



Verfassungsgerichtshof

**Entscheid Nr. 104/2024  
vom 3. Oktober 2024  
Geschäftsverzeichnismrn. 8002, 8042 und 8088**

*In Sachen:* Klagen auf Nichtigerklärung des Gesetzes vom 6. Dezember 2022 « zur Abänderung des Gesetzes vom 27. April 2018 zur Festlegung von Ordnungsbestimmungen in Sachen Eisenbahn, was das Verfahren zur Abschaffung von Bahnübergängen betrifft », erhoben von Dirk Bus und anderen, von der VoG « Aktiekomitee Red de Voorkempen » und von der VoG « Trage Wegen ».

Der Verfassungsgerichtshof,

zusammengesetzt aus der vorsitzenden Richterin Joséphine Moerman, dem Präsidenten Pierre Nihoul, und den Richtern Thierry Giet, Michel Pâques, Yasmine Kherbache, Danny Pieters, Sabine de Bethune, Emmanuelle Bribosia, Willem Verrijdt und Katrin Jadin, unter Assistenz des Kanzlers Frank Meersschant, unter dem Vorsitz der Richterin Joséphine Moerman,

erlässt nach Beratung folgenden Entscheid:

*I. Gegenstand der Klagen und Verfahren*

a. Mit Klageschriften, die dem Gerichtshof mit am 5. und 23. Juni 2023 bei der Post aufgegebenen Einschreibebriefen zugesandt wurden und am 6. und 26. Juni 2023 in der Kanzlei eingegangen sind, erhoben Klage auf Nichtigerklärung des Gesetzes vom 6. Dezember 2022 « zur Abänderung des Gesetzes vom 27. April 2018 zur Festlegung von Ordnungsbestimmungen in Sachen Eisenbahn, was das Verfahren zur Abschaffung von Bahnübergängen betrifft » (veröffentlicht im *Belgischen Staatsblatt* vom 26. Mai 2023, zweite Ausgabe): Dirk Bus, Jean de Ghellinck d'Elseghem Vaernewyck, Pascal Malumgré und Jan Creve, unterstützt und vertreten durch RA Philippe Vande Castele, in Antwerpen zugelassen, und die VoG « Aktiekomitee Red de Voorkempen », unterstützt und vertreten durch RA Philippe Vande Castele.

b. Mit einer Klageschrift, die dem Gerichtshof mit am 16. Oktober 2023 bei der Post aufgegebenem Einschreibebrief zugesandt wurde und am 17. Oktober 2023 in der Kanzlei eingegangen ist, erhob die VoG « Trage Wegen », unterstützt und vertreten durch RA Philippe Vande Castele, Klage auf Nichtigerklärung des desselben Gesetzes.

Diese unter den Nummern 8002, 8042 und 8088 ins Geschäftsverzeichnis des Gerichtshofes eingetragenen Rechtssachen wurden verbunden.

Der Ministerrat, unterstützt und vertreten durch RA Thomas Eyskens und RA Junior Geysen, in Brüssel zugelassen, hat Schriftsätze eingereicht, die klagenden Parteien haben Erwidierungsschriftsätze eingereicht, und der Ministerrat hat auch Gegenerwidierungsschriftsätze eingereicht.

Durch Anordnung vom 26. Juni 2024 hat der Gerichtshof nach Anhörung der referierenden Richter Sabine de Bethune und Thierry Giet beschlossen, dass die Rechtssachen verhandlungsreif sind, dass keine Sitzung abgehalten wird, außer wenn eine Partei innerhalb von sieben Tagen nach Erhalt der Notifizierung dieser Anordnung einen Antrag auf Anhörung eingereicht hat, und dass vorbehaltlich eines solchen Antrags die Verhandlung nach Ablauf dieser Frist geschlossen und die Rechtssachen zur Beratung gestellt werden.

Da keine Sitzung beantragt wurde, wurden die Rechtssachen zur Beratung gestellt.

Die Vorschriften des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, die sich auf das Verfahren und den Sprachgebrauch beziehen, wurden zur Anwendung gebracht.

## II. *Rechtliche Würdigung*

(...)

### *In Bezug auf das angefochtene Gesetz und dessen Kontext*

B.1. Die klagenden Parteien beantragen die Nichtigkeitserklärung des Gesetzes vom 6. Dezember 2022 « zur Abänderung des Gesetzes vom 27. April 2018 zur Festlegung von Ordnungsbestimmungen in Sachen Eisenbahn, was das Verfahren zur Abschaffung von Bahnübergängen betrifft » (nachstehend: Gesetz vom 6. Dezember 2022).

B.2. Das Gesetz vom 27. April 2018 « zur Festlegung von Ordnungsbestimmungen in Sachen Eisenbahn » (nachstehend: Gesetz vom 27. April 2018) enthält unter anderem Maßnahmen zur Instandhaltung der Eisenbahn und zu ihrem sicheren Betrieb (Kapitel 3).

Das Gesetz vom 6. Dezember 2022 fügt dem Kapitel 3 eine Regelung in Bezug auf das Verfahren für die Abschaffung von Bahnübergängen hinzu. Einerseits wird der bestehende

Artikel 19 des Gesetzes vom 27. April 2018 ergänzt durch die Einfügung eines dritten, vierten und fünften Absatzes (Artikel 2). So wird das administrative Beschlussfassungsverfahren beim Fassen eines Beschlusses über die Abschaffung eines Bahnübergangs geregelt. Andererseits wird im Gesetz vom 27. April 2018 ein neuer Artikel 19/1 eingefügt, in dem die Beschwerdemöglichkeiten gegen den Beschluss des Infrastrukturbetreibers geregelt werden.

B.3.1. Artikel 19 Absätze 3 bis 5 des Gesetzes vom 27. April 2018, eingefügt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 6. Dezember 2022, bestimmt:

« Les décisions concernant la suppression de passages à niveau prises par le gestionnaire de l'infrastructure conformément à la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques tiennent au moins compte des principes suivants :

1° la suppression d'un passage à niveau doit être dûment motivée;

2° la sécurité routière, les répercussions de la suppression sur la mobilité et le désenclavement de parcelles adjacentes sont toujours pris en considération;

3° les répercussions de la suppression d'un passage à niveau sont, au besoin, évaluées dans une perspective dépassant les limites communales;

4° lorsqu'il est envisagé de supprimer un passage à niveau, il est tenu compte de sa fonction à cette date, sans pour autant compromettre les besoins des générations futures. À cette occasion, un équilibre est recherché entre les besoins spatiaux des différentes activités sociales.

La commune sur le territoire de laquelle le passage à niveau est situé est invitée à rendre un avis et est également chargée de l'organisation d'une enquête publique sur la suppression envisagée.

Le Roi fixe les modalités de cette demande d'avis et de l'enquête publique ».

B.3.2. Der Gesetzgeber möchte einen Rahmen vorsehen, um das Verfahren der Abschaffung von Bahnübergängen durch den Infrastrukturbetreiber (« Infrabel » AG) in die richtigen Bahnen zu lenken. Er möchte die lokalen Behörden, die Bevölkerung, die Anwohner und andere Interesse habende Personen an der Beschlussfassung beteiligen und ihnen eine Beteiligungsmöglichkeit einräumen (*Parl. Dok.*, Kammer, 2020-2021, DOC 55-1880/002, S. 3; 2022-2023, DOC 55-1880/009, S. 6), indem der Beschluss zur Abschaffung eines Bahnübergangs in obligatorischer Weise von einer objektiven Beurteilung abhängig gemacht wird, bei der der Infrastrukturbetreiber nicht nur die Eisenbahnsicherheit, sondern auch verschiedene Kriterien berücksichtigen muss (ebenda).

B.4.1. Artikel 19/1 des Gesetzes vom 27. April 2018, eingefügt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 6. Dezember 2022, bestimmt:

« § 1er. Sans préjudice de la compétence du Conseil d'État en vertu de l'article 14, § 1er, alinéa 1er, 1°, des lois sur le Conseil d'État, coordonnées le 12 janvier 1973, un recours peut être introduit auprès du Service public fédéral Mobilité et Transports contre la décision du gestionnaire de l'infrastructure de supprimer un passage à niveau, telle que visée dans l'article 19, alinéa 2, par :

1° la commune sur le territoire de laquelle le passage à niveau concerné est situé;

2° le gestionnaire de voirie de la liaison routière qui serait coupée en raison de la suppression du passage à niveau.

§ 2. Le recours administratif est introduit auprès du SPF Mobilité et Transports et traité selon la procédure définie par le Roi ».

B.4.2. In den Vorarbeiten sind folgende Erläuterungen zu dieser Bestimmung enthalten:

« Il semble logique que tant la commune sur le territoire de laquelle le passage à niveau est situé que le gestionnaire de voirie qui subit un impact négatif en raison de la suppression d'un passage à niveau puissent introduire un recours si le gestionnaire de l'infrastructure ne tient pas suffisamment compte, dans sa décision finale, des principes fixés à l'article 19, ou n'indique pas clairement pourquoi l'avis de la commune ou les objections résultant de l'enquête publique n'ont pas pu être suivis.

[...]

Nous ralliant à l'observation du Conseil d'État, nous sommes convaincus qu'il peut être justifié de limiter la possibilité de recours à la commune sur le territoire de laquelle le passage à niveau est situé et au gestionnaire de voirie concerné. Le gestionnaire de voirie est évidemment directement associé à la suppression éventuelle d'un passage à niveau. La commune sur le territoire de laquelle le passage à niveau est situé est chargée de l'organisation de l'enquête publique et rend un avis en s'appuyant sur cette enquête. Elle est dès lors très bien placée pour défendre adéquatement les intérêts de l'ensemble des parties prenantes de l'enquête publique dans le cadre de la procédure de recours administratif.

Il va sans dire que toutes les parties prenantes seront également libres de contester toute décision éventuelle devant le Conseil d'État » (*Parl. Dok.*, Kammer, 2022-2023, DOC 55-1880/009, S. 3).

Schließlich brachte ein Mitglied Folgendes vor:

« [Les] mandataires locaux sont très bien placés pour défendre les intérêts de la population locale dans le cadre d'une procédure de recours administratif. Dès lors qu'Infrabel prendra une décision officielle, les habitants pourront introduire un recours auprès du juge administratif (Conseil d'État). Les habitants, les cyclistes, les piétons ou tout autre intéressé auront d'abord voix au chapitre grâce à l'existence d'une décision publique à laquelle ils seront associés » (*Parl. Dok.*, Kammer, 2022-2023, DOC 55-1880/009, S. 10).

*In Bezug auf die Zulässigkeit des einzigen Klagegrunds*

B.5. Der einzige Klagegrund ist abgeleitet aus einem Verstoß gegen die Artikel 10, 11, 13, 16, 22 und 23 der Verfassung, an sich oder in Verbindung mit deren Artikeln 41 und 162, mit dem Grundsatz der kommunalen Selbstverwaltung, mit dem Übereinkommen von Aarhus, mit den Artikeln 6, 8 und 13 der Europäischen Menschenrechtskonvention, mit der Europäischen Charta der kommunalen Selbstverwaltung, mit dem Grundsatz der Prozessökonomie und mit dem Rechtssicherheitsgrundsatz.

B.6.1. Der Ministerrat macht geltend, dass der einzige Klagegrund unzulässig sei, weil die klagenden Parteien nicht darlegen würden, in welcher Hinsicht das Gesetz vom 6. Dezember 2022 gegen die Artikel 22, 23, 41 und 162 der Verfassung, den Grundsatz der kommunalen Selbstverwaltung, das Übereinkommen von Aarhus, die Artikel 6, 8 und 13 der Europäischen Menschenrechtskonvention, die Europäische Charta der kommunalen Selbstverwaltung, den Grundsatz der Prozessökonomie und den Rechtssicherheitsgrundsatz verstoßen würde.

B.6.2. Um den Erfordernissen nach Artikel 6 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof zu entsprechen, müssen die in der Klageschrift vorgebrachten Klagegründe angeben, welche Vorschriften, deren Einhaltung der Gerichtshof gewährleistet, verletzt wären und welche Bestimmungen gegen diese Vorschriften verstoßen würden, und darlegen, in welcher Hinsicht diese Vorschriften durch die fraglichen Bestimmungen verletzt würden.

B.6.3. Der Gerichtshof prüft den einzigen Klagegrund und dessen Teile insofern, als sie die in B.6.2 erwähnten Erfordernisse erfüllen.

### *Zur Hauptsache*

B.7. Aus den Erläuterungen bezüglich des einzigen Klagegrunds ergibt sich, dass er aus fünf Teilen besteht, wobei die klagenden Parteien ungerechtfertigte Behandlungsunterschiede (erster, zweiter und dritter Teil), eine rechtsunsichere und unverhältnismäßige Einschränkung des Zugangs zum Richter (vierter Teil) und eine Verletzung des Grundsatzes der lokalen Selbstverwaltung und der Stillhalteverpflichtung (fünfter Teil) anführen.

Da im fünften Teil die Entscheidungsbefugnis des Infrastrukturbetreibers beanstandet wird und die anderen Teile gegen die Modalitäten der Beschwerdeeinlegung gegen die Beschlüsse dieses Betreibers gerichtet sind, prüft der Gerichtshof zunächst den fünften Teil. Angesichts des engen Zusammenhangs zwischen dem ersten, dem zweiten und dem dritten Teil des einzigen Klagegrunds und da sich alle gegen dieselbe Bestimmung richten, prüft der Gerichtshof diese Teile gemeinsam.

### *In Bezug auf den fünften Teil des einzigen Klagegrunds*

B.8.1. Der fünfte Teil des einzigen Klagegrunds in den drei Rechtssachen ist abgeleitet aus einem Verstoß durch Artikel 19 Absätze 3 bis 5 des Gesetzes vom 27. April 2018, eingefügt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 6. Dezember 2022, gegen die Artikel 10, 11 und 23 der Verfassung in Verbindung mit deren Artikeln 41 und 162, dem Grundsatz der kommunalen Selbstverwaltung und der Europäischen Charta der kommunalen Selbstverwaltung.

Die klagenden Parteien führen an, dass die angefochtene Bestimmung die Mitbeteiligung der lokalen Behörden beim Fassen von Beschlüssen über die Abschaffung eines Bahnübergangs abgeschafft habe, was nicht nur gegen den Grundsatz der lokalen Selbstverwaltung verstoße, sondern auch gegen die sich aus Artikel 23 der Verfassung ergebende Stillhalteverpflichtung.

B.8.2. Die klagenden Parteien legen nicht dar, auf welche Weise eine Begrenzung der tatsächlichen Mitbeteiligung einer Gemeinde in Bezug auf einen Beschluss des Infrastrukturbetreibers, einen Bahnübergang abzuschaffen, eine Beeinträchtigung des in

Artikel 23 Absatz 3 Nr. 4 der Verfassung vorgesehenen Rechts auf den Schutz einer gesunden Umwelt darstellen würde.

Insofern der fünfte Teil des einzigen Klagegrunds aus einem Verstoß gegen Artikel 23 der Verfassung abgeleitet ist, ist er unzulässig.

B.9.1. Der Grundsatz der lokalen Selbstverwaltung wird durch die Artikel 41 Absatz 1 und 162 Absatz 2 Nr. 2 der Verfassung gewährleistet.

B.9.2. Der Grundsatz der kommunalen Selbstverwaltung setzt voraus, dass die lokalen Behörden sich jede Angelegenheit aneignen können, bezüglich deren sie der Auffassung sind, dass sie zu ihrem Interesse gehört, und dass sie sie regeln können, so wie sie es als angebracht erachten. Dieser Grundsatz beeinträchtigt jedoch nicht die Befugnis des Föderalstaates, der Gemeinschaften oder der Regionen, zu beurteilen, welche Ebene am besten geeignet ist, die ihnen zustehende Angelegenheit zu regeln. Folglich können diese Behörden den lokalen Behörden die Regelung einer Angelegenheit anvertrauen, die auf dieser Ebene besser geregelt werden kann. Sie können ebenfalls urteilen, dass eine Angelegenheit hingegen besser auf einer allgemeineren Verwaltungsebene geregelt wird, insbesondere auf einheitliche Weise in dem gesamten Gebiet, für das sie zuständig sind.

B.9.3. Die Beeinträchtigung der Befugnis der Gemeinden und folglich des Grundsatzes der kommunalen Selbstverwaltung, den jedes positive oder negative Auftreten des Föderalstaates, der Gemeinschaften oder der Regionen in einer zu ihrer Zuständigkeit gehörenden Angelegenheit beinhaltet, würde nur im Widerspruch zu den im Klagegrund erwähnten Bestimmungen, mit denen die Befugnis der Gemeinden für alles, was von kommunalem oder provinzialem Interesse ist, gewährleistet wird, stehen, wenn sie offensichtlich unverhältnismäßig wäre. Dies wäre beispielsweise der Fall, wenn sie zur Folge hätte, dass den Gemeinden die Gesamtheit oder das Wesentliche ihrer Befugnisse entzogen würde oder wenn die Einschränkung der Befugnis nicht durch den Umstand gerechtfertigt werden könnte, dass sie besser auf einer anderen Befugnisebene ausgeübt würde.

B.10. Der Gesetzgeber konnte vernünftigerweise davon ausgehen, dass die Regelung der administrativen Beschlussfassung in Bezug auf die Abschaffung von Bahnübergängen besser auf einer allgemeineren Verwaltungsebene als auf lokaler Ebene geregelt werden kann, da ohne

Auftreten des Föderalstaats die Gemeinden, und zwar jede für sich, dazu gebracht worden wären, diese Angelegenheit selbst zu regeln, was die dem Allgemeininteresse dienende Aufgabe von Infrabel (Artikel 199 des Gesetzes vom 21. März 1991 « zur Umstrukturierung bestimmter öffentlicher Wirtschaftsunternehmen ») bezüglich des Betriebs der Eisenbahninfrastruktur im gesamten Staatsgebiet ernsthaft erschwert hätte.

Im Übrigen erlaubt es die angefochtene Regelung den Gemeinden, entweder eine Stellungnahme über eine beabsichtigte Abschaffung abzugeben (wenn der Bahnübergang in ihrem Gebiet liegt) oder Anmerkungen oder Beschwerden im Rahmen der öffentlichen Untersuchung, die jedem offensteht, zu formulieren. Folglich können Gemeinden ihre Rolle in Bezug auf die Wahrnehmung des kommunalen Interesses während der administrativen Beschlussfassung weiter erfüllen.

B.11. Die angefochtene Bestimmung verstößt nicht auf unverhältnismäßige Weise gegen den Grundsatz der kommunalen Selbstverwaltung.

B.12. Der fünfte Teil des einzigen Klagegrunds ist unbegründet.

*In Bezug auf die ersten drei Teile des einzigen Klagegrunds*

B.13. Die ersten drei Teile des einzigen Klagegrunds sind abgeleitet aus einem Verstoß durch Artikel 19/1 des Gesetzes vom 27. April 2018, eingefügt durch den angefochtenen Artikel 3 des Gesetzes vom 6. Dezember 2022, gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung. Die klagenden Parteien führen an, dass die angefochtene Bestimmung drei ungerechtfertigte Behandlungsunterschiede in Bezug auf den Zugang zur administrativen Beschwerde zur Folge habe. Aus den von den klagenden Parteien angeführten Vergleichen kann abgeleitet werden, dass sie im Wesentlichen das Fehlen einer administrativen Beschwerdemöglichkeit gegen den Beschluss zur Abschaffung eines Bahnübergangs für andere Interesse habende Personen als die beiden Beschwerdeberechtigten beanstanden.

Denn die beteiligte Öffentlichkeit, Privatpersonen, die Eigentümer einer angrenzenden Parzelle sind, Einwohner und die Gemeinde, in deren Gebiet der Bahnübergang nicht liegt, hätten mit den beiden Beschwerdeberechtigten gemein, dass ihre Interessen durch den

Beschluss des Infrastrukturbetreibers zur Abschaffung eines Bahnübergangs nachteilig betroffen sein könnten.

B.14. Artikel 19/1 § 1 des Gesetzes vom 27. April 2018 ermöglicht die Einlegung der administrativen Beschwerde gegen einen Beschluss des Infrastrukturbetreibers zur Abschaffung eines Bahnübergangs nur zwei Kategorien von Personen: (1) der Gemeinde, in dessen Gebiet der betreffende Bahnübergang liegt, und (2) dem Verwalter der Wegeverbindung, die durch die Aufhebung des Bahnübergangs unterbrochen würde.

B.15. Es obliegt dem zuständigen Gesetzgeber, darüber zu entscheiden, ob eine administrative Beschwerde organisiert werden muss.

B.16. Wenn der Gesetzgeber ein administratives Beschwerdeverfahren vorsieht, muss er dafür sorgen, dass er den Zugang zu dieser administrativen Beschwerde sowie den anschließenden oder parallelen Zugang zum Richter nicht auf eine rechtsunsichere, diskriminierende oder unverhältnismäßige Weise beschränkt.

B.17. Der Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung schließt nicht aus, dass ein Behandlungsunterschied zwischen Kategorien von Personen eingeführt wird, soweit dieser Unterschied auf einem objektiven Kriterium beruht und in angemessener Weise gerechtfertigt ist.

Das Vorliegen einer solchen Rechtfertigung ist im Hinblick auf Zweck und Folgen der beanstandeten Maßnahme sowie auf die Art der einschlägigen Grundsätze zu beurteilen; es wird gegen den Grundsatz der Gleichheit und Nichtdiskriminierung verstoßen, wenn feststeht, dass die eingesetzten Mittel in keinem angemessenen Verhältnis zum verfolgten Zweck stehen.

B.18. Aus den in B.4.2 erwähnten Vorarbeiten kann abgeleitet werden, dass der Gesetzgeber es für notwendig erachtet hat, eine administrative Beschwerde zu ermöglichen, um den Beschluss des Infrastrukturbetreibers zur Abschaffung eines Bahnübergangs zu heilen, wenn der Infrastrukturbetreiber die in Artikel 19 des Gesetzes vom 27. April 2018 vorgesehenen « Prinzipien » oder die Stellungnahme der Gemeinde unzureichend beachtet haben sollte.

B.19.1. Die in Artikel 19 geregelten « Prinzipien » hängen mit der aktuellen Funktion des Bahnübergangs, der Verkehrssicherheit, den Auswirkungen auf die Mobilität, den räumlichen Bedürfnissen hinsichtlich der verschiedenen Gesellschaftsaktivitäten und der Erschließung angrenzender Parzellen zusammen, gegebenenfalls aus einer Perspektive, die die Gemeindegrenzen überschreitet. Der Gesetzgeber wollte dabei ebenso den lokalen Behörden, der Bevölkerung, den Anwohnern und anderen Interesse habenden Personen eine Beteiligungsmöglichkeit einräumen (*Parl. Dok.*, Kammer, 2022-2023, DOC 55-1880/009, S. 6). Mit der Verpflichtung zum Organisieren einer öffentlichen Untersuchung wollte er es außerdem den lokalen Behörden, der Bevölkerung, den Anwohnern beziehungsweise anderen Interesse habenden Personen ermöglichen, Ihre Interessen wahrzunehmen (ebenda, S. 9).

B.19.2. Da sich diese « Prinzipien », insbesondere die im Bereich der Verkehrssicherheit, der Mobilität und des Eigentums, auf Angelegenheiten sowohl der Gemeinden und der Verwalter des Straßen- und Wegenetzes als auch anderer Interesse habender Personen beziehen, ist es nicht angemessen gerechtfertigt, die administrative Beschwerde den Erstgenannten vorzubehalten und folglich die Letztgenannten davon auszuschließen.

Der Umstand, dass die Gemeinde, in dessen Gebiet der Bahnübergang liegt, um eine Stellungnahme gebeten wird, oder dass sie mit der Organisation einer öffentlichen Untersuchung beauftragt wird, kann es nicht rechtfertigen, dass anderen Interesse habenden Personen der Zugang zur administrativen Beschwerde versagt wird. Der Umstand, dass die beschwerdeberechtigte Gemeinde gegebenenfalls auch die Interessen von Privatpersonen oder einer anderen Gemeinde wahrnehmen könnte, führt zu keinem anderen Ergebnis, da die Gemeinde, in dessen Gebiet der Bahnübergang liegt, nicht verpflichtet ist, die administrative Beschwerde einzulegen, wenn diese Interesse habenden Personen der Ansicht sein sollten, dass der Beschluss des Infrastrukturbetreibers mit den in Artikel 19 erwähnten Prinzipien, die unter anderem deren Interessen garantieren sollen, unvereinbar ist.

B.19.3. Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass Artikel 19/1 § 1 des Gesetzes vom 27. April 2018, eingefügt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 6. Dezember 2022, gegen die Artikel 10 und 11 der Verfassung verstößt.

Der erste, der zweite und der dritte Teil des einzigen Klagegrunds sind begründet.

*In Bezug auf den vierten Teil des einzigen Klagegrunds*

B.20. Die klagenden Parteien leiten einen vierten Teil des einzigen Klagegrunds ab aus einem Verstoß durch Artikel 19/1 des Gesetzes vom 27. April 2018, eingefügt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 6. Dezember 2022, gegen Artikel 13 der Verfassung in Verbindung mit den Artikeln 6 und 13 des Europäischen Menschenrechtskonvention und mit den Grundsätzen der Rechtssicherheit und der Prozessökonomie.

Die klagenden Parteien führen im Wesentlichen an, dass die angefochtene Bestimmung eine Unsicherheit hinsichtlich des Rechts auf Zugang zum Richter zur Folge habe.

B.21. Angesichts der Ausführungen des Gerichtshofs in B.19.3 muss der vierte Teil des einzigen Klagegrunds nicht mehr untersucht werden.

Aus diesen Gründen:

Der Gerichtshof

1. erklärt Artikel 19/1 § 1 des Gesetzes vom 27. April 2018 « zur Festlegung von Ordnungsbestimmungen in Sachen Eisenbahn », eingefügt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 6. Dezember 2022 « zur Abänderung des Gesetzes vom 27. April 2018 zur Festlegung von Ordnungsbestimmungen in Sachen Eisenbahn, was das Verfahren zur Abschaffung von Bahnübergängen betrifft », für nichtig;

2. weist die Klagen im Übrigen zurück.

Erlassen in niederländischer, französischer und deutscher Sprache, gemäß Artikel 65 des Sondergesetzes vom 6. Januar 1989 über den Verfassungsgerichtshof, am 3. Oktober 2024.

Der Kanzler,

Die vors. Richterin,

Frank Meersschaut

Joséphine Moerman