit.), noch auf dem Gebiet des Abgaben- oder Finanzausgleichsrechts erfolgt (Art. 6 Abs. 1 Z 3 leg.cit.), kommt im vorliegenden Verfahren von vornherein nur die Ausnahmebestimmung des Art. 6 Abs. 1 Z 2 leg.cit. in Frage. ("Diese Vereinbarung gilt nicht für rechtsetzende Maßnahmen, die [...] die Gebietskörperschaften in ihrer Eigenschaft als Träger von Privatrechten so wie jeden anderen Rechtsträger treffen.") Nach Auffassung des Verfassungsgerichtshofes ist dieser Ausnahmetatbestand so zu verstehen, dass damit nicht jedwede, sondern nur eine rechtsetzende Maßnahme erfasst wird, welche jeden beliebigen anderen Rechtsträger gleichermaßen trifft wie eine Gebietskörperschaft im Rahmen ihrer Privatwirtschaftsverwaltung. Nach den Erläuterungen zur Regierungsvorlage bezieht sich diese Ausnahme nicht auf Maßnahmen, welche die Gebietskörperschaften deswegen besonders treffen, 32

weil gerade sie regelmäßig in dem durch die Maßnahme betroffenen Bereich tätig sind, wie etwa bei der Erhaltung von Krankenanstalten (RV 1210 BlgNR 20. GP, 11).

Die in der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 festgelegten Verpflichtungen zur Sicherung von öffentlichen Eisenbahnkreuzungen und die dadurch zusätzlich entstehenden Kosten treffen nicht jedermann gleichermaßen; vielmehr treffen die gemäß § 48 Abs. 2 EisbG anteilig vom Erhalter von Straßen mit öffentlichem Verkehr zu tragenden Kosten typischerweise die Gebietskörperschaften im Rahmen der Erfüllung ihrer in den Straßengesetzen festgelegten gesetzlichen Aufgaben. 33

Auf das Rechtsetzungsvorhaben einer Eisenbahnkreuzungsverordnung ist die Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus daher anwendbar. 34

2.3. Der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus liegt – so die Materialien – die Absicht zugrunde, die Verantwortung der Gesetzgebung des Bundes und der Länder für die öffentlichen Aufgaben und Ausgaben mit der Verantwortung dieser Gesetzgebung für die Haushalte der Vertragspartner in Einklang zu bringen und Lastenverschiebungen unter den Gebietskörperschaften zu vermeiden; daher sollten in der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus unter anderem die wechselseitige Information mit der Gelegenheit zur Stellungnahme zu rechtsetzenden Maßnahmen, die Einrichtung von Konsultationsgremien, die der Beratung und der Abgabe einvernehmlicher Empfehlungen über die Kostentragung dienen, und Kostentragungsregelungen festgelegt werden (RV 1210 BlgNR 20. GP, 6). 35

2.4. Beschlussreife Verordnungsentwürfe der Bundesregierung oder einzelner Bundesminister sind gemäß Art. 1 Abs. 1 iVm Abs. 4 Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus den Ämtern der Landesregierungen und der Verbindungsstelle der Bundesländer, dem Österreichischen Gemeindebund und dem Österreichischen Städtebund zur Stellungnahme innerhalb einer angemessenen, vier Wochen nicht unterschreitenden Frist zu übermitteln, wobei in das Vorhaben gemäß Art. 1 Abs. 3 leg.cit. eine Darstellung der finanziellen Auswirkungen aufzunehmen ist, die den von den Vertragspartnern einvernehmlich zu erarbei- 36

tenden und vom Bundesminister für Finanzen zu erlassenden Richtlinien gemäß § 14 Abs. 5 Bundeshaushaltsgesetz entspricht.

In den Erläuterungen zur Regierungsvorlage der Bundesregierung zur Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus wird zu Art. 1 Abs. 3 leg.cit. (auszugsweise) ausgeführt (RV 1210 BlgNR 20. GP, 7):

"Um die Prüfung der finanziellen Auswirkungen von geplanten rechtsetzenden Maßnahmen durch die jeweils gegenbeteiligten Gebietskörperschaften zu ermöglichen und zu erleichtern, ist in die Entwürfe zu den in Abs. 1 und 2 bezeichneten Vorhaben zwingend eine Darstellung der finanziellen Auswirkungen auf alle Gebietskörperschaften – einschließlich der Auswirkungen zu erlassender Durchführungsverordnungen – aufzunehmen."

2.5. Mit dem (Haupt-)Antrag begehrt der Österreichische Gemeindebund die Feststellung, dass der Bund gegenüber dem Österreichischen Gemeindebund die aus Art. 1 Abs. 1 und Abs. 4 Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus folgenden Verpflichtungen bei der Verwirklichung des rechtsetzenden Vorhabens der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 nicht erfüllt hat.

2.5.1. Der Österreichische Gemeindebund begründet dies zusammengefasst damit, dass der von der Bundesministerin am 4. Dezember 2009 per E-Mail übermittelte Verordnungsentwurf ein "Vorentwurf" gewesen sei. Ein Vorentwurf habe jedoch die Beschlussreife noch nicht erlangt; nur die Übermittlung des jeweils letztgültigen Verordnungsentwurfs gebe den gegenbeteiligten Gebietskörperschaften die Möglichkeit, Verhandlungen in einem Konsultationsgremium zu verlangen. Im Versendungsschreiben der Bundesministerin vom 6. Mai 2011 sei der beigeschlossene zweite Verordnungsentwurf nicht als "beschlussreifer" Entwurf bezeichnet und auch nicht darauf hingewiesen worden, dass der Verordnungsentwurf gemäß Art. 1 Abs. 1 und Abs. 4 Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus zur Stellungnahme übermittelt werde. Dies lasse den Schluss zu, dass der Verordnungsentwurf im Rahmen des allgemeinen Begutachtungsverfahrens, nicht aber im Sinne des Art. 1 Abs. 1 und Abs. 4 Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus zur Stellungnahme übermittelt worden sei.

2.5.2. Dem Hauptantrag des Österreichischen Gemeindebundes tritt die Bundesregierung im Wesentlichen mit folgender Begründung entgegen:

Bereits der dem Österreichischen Gemeindebund am 4. Dezember 2009 übermittelte Entwurf sei ein "beschlussreifer" Entwurf im Sinne des Art. 1 Abs. 1 Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus gewesen. Das Verlangen des Österreichischen Gemeindebundes nach Aufnahme von Verhandlungen im Rahmen des Konsultationsmechanismus sei der verordnungserlassenden Behörde mit Schreiben vom 25. Jänner 2010 – und damit erst nach Ablauf der relevanten (vierwöchigen) Frist – übermittelt worden. Sei der Konsultationsmechanismus im Hinblick auf den ersten Entwurf vom antragstellenden Österreichischen Gemeindebund nicht wirksam ausgelöst worden und habe der überarbeitete Entwurf keine Änderungen enthalten, die ihrerseits einen finanziellen Mehraufwand der gegenbeteiligten Gebietskörperschaften verursachen hätten können, sei der zweite Entwurf im Sinne des vorhin Gesagten auch nicht der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus unterfallen.

41

Der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus seien darüber hinaus keine Formerfordernisse, wie eine ausdrückliche Bezugnahme auf die Beschlussreife des Entwurfs oder auf die Vereinbarung selbst, zu entnehmen; der bei Versendung des überarbeiteten Entwurfs nicht enthaltene Hinweis stelle mithin keinen Verstoß gegen die Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus dar. Durch die Übermittlung des überarbeiteten Entwurfs sei dem Österreichischen Gemeindebund überdies die Gelegenheit geboten worden, seine – allenfalls nur vermeintlichen – Rechte nach der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus auszuüben; davon habe er auch tatsächlich Gebrauch gemacht.

42

2.5.3. Entgegen der Rechtsmeinung des antragstellenden Österreichischen Gemeindebundes liegt nach Auffassung des Verfassungsgerichtshofes eine Verletzung des Art. 1 Abs. 1 und Abs. 4 Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus im Zusammenhang mit der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 nicht vor:

43

Der Verfassungsgerichtshof hat im konkreten Fall nicht zu prüfen, ob die Bundesministerin sowohl beim ersten Verordnungsentwurf der Eisenbahnkreuzungsverordnung (dem Österreichischen Gemeindebund am 4. Dezember 2009 übermittelt) als auch beim zweiten Verordnungsentwurf (dem Österreichischen Gemeindebund im Rahmen der allgemeinen Begutachtung am

44

16. Mai 2011 übermittelt) die Verpflichtungen nach Art. 1 Abs. 1 und Abs. 4 Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus eingehalten hat.

Der erste und der zweite Entwurf einer Eisenbahnkreuzungsverordnung, welche jeweils dem Österreichischen Gemeindebund übermittelt wurden, unterscheiden sich insbesondere dadurch, dass beim ersten Verordnungsentwurf keine Darstellung der finanziellen Auswirkungen für die gegenbeteiligten Gebietskörperschaften, in den Erläuterungen bzw. Beilagen zum zweiten Verordnungsentwurf eine solche Darstellung aber erstmals enthalten war. Die Erläuterungen zum ersten Verordnungsentwurf sprechen lediglich von "über den bisherigen Aufwand [nicht] hinausgehenden Auswirkungen für den Bundeshaushalt" sowie von auf Grund des voraussichtlich erheblichen Anpassungsbedarfs "für die Eisenbahnunternehmen voraussichtlich [...] erheblichen Kosten".

45

Mit E-Mail vom 16. Mai 2011 stellte die Bundesministerin dem Österreichischen Gemeindebund einen überarbeiteten, zweiten Verordnungsentwurf zum rechtsetzenden Vorhaben der Erlassung einer Eisenbahnkreuzungsverordnung zu. Die Erläuterungen zu diesem zweiten Entwurf enthalten eine Investitionskostenschätzung, und zwar in Höhe von rund € 300 Mio. bzw. (in der berichtigten Fassung) von rund € 250 Mio. sowie einen Verweis auf die Kostentragungsregelung des § 48 EisbG, der im Wesentlichen (soweit keine Einigung über eine andere Aufteilung erzielt wird) die Kostentragung je zur Hälfte durch die Eisenbahnunternehmen und die Träger der Straßenbaulast vorsieht. Weiters war dem zweiten Entwurf eine "Kostenschätzung" beigelegt, in der die geschätzten Investitionskosten nach der bisherigen Art der Sicherung der Eisenbahnkreuzung und nach der Zugehörigkeit zu Strecken der Österreichischen Bundesbahnen oder zu jenen der Privatbahnen aufgliedert wurden.

46

Nach der Auffassung des Bundes trifft bei Fehlen einer Darstellung der finanziellen Auswirkungen die gegenbeteiligte Gebietskörperschaft die Obliegenheit, "vorsichtshalber" die Aufnahme von Verhandlungen in einem Konsultationsgremium zu verlangen. Der Kostendarstellung im Sinne des Art. 1 Abs. 3 Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus kommt jedoch unbestritten zentrale Bedeutung bei der Übermittlung des rechtsetzenden Vorhabens zu. Sie soll den gegenbeteiligten Gebietskörperschaften ermöglichen, die finanziellen Auswirkungen eines Rechtsaktes für sie abzuschätzen und damit das in der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus vorgesehene Verfahren zur Einberufung des Konsultationsgremiums initiieren zu können. Der Zweck der in

47

Art. 1 der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus festgelegten Informationsverpflichtungen, den gegenbeteiligten Gebietskörperschaften die finanziellen Auswirkungen eines Rechtsetzungsvorhabens bewusst zu machen, kann nur erreicht werden, wenn in das übermittelte Vorhaben eine Darstellung der finanziellen Auswirkungen aufgenommen wird (vgl. *Oberndorfer/Leitl*, Die Kostentragungsregeln nach Art 4 Konsultationsmechanismus im System der Finanzverfassung, FS Adamovich, 2002, 571).

Bei der Verpflichtung zur Darstellung der finanziellen Auswirkungen des rechtsetzenden Vorhabens handelt es sich nicht um eine bloße Ordnungsvorschrift. Die Darstellung der finanziellen Auswirkungen ist nach der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus zwingender Inhalt eines rechtsetzenden Vorhabens; die Nichteinhaltung dieser Verpflichtung wird durch Art. 4 Abs. 2 Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus sanktioniert (vgl. *Bußjäger*, Rechtsfragen zum Konsultationsmechanismus, ÖJZ 2000, 586 ff.; *Schäffer*, Konsultationsmechanismus und innerstaatlicher Stabilitätspakt: Haushaltsdisziplin und Gesetzesverantwortung im Bundesstaat, ZÖR 2001, 145, 212 ff.; *Oberndorfer/Leitl*, aaO, mwN): Mit der Übermittlung eines Vorhabens im Sinne des Art. 1 Abs. 1 leg.cit., in das keine Darstellung der finanziellen Auswirkungen im Sinne des Art. 1 Abs. 3 leg.cit. aufgenommen wurde, wird den gegenbeteiligten Gebietskörperschaften "keine Gelegenheit zur Stellungnahme" zum Rechtsetzungsvorhaben innerhalb der in Art. 1 Abs. 4 leg.cit. genannten Fristen gegeben, sodass die Kostentragungsverpflichtung die rechtsetzende Gebietskörperschaft trifft (vgl. auch *Bußjäger*, Konsultationsmechanismus auf dem Prüfstand, Zur Praxis des Konsultationsmechanismus 1999 – 2004, ÖHW 2005, 166 ff.; *Ruppe*, § 2 F-VG, in: Korinek/Holoubek [Hrsg.], Österreichisches Bundesverfassungsrecht, Rz 41).

48

Angesichts dieser zentralen Bedeutung der Darstellung der finanziellen Auswirkungen eines Rechtsetzungsvorhabens ist es im konkreten Fall rechtserheblich, dass der zweite Verordnungsentwurf erstmals eine solche Darstellung der finanziellen Auswirkungen der Eisenbahnkreuzungsverordnung für die gegenbeteiligten Gebietskörperschaften enthielt. Der Verfassungsgerichtshof hat daher nur mehr im Zusammenhang mit diesem zweiten Verordnungsentwurf zu prüfen, ob der Bund die vom Österreichischen Gemeindebund geltend

49

gemachten Verstöße gegen die Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus begangen hat.

Mit der Übermittlung des hier zu beurteilenden zweiten Verordnungsentwurfs entsprach die Bundesministerin den vom Österreichischen Gemeindebund als verletzt gerügten Verpflichtungen gemäß Art. 1 Abs. 1 und Abs. 4 Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus. Die nach Ansicht des antragstellenden Österreichischen Gemeindebundes fehlende Hinweise auf die Übermittlung gemäß Art. 1 Abs. 1 und Abs. 4 Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus zur Stellungnahme und auf das Vorliegen eines "beschlussreifen" Entwurfs vermögen daran nichts zu ändern. Eine derartige Verpflichtung ist Art. 1 Abs. 1 und Abs. 4 leg.cit. nicht zu entnehmen. Es genügt die Übermittlung des beschlussreifen Verordnungsentwurfs, selbst wenn dieser keinen Hinweis auf die Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus (oder auf eine bestimmte Frist zur Stellungnahme zum Verordnungsentwurf im Sinne des Art. 1 Abs. 4 Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus) enthält.

2.6. In seinem Eventualantrag begehrt der Österreichische Gemeindebund die Feststellung, dass der Bund bei der Verwirklichung des rechtsetzenden Vorhabens der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 die aus Art. 4 Abs. 1 Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus folgenden Verpflichtungen nicht erfüllt habe.

2.6.1. Der Österreichische Gemeindebund habe mit Schreiben vom 6. Juni 2011 für den Fall, dass es sich bei der am 16. Mai 2011 erfolgten Übersendung des überarbeiteten Entwurfs einer Eisenbahnkreuzungsverordnung um eine Übermittlung im Sinne des Art. 1 Abs. 1 Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus gehandelt habe, "vorsorglich" die Aufnahme von Verhandlungen in einem Konsultationsgremium verlangt. Entgegen diesem Verlangen sei das Konsultationsgremium nicht einberufen worden.

2.6.2. Die Bundesregierung führt in ihrer Äußerung zum Eventualantrag zusammengefasst aus, dass die Übermittlung des überarbeiteten (zweiten) Entwurfs gar nicht der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus unterfallen sei, weil der Konsultationsmechanismus im Fall des dem Österreichischen Gemeindebund mit E-Mail vom 4. Dezember 2009 übermittelten Verordnungsentwurfs nicht wirksam ausgelöst worden sei und die Vereinbarung keine Verpflichtung normiere, zu einem überarbeiteten Verordnungsentwurf

erneut Gelegenheit zur Stellungnahme und zur Auslösung des Konsultationsmechanismus zu geben, zumal der zweite, überarbeitete Entwurf keine Änderungen enthalten habe, die ihrerseits einen finanziellen Mehraufwand der gegenbeteiligten Gebietskörperschaften verursachen könnten. Das Verlangen des Österreichischen Gemeindebundes nach Einberufung des Konsultationsgremiums habe daher eine Verpflichtung im Sinne des Art. 4 Abs. 1 Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus, dem Verlangen zu entsprechen, gar nicht auslösen können.

2.6.3. Art. 4 Abs. 1 Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus normiert die Verpflichtung zur Konstituierung und unverzüglichen Einberufung des Konsultationsgremiums durch den Vorsitzenden, wenn die Aufnahme von Verhandlungen im Konsultationsgremium fristgerecht verlangt wurde. Die Zustellung des im Sinne des Art. 1 Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus übermittelten, zweiten Verordnungsentwurfs erfolgte mit E-Mail vom 16. Mai 2011. Mangels einer gesonderten Fristsetzung für Stellungnahmen im Sinne des Art. 1 Abs. 4 Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus ist davon auszugehen, dass die für Stellungnahmen im Begutachtungsverfahren gesetzte Frist bis 15. Juli 2011 auch für Stellungnahmen im Sinne der Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus galt.

54

Da der Österreichische Gemeindebund mit Schreiben vom 6. Juni 2011, somit rechtzeitig, die Aufnahme von Verhandlungen in einem Konsultationsgremium über die durch die im Fall der Verwirklichung des Vorhabens zusätzlich entstehenden Kosten verlangte, der Bundeskanzler aber das Konsultationsgremium weder konstituierte noch unverzüglich einberief, hat der Bund gegen die in Art. 4 Abs. 1 Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus statuierten Verpflichtungen verstoßen.

55

IV. Ergebnis

1. Der Hauptantrag des antragstellenden Österreichischen Gemeindebunds auf Feststellung, dass der Bund gegenüber dem Österreichischen Gemeindebund die aus Art. 1 Abs. 1 und Abs. 4 Vereinbarung über einen Konsultationsmechanismus folgenden Verpflichtungen bei der Verwirklichung des rechtsetzenden Vorhabens der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 nicht erfüllt hat, ist abzuweisen.

56

2. Es ist festzustellen, dass der Bund gegenüber dem Österreichischen Gemein- 57
debund die aus Art. 4 Abs. 1 Vereinbarung über einen Konsultations-
mechanismus folgenden Verpflichtungen bei der Verwirklichung des
rechtsetzenden Vorhabens der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 nicht erfüllt
hat.

Wien, am 12. März 2014

Der Präsident:

Dr. HOLZINGER

Schriftführerin:

Mag. HILLISCH