

TE Vwgh Erkenntnis 2007/9/12 2006/03/0169

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 12.09.2007

Index

001 Verwaltungsrecht allgemein;
10/07 Verwaltungsgerichtshof;
40/01 Verwaltungsverfahren;
93 Eisenbahn;

Norm

AVG §13 Abs1;
AVG §13 Abs8;
AVG §56;
EisenbahnG 1957 §32b Abs1 idF 2006/I/125;
EisenbahnG 1957 §9b idF 2006/I/125;
VwGG §42 Abs2 Z1;
VwRallg;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Jabloner und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Berger, Dr. Lehofer und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Beschwerde der D AG in M, Deutschland, vertreten durch Mag. Dr. Axel Reidlinger, Rechtsanwalt in 1010 Wien, Seilergasse 16, gegen den Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 11. Oktober 2006, Zl. BMVIT-350.919/0011-IV/SCH4/2006, betreffend Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung nach dem Eisenbahngesetz 1957, zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Der Bund hat der beschwerdeführenden Partei Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.171,20 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit dem angefochtenen Bescheid hat die belangte Behörde über Antrag der beschwerdeführenden Partei dieser gemäß § 32b Abs 1 des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), BGBl Nr 60 "idgF", für im Spruch näher bezeichnete Mehrsystemlokomotiven "unter Zugrundelegung der vorgelegten Unterlagen" die Bauartgenehmigung erteilt (Spruchpunkt I.). In Spruchpunkt II. wurde gemäß § 32c Abs 1 EisbG festgelegt, dass ein Schienenfahrzeug der gegenständlichen Bauart auf allen öffentlichen und nichtöffentlichen Normalspureisenbahnen in Österreich "unter

Einhaltung der technischen Vorgaben und der Betriebsvorschriften des jeweiligen Infrastrukturbetreibers" betrieben werden dürfe. Mit Spruchpunkt III. wurde für die gegenständlichen Lokomotiven gemäß § 34a Z 2 EisbG "unter Zugrundelegung der vorgelegten Unterlagen sowie nach Maßgabe der unter Punkt V. angeführten Vorschriften" die Betriebsbewilligung mit der in Spruchpunkt I. ausgesprochenen Bauartgenehmigung verbunden.

Mit Spruchpunkt IV. wurde für die gegenständlichen Lokomotiven gemäß § 35 Abs 2 EisbG "unter Zugrundelegung der vorgelegten Unterlagen sowie nach Maßgabe der unter Punkt V. angeführten Vorschriften" die Betriebsbewilligung erteilt und ausgesprochen, dass diese in Wirksamkeit trete, sobald der belangten Behörde eine Erklärung einer im Verzeichnis gemäß § 40 EisbG geführten Person vorgelegt werde, die eine anstandslose Erprobung des jeweiligen Schienenfahrzeuges einschließlich der Ergebnisse der Erprobung durch diese Person und seine Übereinstimmung mit der Bauartgenehmigung auf Basis einer Überprüfung durch diese Person ausweise.

Spruchpunkt V. ist mit "Vorschriften" bezeichnet und enthält u.a. folgenden Absatz:

"(11) Da die gegenständlichen Lokomotiven im Gegensatz zum Stand der Technik in Österreich über keine Außenspiegel zur Zugbeobachtung verfügen und sich solche auch nicht nachträglich anbauen lassen, sind die Lokomotiven mit vier außenliegenden Videokameras auszurüsten.

Frist: 6 Monate ab Bescheiddatum"

Mit Spruchpunkt VI. wurde eine Frist gemäß § 32d EisbG von drei Jahren ab Bescheiddatum festgesetzt.

Begründend führte die belangte Behörde aus, die beschwerdeführende Partei habe mit Schreiben vom 25. September 2001 das gegenständliche Projekt zur eisenbahnrechtlichen Behandlung vorgelegt. Mit Bescheid der belangten Behörde vom 24. März 2005 seien die gegenständlichen Schienenfahrzeuge unter Zugrundelegung der vorgelegten Unterlagen und nach Maßgabe diverser Vorschriften eisenbahnrechtlich genehmigt worden. Dieser Bescheid sei mit Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 6. September 2005, ZI 2005/03/0137, wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufgehoben worden. In der Folge sei am 30. November 2005 zu den beabsichtigten Vorschriften eine Besprechung mit Vertretern der beschwerdeführenden Partei abgehalten worden, in deren Rahmen Einvernehmen über eine Reihe von Vorschriften erzielt worden sei. Seitens der belangten Behörde sei ein Amtssachverständigengutachten zum Stand der technischen Entwicklung der Rückseheinrichtung (Vorschrift 11) und der Nachbremsfunktion erstellt und der beschwerdeführenden Partei mit Schreiben vom 20. März 2006 übermittelt worden. Die beschwerdeführende Partei habe mit Schreiben vom 19. April 2006 hiezu Stellung genommen und näher bezeichnete Unterlagen vorgelegt.

In der Folge geht die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid auf die Rückseheinrichtung (Vorschrift 11) ein und hält dazu zunächst fest, welche Unterlagen seitens der beschwerdeführenden Partei vorgelegt worden seien. Die vorgelegten Darstellungen würden mehrere Widersprüche bzw unrichtige Aussagen enthalten. Selbst wenn man sich auf Lokomotiven beschränke (und unzählige Realisierungsformen von Triebwagen auch deutscher Bahnen nicht berücksichtige), so seien Rückseheinrichtungen keineswegs auf die Schweiz und Österreich beschränkt, sondern zB auch in Schweden und Polen nachweislich in Verwendung. Die Darstellung der beschwerdeführenden Partei hinsichtlich der Aufgaben des Triebfahrzeugführers würden nicht dem Stand der Technik in Österreich entsprechen. Von Fahrern anderer Verkehrsmittel (Straßenbahn, Autobus, sonstige Kraftfahrzeuge) würde sehr wohl in verschiedenen Verkehrssituationen ein Blicksprung zwischen Strecken- und Spiegel- bzw Monitorbeobachtung verlangt, obwohl diese ausschließlich auf Sicht (ohne Signalsicherung) verkehrten. Zumindest in Mittel- und Nordeuropa seien Kraftfahrer auch in dem wesentlich "ereignisreicheren" Straßenverkehr verpflichtet, in gewissen Verkehrssituationen (zB vor Fahrspurwechsel) den Außenrückspiegel zu benutzen und dennoch immer auf Sicht zu fahren. Im konkreten Fall der Lokomotiven der Bauart ES64F4 sehe die Außenvideoanlage nur die wahlweise Beobachtung der linken oder rechten Zugseite vor. Erleichternd wirke im Vergleich zu diversen Rückspiegelanordnungen die bei der gegenständlichen Lokomotivbauart äußerst ergonomische Anordnung, dh dass kein weiter Blickschwenk erforderlich sei.

In der Folge führt die belangte Behörde wörtlich wie folgt aus:

"Laut Auskunft der Unfalluntersuchungsstelle und deren schriftlicher Dokumentation ist es allein in den letzten 6 Monaten (am 13. April 2006, am 30. April 2006, am 4. Juli 2006 sowie am 9. Juli 2006) zu Vorfällen gekommen, in

denen weitergehende Schäden vermieden werden konnten, weil Triebfahrzeugführer die Rückseheinrichtungen nutzten.

Da in den letzten Jahren Lokomotiven der gleichen Bauart (ES64F4) sowie diesen unmittelbar vergleichbare vom BMVIT ebenfalls mit der Vorschreibung der Rückseheinrichtung behördlich genehmigt wurden darf das BMVIT schon aus Gründen der Gleichbehandlung andere Antragsteller nicht diskriminieren.

Zusammenfassend stellt der vom BMVIT beigezogene Amtssachverständige fest:

1. Zur Rückseheinrichtung: (Vorschreibung 11):

Abgesehen von Nostalgielokomotiven und Mittelführerstandslokomotiven, die eine direkte Beobachtung der Zugaußenhaut durch den Triebfahrzeugführer gewährleisten, weisen alle in den letzten Jahren in Österreich behördlich zugelassenen Lokomotiven entweder Außenrückspiegel oder Außenvideokameras auf (Sammelbegriff: Rückseheinrichtung). In Österreich wurden vielfach Lokomotiven mit Außenrückspiegeln nachgerüstet, sodass aktuell mit Ausnahme der o.g. Triebfahrzeuggruppen sowie vereinzelter über 30 Jahre alter Lokomotiven alle über eine derartige Einrichtung verfügen.

Einige Lokomotivserien ausländischer Betreiber, wie auch die ggst. Lokbauart eignen sich nicht für eine Nachrüstung mit Außenspiegeln. Seit der Präsentation geeigneter Außenvideoanlagen durch mehrere Lokomotivhersteller im Herbst 2002 steht mit dieser Einrichtung ein gleichwertiger Ersatz zur Verfügung, der dem Stand der Technik im Sinne d e s § 9b EisbG 1957, BGBl. Nr. 60/1957 idgF, entspricht und in alle Lokomotiven integrierbar ist. Außenseheinrichtungen stellen einen wesentlichen Beitrag zur Sicherheit des Betriebes dar und sind daher unter Bezugnahme auf § 4 EisbVO 2003, BGBl. II Nr. 209/2003, ('Betriebsanlagen und Fahrbetriebsmittel müssen so gebaut sein, dass ihr verkehrsüblicher Betrieb niemanden schädigt oder vermeidbar gefährdet') erforderlich.

Die Vorschreibung (11) bleibt daher aufrecht."

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende, Rechtswidrigkeit des Inhaltes sowie Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend machende Beschwerde mit dem Antrag, ihn kostenpflichtig aufzuheben.

Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsverfahrens vor und erstattete eine Gegenschrift mit dem Antrag auf kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

1. Die beschwerdeführende Partei erachtet sich "durch die Vorschreibung einer gesetzwidrigen Auflage ('Vorschreibung') in ihrem subjektiv-öffentlichen Recht auf Erteilung der Bauartgenehmigung (§ 32b Abs 1 EisbG) und der Betriebsbewilligung (§ 34a Z 2 EisbG) ohne rechtswidrige Einschränkungen verletzt."

Sie versteht damit - ebenso wie die belangte Behörde in ihrer Gegenschrift - den Spruch des angefochtenen Bescheides dahingehend, dass sich die unter Spruchpunkt V. festgelegten "Vorschreibungen" nicht nur auf die Betriebsbewilligung, sondern auch auf die nach Spruchpunkt I. erteilte Bauartgenehmigung beziehen, wenngleich diese nach dem Wortlaut des Spruchpunktes I. zwar "unter Zugrundelegung der vorgelegten Unterlagen", nicht aber wie die Betriebsbewilligung nach den Spruchpunkten III. und IV. auch "nach Maßgabe der unter Punkt V. angeführten Vorschreibungen" erteilt wurde.

Im Hinblick darauf, dass für die Betriebsbewilligung gemäß § 35 Abs 2 EisbG (neben der anstandslosen Erprobung des Schienenfahrzeuges) die Übereinstimmung mit der Bauartgenehmigung nachzuweisen ist, wäre jedoch die Vorschreibung weiterer detaillierter, die Fahrzeugkonstruktion betreffender Auflagen (wie etwa der hier strittigen Auflage betreffend die Anbringung einer Rückseheinrichtung) nur in der Betriebsbewilligung gesetzlich nicht gedeckt, sodass der angefochtene Bescheid gesetzeskonform und unter Berücksichtigung der Begründung dahingehend auszulegen ist, dass die Vorschreibungen in Spruchpunkt V. auch im Hinblick auf die Bauartgenehmigung erteilt wurden. Daher ist eine Rechtsverletzung der beschwerdeführenden Partei auch durch Spruchpunkt I. des angefochtenen Bescheides nicht ausgeschlossen und es war daher der gesamte Bescheid in Prüfung zu ziehen.

2. Gemäß § 133a Abs 12 Eisenbahngesetz 1957 (EisbG), in der Fassung BGBl I Nr 125/2006, gelten die vor Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl I Nr 125/2006 für Schienenfahrzeuge eingebrachten Anträge um Erteilung der Genehmigung nach § 36 Abs 3 in der bisher geltenden Fassung als Anträge um Erteilung der

Bauartgenehmigung.

Gemäß § 133a Abs 14 EisbG sind die mit Ablauf des Tages der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl I Nr 125/2006 anhängigen Verwaltungsverfahren nach den bisherigen Bestimmungen weiterzuführen. Dies gilt gemäß Z 1 leg cit nicht für Verwaltungsverfahren für Schienenfahrzeuge zur Erteilung der Genehmigung auf Grund von Typenplänen oder im Einzelfall nach § 36 Abs 3 in der bisher geltenden Fassung.

Der verfahrenseinleitende Antrag der beschwerdeführenden Partei wurde mit Schreiben vom 25. September 2001 gestellt. Das zum Zeitpunkt der Kundmachung des Bundesgesetzes BGBl I Nr 125/2006 am 26. Juli 2006 noch anhängige, auf die Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Genehmigung im Einzelfall gemäß § 36 Abs 3 Eisenbahngesetz 1957 in der Fassung vor Inkrafttreten der Novelle BGBl I Nr 125/2006 gerichtete Verwaltungsverfahren war daher nach dem EisbG in der Fassung BGBl I Nr 125/2006 fortzuführen.

3. Gemäß § 32b Abs 1 EisbG in der hier maßgebenden Fassung BGBl I Nr 125/2006 ist die Bauartgenehmigung zu erteilen, wenn ein in Betrieb zu nehmendes Schienenfahrzeug oder ein in Betrieb zu nehmendes, verändertes Schienenfahrzeug dem Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes anderer Schienenfahrzeuge auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn, auf der es betrieben werden soll, entspricht.

Der Begriff "Stand der Technik" ist in § 9b EisbG wie folgt definiert:

"Der Stand der Technik im Sinne dieses Bundesgesetzes ist der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen, Bau- und Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erwiesen und erprobt ist. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen, Bau- oder Betriebsweisen heranzuziehen und die Verhältnismäßigkeit zwischen dem Aufwand für die nach der vorgesehenen Betriebsform erforderlichen technischen Maßnahmen und dem dadurch bewirkten Nutzen für die jeweils zu schützenden Interessen zu berücksichtigen."

Nach den Erläuterungen zur Regierungsvorlage (1412 BlgNR 22. GP) wurde der Stand der Technik als wesentliche Genehmigungsvoraussetzung damit erstmals "in Anlehnung an bereits bestehende Begriffsbestimmungen in anderen Materiegesetzen einer Begriffsbestimmung unterzogen; er ersetzt den bisherigen Ausdruck des Standes der technischen Entwicklung im Eisenbahnwesen"; ein Wandel im Inhalt der Klausel sollte damit jedoch nicht bewirkt werden (Catharin, Anm. 2 zu § 9b EisbG, in Catharin/Gürtlich, Eisenbahngesetz (2007)).

Die Definition des Standes der Technik orientiert sich an vergleichbaren Bestimmungen etwa in § 71a GewO 1974, § 2 Abs 8 ASchG oder § 12a Abs 1 WRG, allerdings wurde in § 32b Abs 1 EisbG ausdrücklich - abweichend etwa von der zu § 12a WRG 1959 ergangenen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (vgl das Erkenntnis vom 7. Dezember 2006, ZI 2004/07/0124) - festgelegt, dass der Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages bei der Behörde maßgebend sein soll.

4. Wie die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid auch ausgeführt hat, wurde der verfahrenseinleitende Antrag im gegenständlichen Verfahren mit Schreiben vom 25. September 2001 gestellt, sodass der Bauartgenehmigung gemäß § 32b Abs 1 der Stand der Technik zu diesem Zeitpunkt zu Grunde zu legen ist.

Die belangte Behörde führt in ihrer Gegenschrift aus, dass das gegenständliche Verwaltungsverfahren aus Verschulden der beschwerdeführenden Partei "erst 2004 fortgesetzt" habe werden können und die Zulassung von der beschwerdeführenden Partei mit Schreiben vom 19. Juli 2004 "nochmals beantragt" worden sei, sodass der Stand der Technik 2004 maßgeblich sei. Der verfahrenseinleitende Antrag sei am 25. September 2001 gestellt worden; die belangte Behörde habe in der Folge am 12. Februar 2002 ein Urgenzschreiben an die beschwerdeführende Partei gerichtet, welches nicht beantwortet worden sei. Erst ab 2004 habe die beschwerdeführende Partei weitere Schritte gesetzt, um das Verfahren weiter zu betreiben und sie habe mit Schreiben vom 19. Juli 2004 nochmals die Zulassung der gegenständlichen Lokomotiven beantragt.

Mit diesem Vorbringen wird nicht in Zweifel gezogen, dass das gegenständliche Verwaltungsverfahren mit dem Antrag vom 25. September 2001 eingeleitet wurde; auch wird weder eine Zurückziehung noch eine sonstige Erledigung dieses Antrags behauptet. Das mit den Verwaltungsakten vorgelegte Schreiben der beschwerdeführenden Partei vom

19. Juli 2004, auf das sich die belangte Behörde bezieht, diene der Übermittlung einer Reihe von Unterlagen im Genehmigungsverfahren und schloss mit folgendem Satz:

"Wir bitten hiermit nochmals um die Zulassung der Lok BR 189 (Betriebsnummer 189001 bis 189100) auf dem österreichischen Streckennetz."

Diese Formulierung in einem während eines anhängigen Genehmigungsverfahrens an die Behörde gerichteten Schreiben, das primär der Vorlage von Unterlagen dient, kann jedenfalls nicht als Stellung eines neuen Antrags (und Zurückziehung des ursprünglichen Antrags) verstanden werden, sondern lediglich als Wiederholung bzw. Bekräftigung des bereits früher gestellten Antrags.

Auch wenn daher im Verwaltungsverfahren längere Phasen der Inaktivität festzustellen waren, ändert dies nichts an dem hier für die Beurteilung des maßgebenden Standes der Technik entscheidenden Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrages. Dabei ist es unerheblich, ob die Verfahrensverzögerung der beschwerdeführenden Partei oder der belangten Behörde zuzurechnen gewesen sein mag, hätte es die belangte Behörde doch in der Hand gehabt, den Antrag abzuweisen, wenn auf Grund mangelnder Mitwirkung der beschwerdeführenden Partei die für eine Genehmigung erforderlichen Feststellungen nicht hätten getroffen werden können.

5. Die beschwerdeführende Partei rügt zutreffend, dass die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid nicht auf den Stand der Technik zum Zeitpunkt der Einbringung des verfahrenseinleitenden Antrags im September 2001 abgestellt hat.

In diesem Zusammenhang ist vorweg festzuhalten, dass dem Bescheid eine nachvollziehbare Darlegung des Standes der Technik zu einem bestimmten Zeitpunkt - einschließlich einer Abwägung zur Verhältnismäßigkeit zwischen dem Aufwand für die vorgeschriebenen technischen Maßnahmen und dem dadurch bewirkten Nutzen - nicht zu entnehmen ist.

Die belangte Behörde stützt die strittige Vorschreibung 11 betreffend die Verpflichtung zur Ausrüstung der Lokomotiven mit außenliegenden Videokameras auf Stellungnahmen eines Amtssachverständigen aus dem Jahr 2006, wonach alle "in den letzten Jahren" (wobei offen bleibt, welche Jahre hier angesprochen werden) in Österreich behördlich zugelassenen Lokomotiven entweder Außenrückspiegel oder Außenvideokameras aufweisen und auch für die verfahrensgegenständliche Lokbauart "seit der Präsentation geeigneter Außenvideoanlagen durch mehrere Lokomotivhersteller im Herbst 2002" mit dieser Einrichtung ein gleichwertiger Ersatz (für Außenspiegel) zur Verfügung stehe, der dem Stand der Technik im Sinne des § 9b EisbG 1957 entspreche und in alle Lokomotiven integrierbar sei. Zusätzlich verweist die belangte Behörde auf vier von der Unfalluntersuchungsstelle berichtete Vorfälle aus dem Jahr 2006, in denen weitergehende Schäden auf Grund der Nutzung von Rückseheinrichtungen vermieden werden konnten.

Soweit diese Ausführungen im angefochtenen Bescheid dazu dienen sollen, den entscheidungswesentlichen Stand der Technik darzulegen, vermögen sie die von der beschwerdeführenden Partei gerügte Vorschreibung 11 schon deswegen nicht zu stützen, weil eine technische Ausstattung, die nach den Feststellungen der belangten Behörde erst seit Herbst 2002 verfügbar war, jedenfalls im September 2001 noch nicht Stand der Technik iSd § 9b EisbG sein konnte. In ihrer Gegenschrift räumt die belangte Behörde auch ein, dass sie bei Erlassung des angefochtenen Bescheides vom Stand der Technik des Jahres 2004 ausgegangen ist.

6. Da die belangte Behörde somit der Erteilung der Bauartgenehmigung (und der mit ihr verbundenen Betriebsbewilligung) unter Vorschreibung von Auflagen nicht den gemäß § 32b Abs 1 EisbG maßgebenden Stand der Technik zum Zeitpunkt des Einlangens des verfahrenseinleitenden Antrags vom 25. September 2001 zugrundegelegt hat, hat sie den angefochtenen Bescheid mit Rechtswidrigkeit seines Inhaltes belastet, sodass dieser gemäß § 42 Abs 2 Z 1 VwGG aufzuheben war.

Der Ausspruch über den Aufwandsatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG iVm der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2003, BGBl II Nr 333.

Wien, am 12. September 2007

Schlagworte

Maßgebende Rechtslage maßgebender Sachverhalt Definition von Begriffen mit allgemeiner Bedeutung VwRallg7

Auslegung unbestimmter Begriffe VwRallg3/4 Individuelle Normen und Parteienrechte Auslegung von Bescheiden und von Parteierklärungen VwRallg9/1

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2007:2006030169.X00

Im RIS seit

16.10.2007

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, <http://www.vwgh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at