

TE Bvwg Erkenntnis 2020/2/27 W110 2218292-1

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 27.02.2020

Entscheidungsdatum

27.02.2020

Norm

B-VG Art133 Abs4

FSG §2

FSG §34

FSG-GV §1

Gebührengesetz 1957 §14 TP6

Schiffsbesatzungsverordnung §1 Abs1

Schiffsbesatzungsverordnung §4

Schiffsbesatzungsverordnung §5 Abs1

Schiffsbesatzungsverordnung §6

VwGG §25a Abs1

VwGVG §24 Abs1

VwGVG §24 Abs4

VwGVG §28 Abs1

VwGVG §28 Abs2

Spruch

W110 2218292-1/2E

IM NAMEN DER REPUBLIK!

Das Bundesverwaltungsgericht hat durch den Richter Dr. Peter CHVOSTA als Einzelrichter über die Beschwerde des XXXX gegen den Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom XXXX , GZ XXXX , im Zusammenhang mit der beantragten Ausstellung eines Schifferdienstbuches als Schiffsführer, zu Recht erkannt:

A)

Die Beschwerde wird gemäß §§ 4, 5, 6 Schiffsbesatzungsverordnung sowie § 28 Abs. 1 und 2 VwGVG als unbegründet abgewiesen.

B)

Die Revision ist gemäß § 25a Abs. 1 VwGG iVm Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig.

Text

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE:

I. Verfahrensgang:

1. Mit dem am XXXX beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (als der im vorliegenden Beschwerdeverfahren belangten Behörde) eingelangten Antrag begehrte der Beschwerdeführer die Ausstellung eines Schifferdienstbuches für die Qualifikation als Schiffsführer. Dem Antrag schloss der Beschwerdeführer ein Passfoto und sein "Schiffsführerpatent - 10 m" in Kopie bei.

2. Mit Mängelbehebungsauftrag vom XXXX forderte die belangte Behörde den Beschwerdeführer auf, einen Identitätsnachweis (durch Vorlage einer Kopie des gültigen Reisepasses oder Personalausweises oder Führerscheins), einen Nachweis der geistigen und körperlichen Eignung und einen Nachweis der Qualifikation als Schiffsführer bis längstens XXXX vorzulegen. Erläuternd führte die belangte Behörde aus, dass jedes Mitglied der nautischen Mindestbesatzung auf einem Binnenschiff seine Qualifikation und seine Tauglichkeit mit dem Schifferdienstbuch nachweisen müsse. Davon ausgenommen seien Besatzungsmitglieder auf Kleinfahrzeugen (Länge von weniger als 20 m und für nicht mehr als zwölf Fahrgäste zugelassen). Sollten die entsprechenden Nachweise nicht fristgemäß vorgelegt werden, sei der Antrag - so die belangte Behörde - zurückzuweisen.

3. Der Beschwerdeführer suchte mit E-Mail vom XXXX um Fristverlängerung bis XXXX an und wies schließlich mit Schreiben vom XXXX darauf hin, dass er Beschwerdeführer seit XXXX Inhaber eines gültigen Schiffsführerpatents sei. Sowohl der Nachweis der geistigen und körperlichen Eignung als auch der Nachweis der Qualifikation als Schiffsführer seien durch die Vorlage seines "Schiffsführerpatentes - 10 m" gegeben. Dem Schreiben legte der Beschwerdeführer die bereits mit Antragstellung vorgelegten Kopien, eine Kopie seines Personalausweises der Republik Österreich und eine Bestätigung des Magistratsabteilung 58 (Wasserrecht) vom XXXX bei, demzufolge der Beschwerdeführer seit XXXX das Schiffsführerpatent besitze.

4. Nach Gewährung einer weiteren Fristerstreckung bis zum XXXX teilte die belangte Behörde dem Beschwerdeführer mit Parteiengehör vom XXXX mit, dass der Identitätsnachweis erbracht worden sei. Zum Nachweis der körperlichen Eignung habe der Beschwerdeführer ein Schiffsführerpatent - 10 m vorgelegt, das jedoch - so die belangte Behörde - vor dem Hintergrund des § 5 Abs. 1 der Schiffsbesatzungsverordnung nicht ausreichend sei. Die Erfüllung der Voraussetzungen sei durch ein ärztliches Gutachten eines Amtsarztes oder eines nach § 34 FSG bestellten sachverständigen Arztes für Allgemeinmedizin nachzuweisen, das im Zeitpunkt der Antragstellung nicht älter als drei Monate sein dürfe. Dem Beschwerdeführer wurde die Gelegenheit gegeben binnen vier Wochen ab Zustellung dieses Schreibens Stellung zu nehmen, andernfalls der Antrag abgewiesen werde.

5. Der Beschwerdeführer äußerte sich dazu nicht.

6. Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid vom XXXX, GZ XXXX, nachweislich am XXXX zugestellt, wies die belangte Behörde den Antrag des Beschwerdeführers auf Ausstellung eines Schifferdienstbuches als Schiffsführer ab und schrieb Gebühren in Höhe von gesamt EUR XXXX vor.

Die belangte Behörde begründete ihre Entscheidung im Wesentlichen, dass der Nachweis der körperlichen und geistigen Eignung nicht erbracht worden sei. Das vom Beschwerdeführer als Qualifikationsnachweis vorgelegte Schiffsführerpatent - 10 m berechtere nur zur Führung von Kleinfahrzeugen, diese seien jedoch ausdrücklich gemäß § 1 Abs. 1 Schiffsbesatzungsverordnung vom sachlichen Geltungsbereich dieser Verordnung ausgenommen. Die Qualifikation sei damit nicht nachgewiesen worden.

7. Gegen diesen Bescheid erhob der Beschwerdeführer die vorliegende, rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerde, in welcher er im Wesentlichen die Gesetzwidrigkeit der Schiffsbesatzungsverordnung geltend machte, da eine Ungleichbehandlung und eine Verletzung des Gleichheitssatzes vorliegen würde. Dazu vertrat der Beschwerdeführer die Ansicht, dass für die Erlangung und Ausstellung eines Schiffsführerpatents die gleiche geistige und körperliche Eignung durch ein ärztliches Gutachten nachzuweisen sei, wie für die Ausstellung eines Schifferdienstbuches. Somit wäre mit der Vorlage des Schiffsführerpatents seine geistige und körperliche Eignung erbracht worden.

Wenn es doch erforderlich wäre, werde der Beschwerdeführer seine körperliche und geistige Eignung auch durch ein ärztliches Gutachten nachweisen. Sollte es erforderlich sein, werde eine Verhandlung angeregt. Schließlich beantragte der Beschwerdeführer, den angefochtenen Bescheid aufzuheben oder abzuändern.

8. Die belangte Behörde legte die Beschwerde am XXXX dem Bundesverwaltungsgericht vor und stellte den Antrag, die Beschwerde als unbegründet abzuweisen. Die Durchführung einer mündlichen Beschwerdeverhandlung wurde nicht beantragt.

II. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen:

1. Folgender Sachverhalt steht fest:

Der Beschwerdeführer beehrte mit Antrag vom XXXX die Ausstellung eines Schifferdienstbuches als Schiffsführer. Trotz Aufforderung der belangten Behörde und mehrmalig gewährter Fristerstreckung legte der Beschwerdeführer - abgesehen vom Schiffsführerpatent - 10 m - kein weiteres Dokument als Nachweis seiner geistigen und körperlichen Eignung vor.

2. Beweiswürdigung:

Diese Feststellungen beruhen auf dem Inhalt des von der belangten Behörde vorgelegten Verwaltungsakts. Der Sachverhalt war bereits im Verfahren vor der belangten Behörde unstrittig.

3. Rechtliche Beurteilung:

Zu A) Abweisung der Beschwerde:

3.1. Für die Beurteilung eines Anbringens kommt es auf den Inhalt in seiner Gesamtheit und auf das erkennbare oder erschließbare Ziel des Einschreiters an. Bei eindeutigem Inhalt eines Anbringens ist eine davon abweichende, nach außen nicht zum Ausdruck kommende Absicht des Einschreiters nicht maßgebend, wogegen bei undeutlichem Inhalt eines Anbringens der Wille der Partei nach dem objektiven Erklärungswert der Eingabe zu erforschen ist (vgl. VwGH 28.5.2019, Ra 2018/15/0108 mwN; ferner VwGH 27.10.2014, Ra 2014/02/0053 sowie Hengstschläger/Leeb, AVG² [2014] § 13 Rz 38).

Die Beschwerde wendete sich unzweideutig gegen die Ansicht der belangten Behörde, dass das vom Beschwerdeführer vorgelegte Schiffsführerpatent - 10 m nicht als Nachweis der körperlichen und geistigen Eignung für die Ausstellung eines Schifferdienstbuches ausreiche. Der Beschwerdeführer trat der behördlichen Auffassung argumentativ entgegen und unterstrich dies mit der Bemerkung, dass "alle geforderten Nachweise erbracht" worden seien. Soweit der Beschwerde in der Folge anmerkte, er werde die körperliche Eignung durch ein ärztliches Gutachten nachweisen - "wenn es doch erforderlich wäre" -, so kann dies vor dem Hintergrund der übrigen unmissverständlichen Beschwerdeausführungen (nicht als konkretes Beweisanbot im Beschwerdeverfahren, sondern) nur als Klarstellung dahingehend interpretiert werden, dass der Beschwerdeführer im Falle der Erfolglosigkeit seines Rechtsmittels gewillt sein werde, der behördlichen Sichtweise (nach endgültiger Klärung der Streitfrage) Rechnung zu tragen.

3.2. Die maßgeblichen Bestimmungen der Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über die Mindestbesatzung von Fahrzeugen (Schiffsbesatzungsverordnung), BGBl. II Nr. 518/2004 idF BGBl. II Nr. 32/2019, lauten auszugsweise wie folgt:

"Mitglieder der Besatzung - Befähigung

§ 4. (1) Als Mitglieder der Besatzung gelten: Decksmann, Leichtmatrose (Schiffsjunge), Matrose, Matrosen-Motorwart, Bootsmann, Steuermann, Schiffsführer, Maschinist, Fahrgastbetreuer und Fahrgast-Ersthelfer und Atemschutzgeräteträger. Diese Bezeichnungen sind für Frauen in der weiblichen Form zu verwenden (zB Decksfrau, Leichtmatrosin (Schiffsmädchen), Matrosen-Motorwartin).

(2) Befähigung der Besatzungsmitglieder ist:

1. beim Decksmann ein Mindestalter von 18 Jahren;

2. beim Leichtmatrosen (Schiffsjungen) ein Mindestalter von 15 Jahren und ein vertraglich geregeltes Lehrverhältnis für den Lehrberuf Binnenschiffahrt;

3. beim Matrosen ein Mindestalter von 19 Jahren und eine Fahrzeit als Decksmann in der Binnenschiffahrt von mindestens einem Jahr;

4. beim Matrosen-Motorwart eine Fahrzeit von mindestens einem Jahr als Matrose auf einem Motorfahrzeug und die Kenntnisse gemäß § 7;

5. beim Bootsmann

a) ein erfolgreicher Abschluss einer dreijährigen Ausbildung nach Z 2, wenn diese Ausbildung eine Fahrzeit in der Binnenschifffahrt von mindestens einem Jahr einschließt oder

b) eine Fahrzeit in der Binnenschifffahrt von mindestens zwei Jahren als Matrose gemäß Z 3;

6. beim Steuermann eine Fahrzeit in der Binnenschifffahrt von mindestens einem Jahr als Bootsmann;

7. beim Schiffsführer der gemäß Teil 7 des Schifffahrtsgesetzes erforderliche Befähigungsausweis;

8. beim Maschinisten (Mechaniker)

a) ein Mindestalter von 18 Jahren und eine mit Erfolg abgelegte Abschlussprüfung eines Berufsausbildungskurses in der Motoren- oder Metallbranche, oder

b) eine Fahrzeit von mindestens zwei Jahren als Matrosen-Motorwart auf einem Motorfahrzeug;

9. beim Fahrgastbetreuer ein Mindestalter von 18 Jahren und der Nachweis einer Unterweisung, die nicht länger als fünf Jahre zurückliegt. Die Unterweisung hat zu umfassen:

a) eine theoretische Unterweisung im Ausmaß von mindestens 4 Stunden zur Vermittlung von allgemeinen Kenntnissen über Rettungs-, Feuerlösch- und Sicherheitsausrüstung von Fahrgastschiffen und die Einleitung von Hilfsmaßnahmen, von Grundbegriffen über die Stabilität im Falle einer Havarie und von Grundsätzen der Panikverhütung sowie eine praktische Unterweisung von mindestens 4 Stunden in der Handhabung der Rettungs-, Feuerlösch- und Sicherheitsausrüstung und der praktischen Umsetzung von Sicherheitsvorschriften. Diese Unterweisung ist durch eine schriftliche Bestätigung eines Schiffsführers oder eines Ingenieurkonsulenten für Maschinenbau (Schiffstechnik), der von einem konzessionierten Schifffahrtsunternehmen für sicherheitsrelevante Ausbildungen ermächtigt und der Konzessionsbehörde gemeldet wurde, nachgewiesen werden;

b) eine fahrzeugbezogene Unterweisung und Übungen gemäß § 11.05 Z 1 der Wasserstraßen-Verkehrsordnung (WVO), BGBl. II Nr. 31/2019, die durch die Eintragungen im Bordbuch oder Schiffstagebuch nachgewiesen werden kann;

10. beim Fahrgast-Ersthelfer eine Befähigung gemäß Z 9 und Nachweis einer Unterweisung in lebensrettenden Sofortmaßnahmen gemäß § 6 der Führerscheingesetz-Durchführungsverordnung - FSG-DV, BGBl. II Nr. 320/1997 in der geltenden Fassung, die nicht länger als fünf Jahre zurückliegt;

11. beim Atemschutzgeräteträger eine Befähigung gemäß Z 9 und der Nachweis der Teilnahme an jährlich mit Atemschutzgeräten abzuhaltenden Übungen.

Mitglieder der Besatzung - Eignung

§ 5. (1) Die körperliche Eignung für den Beruf hat bei Besatzungsmitgliedern gemäß § 4 Abs. 2 Z 1 bis 8 der Eignung zum Lenken eines Kraftfahrzeuges der Klasse C (§ 2 des Führerscheingesetzes (FSG), BGBl. I Nr. 120/1997) gemäß der Führerscheingesetz-Gesundheitsverordnung, BGBl. II Nr. 322/1997, in der jeweils geltenden Fassung, mit der Maßgabe zu entsprechen, dass darüber hinaus das Farbumscheidungsvermögen des Bewerbers durch einen anerkannten medizinischen Test (Farnsworth Panel D15 oder aus medizinischer Sicht gleichwertig) nachgewiesen sein muss. Werden die Anforderungen an das Farbumscheidungsvermögen nicht erfüllt, ist im Schifferdienstbuch unter Nachweis der Eignung die Auflage einzutragen, dass der Inhaber nicht als Rudergänger gemäß § 1.09 der Wasserstraßen-Verkehrsordnung eingesetzt werden darf. Die geistige und körperliche Eignung ist bei der erstmaligen Einstellung als Besatzungsmitglied durch ein ärztliches Gutachten nachzuweisen, das zum Zeitpunkt der Antragstellung nicht älter als drei Monate sein darf.

(2) Die Anforderungen an das Seh- und Hörvermögen gemäß §§ 8 und 9 der Führerscheingesetz-Gesundheitsverordnung gelten nicht für die Funktion des Maschinisten.

(3) Nach Vollendung des 65. Lebensjahres und danach jährlich ist der Nachweis der Tauglichkeit nach Maßgabe der Abs. 1 und 2 jeweils spätestens innerhalb von drei Monaten zu erneuern.

(4) Die körperliche Eignung von Besatzungsmitgliedern auf anderen Gewässern als Wasserstraßen, die keine Ausstellung eines Schifferdienstbuches beantragen, ist abweichend von Abs. 1 durch ein ärztliches Gutachten über die Eignung zur Führung von Kraftfahrzeugen der Gruppe 1 gemäß Führerscheingesetz-Gesundheitsverordnung

nachzuweisen.

(5) Atemschutzgeräteträger gemäß § 4 Abs. 2 Z 11 haben die Eignung zum Tragen von Atemschutzgeräten gemäß Anlage 2 der Verordnung über die Gesundheitsüberwachung am Arbeitsplatz, BGBl. II Nr. 27/1997 in der geltenden Fassung, durch ein ärztliches Gutachten nachzuweisen, das bei der erstmaligen Teilnahme an Übungen nicht älter als zwei Monate sein darf. Der Nachweis der Eignung ist jährlich zu erneuern.

(6) Hat ein Schifffahrtspolizeiorgan gemäß § 38 Abs. 2 des Schifffahrtsgesetzes begründete Zweifel an der Eignung eines Besatzungsmitgliedes, kann es die Vorlage eines neuen ärztlichen Gutachtens verlangen. Die Kosten dafür trägt das Besatzungsmitglied nur dann selbst, wenn sich die Zweifel als begründet erweisen.

Nachweis der Befähigung - Schifferdienstbuch

§ 6. (1) Die Befähigung für eine Funktion an Bord muss jederzeit nachgewiesen werden können

1. vom Schiffsführer durch den gemäß Teil 7 des Schifffahrtsgesetzes erforderlichen Befähigungsausweis,
2. von den Mitgliedern der Besatzung gemäß § 4 Abs. 2 Z 1 bis 8 durch das Schifferdienstbuch oder den Befähigungsausweis gemäß Z 1,
3. von den Mitgliedern der Besatzung gemäß § 4 Abs. 2 Z 9 bis 11 durch die schriftlichen Nachweise der geforderten Unterweisungen und Übungen.

(2) Das Schifferdienstbuch enthält einerseits allgemeine Angaben, wie die ärztlichen Gutachten und die Befähigung des Inhabers gemäß § 4, andererseits spezifische Angaben über die ausgeführten Reisen. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat die allgemeinen Angaben einzutragen. Die Schifffahrtspolizeiorgeane gemäß § 38 Abs. 2 des Schifffahrtsgesetzes sind zuständig für die Kontrollvermerke. Sie dürfen dazu die Vorlage von Bordbüchern vollständig oder auszugsweise oder von anderen geeigneten Belegen verlangen. Sie dürfen nur solche Reisen mit einem Kontrollvermerk versehen, die nicht länger als 15 Monate zurückliegen.

(3) Jedes Mitglied der Besatzung muss im Besitz eines auf seine Person ausgestellten Schifferdienstbuches nach dem Muster der Anlage 1 oder eines anderen von der zuständigen Behörde anerkannten gültigen Dienstbuches sein. Diese Person wird als Inhaber des Schifferdienstbuches bezeichnet. Der Inhaber hat sein Schifferdienstbuch

1. bei erstmaliger Dienstaufnahme an Bord dem Schiffsführer auszuhändigen und
2. ab Ausgabedatum jeweils mindestens einmal innerhalb zwölf Monaten einer örtlich zuständigen Behörde vorzulegen und mit Kontrollvermerk gemäß Abs. 2 versehen zu lassen.

Ein Steuermann ist von der Vorlagepflicht gemäß Z 2 befreit, wenn er ein Kapitänspatent gemäß Teil 7 des Schifffahrtsgesetzes nicht erwerben will. Sollte er dennoch später diesen Befähigungsausweis erwerben wollen, dann können nur solche Streckenfahrten berücksichtigt werden, die im Schifferdienstbuch eingetragen und mit einem Kontrollvermerk gemäß Abs. 2 versehen sind.

(4) Der Schiffsführer hat

1. in den Schifferdienstbüchern der Besatzung regelmäßig alle Eintragungen nach Maßgabe der Anlage 1, Anweisungen zur Führung des Schifferdienstbuches, vorzunehmen,
2. es bis zur Beendigung des Dienst-, Arbeits- oder sonstigen Verhältnisses sicher zu verwahren,
3. dem Inhaber auf dessen Wunsch das Schifferdienstbuch jederzeit und unverzüglich auszuhändigen.

(5) Bei Mitgliedern der Besatzung, die im Besitz eines Kapitänspatentes gemäß Teil 7 des Schifffahrtsgesetzes sind, treten diese Befähigungsausweise an die Stelle des Schifferdienstbuches.

(6) Abweichend von Abs. 1 und 3 kann auf anderen Gewässern als Wasserstraßen die Befähigung zum Decksmann durch den Nachweis des Mindestalters von 18 Jahren und das ärztliche Gutachten gemäß § 5 nachgewiesen werden. Ein Schifferdienstbuch kann auf Antrag ausgestellt werden."

§ 2 des Führerscheingesetzes, BGBl. I Nr. 120/1997 idF BGBl. I Nr. 15/2017 (im Folgenden: FSG), lautet wie folgt:

"Umfang der Lenkberechtigung

§ 2. (1) Die Lenkberechtigung darf nur für folgende Klassen von Kraftfahrzeugen gemäß 2 KFG 1967 erteilt werden:

1. Klasse AM:

- a) Motorfahrräder,
- b) vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge;

2. Klasse A1:

- a) Motorräder mit oder ohne Beiwagen mit einem Hubraum von bis zu 125 ccm, mit einer Motorleistung von nicht mehr als 11 kW und einem Verhältnis von Leistung/Eigengewicht von nicht mehr als 0,1 kW/kg,
- b) dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer Leistung von nicht mehr als 15 kW;

3. Klasse A2: Motorräder mit oder ohne Beiwagen mit einer Motorleistung von bis zu 35 kW und einem Verhältnis von Leistung/Eigengewicht von nicht mehr als 0,2 kW/kg, die nicht von einem Fahrzeug mit mehr als der doppelten Motorleistung abgeleitet sind;

4. Klasse A:

- a) Motorräder mit oder ohne Beiwagen,
- b) dreirädrige Kraftfahrzeuge;

5. Klasse B:

- a) Kraftwagen mit nicht mehr als acht Plätzen für beförderte Personen außer dem Lenkerplatz und mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3500 kg,
- b) dreirädrige Kraftfahrzeuge, sofern der Lenker das 21. Lebensjahr vollendet hat,
- c) Krafträder der Klasse A1, wenn der Besitzer der Lenkberechtigung für die Klasse B
 - aa) seit mindestens fünf Jahren ununterbrochen im Besitz einer gültigen Lenkberechtigung für die Klasse B ist,
 - bb) sich nicht mehr in der Probezeit gemäß § 4 befindet,
 - cc) nachweist, eine praktische Ausbildung im Lenken von derartigen Krafträdern absolviert zu haben und
 - dd) der Code 111 in den Führerschein eingetragen ist;

6. Klasse BE: falls bei der Genehmigung der Fahrzeuge nichts anderes festgelegt worden ist, ein Zugfahrzeug der Klasse B und einen Anhänger oder Sattelanhänger mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3500 kg;

7. Klasse C1: Kraftwagen, bei denen die höchstzulässige Gesamtmasse mehr als 3500 kg aber nicht mehr als 7500 kg beträgt und die nicht unter die Klasse D1 oder D fallen;

8. Klasse C1E: falls bei der Genehmigung der Fahrzeuge nichts anderes festgelegt worden ist:

- a) ein Zugfahrzeug der Klasse C1 und einen Anhänger oder Sattelanhänger mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg, sofern die höchste zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination 12000 kg nicht übersteigt,
- b) ein Zugfahrzeug der Klasse B und einen Anhänger oder Sattelanhänger mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3500 kg, sofern die höchste zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination 12000 kg nicht übersteigt;

9. Klasse C:

- a) Kraftwagen, bei denen die höchstzulässige Gesamtmasse mehr als 3500 kg beträgt und die nicht unter die Klasse D1 oder D fallen,
- b) Sonderkraftfahrzeuge,

(Anm.: lit. c aufgehoben durch BGBl. I Nr. 68/2016)

10. Klasse CE: falls bei der Genehmigung der Fahrzeuge nichts anderes festgelegt worden ist, ein Zugfahrzeug der Klasse C und einen Anhänger oder Sattelanhänger mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg;

11. Klasse D1: Kraftwagen mit nicht mehr als 16 Plätzen für beförderte Personen außer dem Lenkerplatz mit einer höchsten Gesamtlänge von acht Metern und die zur Personenbeförderung ausgelegt und gebaut sind;

12. Klasse D1E: falls bei der Genehmigung der Fahrzeuge nichts anderes festgelegt worden ist, ein Zugfahrzeug der Klasse D1 und einen Anhänger mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg;

13. Klasse D:

- a) Kraftwagen mit mehr als acht Plätzen für beförderte Personen außer dem Lenkerplatz,
- b) Sonderkraftfahrzeuge;

14. Klasse DE: falls bei der Genehmigung der Fahrzeuge nichts anderes festgelegt worden ist, ein Zugfahrzeug der Klasse D und einen Anhänger mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von mehr als 750 kg;

15. Klasse F:

- a) Zugmaschinen,
- b) Motorkarren,
- c) selbstfahrende Arbeitsmaschinen,
- d) landwirtschaftliche selbstfahrende Arbeitsmaschinen,
- e) Transportkarren,

jeweils mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 50 km/h sowie

- f) Einachszugmaschinen, die mit einem anderen Fahrzeug oder Gerät so verbunden sind, dass sie mit diesem ein einziges Kraftfahrzeug bilden, das nach seiner Eigenmasse und seiner Bauartgeschwindigkeit einer Zugmaschine mit einer Bauartgeschwindigkeit von nicht mehr als 25 km/h entspricht und
- g) Sonderkraftfahrzeuge.

(1a) Abweichend von Abs. 1 Z 5 lit. a umfasst die Klasse B auch Kraftwagen, deren höchstzulässige Gesamtmasse mehr als 3500 kg, aber nicht mehr als 4250 kg beträgt, sofern

- 1. sie elektrisch angetrieben werden,
- 2. sie für den Gütertransport eingesetzt werden,
- 3. mit diesem Kraftwagen keine Anhänger gezogen werden und
- 4. der Lenker eine zusätzliche Ausbildung im Ausmaß von fünf Unterrichtseinheiten absolviert hat und der Code 120 in den Führerschein eingetragen ist.

Diese Berechtigung gilt nur für den Verkehr in Österreich. Die näheren Bestimmungen über den Inhalt der Ausbildung gemäß Z 4 und die Ausbildungsbestätigung sind vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung festzusetzen.

(2) Das Ziehen eines Anhängers mit Kraftfahrzeugen der nachfolgend genannten Klassen ist in folgendem Umfang gestattet:

1. Klassen AM, A1, A2, A: ein Anhänger gemäß 104 Abs. 5 KFG 1967;

2. mit einem Zugfahrzeug der Klasse B:

- a) einen leichten Anhänger,
- b) falls bei der Genehmigung der Fahrzeuge nichts anderes festgelegt worden ist einen anderen als leichten Anhänger, sofern die höchste zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination 3500 kg nicht übersteigt,
- c) falls bei der Genehmigung der Fahrzeuge nichts anderes festgelegt worden ist einen anderen als leichten Anhänger, sofern die höchste zulässige Gesamtmasse der Fahrzeugkombination mehr als 3500 kg aber nicht mehr als 4250 kg beträgt; zum Ziehen solcher Anhänger ist die Absolvierung einer theoretischen und praktischen Ausbildung im Ausmaß von insgesamt sieben Unterrichtseinheiten erforderlich;

3. Klassen C1, C, D1 und D: leichte Anhänger;

4. Klasse F: in Verbindung mit einem in Abs. 1 Z 15 lit. a, b oder d genannten Zugfahrzeug: alle Anhänger; in Verbindung mit einem in Abs. 1 Z 15 lit. c und g genannten Zugfahrzeug: Anhänger mit einer höchst zulässigen Gesamtmasse von nicht mehr als 3 500 kg.

(3) Für die in Abs. 1 genannten Klassen von Lenkberechtigungen werden folgende Äquivalenzen festgelegt:

1. die Lenkberechtigung für die Klasse A2 umfasst auch die Lenkberechtigung für die Klasse A1,
2. die Lenkberechtigung für die Klasse A umfasst auch die Lenkberechtigung für die Klasse A1 und A2,
3. die Lenkberechtigung für die Klasse C umfasst auch die Klasse C1, die Klasse CE die Klasse C1E, die Klasse D die Klasse D1 und die Klasse DE die Klasse D1E,
4. die Lenkberechtigungen für die Klassen C1 und C umfassen jeweils auch die Lenkberechtigung für die Klasse F,
5. die Lenkberechtigungen für die Klassen C1E, CE, D1E und DE umfassen jeweils auch die Lenkberechtigung für die Klasse BE,
6. die Lenkberechtigung für die Klasse CE umfasst auch die Lenkberechtigung für die Klasse DE, wenn der Lenker die Lenkberechtigung für die Klasse D besitzt,
7. die Lenkberechtigung jeder der in Abs. 1 Z 2 bis 15 genannten Klassen umfassen die Lenkberechtigung für die Klasse AM,
8. für die Anwendung des Abs. 1 gilt ein Gelenkkraftfahrzeug als Kraftwagen,
9. Personen, die seit mindestens drei Jahren im Besitz einer gültigen Lenkberechtigung für die Klassen B und F sind, darf eine Lenkberechtigung für die Klasse BE erteilt werden, wenn
 - a) der Antragsteller glaubhaft macht, dass er in dieser Zeit auch andere als leichte Anhänger gezogen hat,
 - b) keine Bedenken hinsichtlich der gesundheitlichen Eignung bestehen und
 - c) der Antragsteller die praktische Fahrprüfung erfolgreich abgelegt hat; § 10 Abs. 2 ist nicht anzuwenden,
10. Personen, die im Besitz einer Lenkberechtigung für die Klasse B sind und den Code 96 im Führerschein eingetragen haben, darf eine Lenkberechtigung für die Klasse BE ohne theoretische und praktische Ausbildung in der Fahrschule erteilt werden.

(4) Folgende (Lenk-)Berechtigungen gelten nur für den Verkehr in Österreich und in jenen Staaten, die diese (Lenk-)Berechtigungen anerkannt haben:

1. die Berechtigung, dreirädrige Kraftfahrzeuge mit einer Lenkberechtigung für die Klasse B zu lenken (Abs. 1 Z 5 lit. b),
2. die vorgezogene Lenkberechtigung für die Klasse B (§ 19) bis zur Vollendung des 18. Lebensjahres,
3. die Klasse F sowie
4. die Berechtigung, Krafträder der Klasse A1 mit einer Lenkberechtigung für die Klasse B zu lenken (Abs. 1 Z 5 lit. c).

(5) Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat durch Verordnung die näheren Bestimmungen über den Inhalt der Ausbildung gemäß Abs. 1 Z 5 lit. c und Abs. 2 Z 2 lit. c festzusetzen."

§ 1 der Führerscheingesetz-Gesundheitsverordnung, BGBl. II Nr. 322/1997 idF BGBl. II Nr. 280/2011, lautet:

"Begriffsbestimmungen

§ 1. Im Sinne dieser Verordnung bedeutet:

1. ärztliches Gutachten: ein von einem Amtsarzt oder von einem gemäß § 34 FSG bestellten sachverständigen Arzt für Allgemeinmedizin gemäß der Anlage erstelltes Gutachten, das in begründeten Fällen auch fachärztliche Stellungnahmen, gegebenenfalls eine Beobachtungsfahrt gemäß § 9 FSG oder erforderlichenfalls auch eine verkehrspsychologische Stellungnahme zu umfassen hat.
2. fachärztliche Stellungnahme: diese hat ein Krankheitsbild zu beschreiben und dessen Auswirkungen auf das Lenken von Kraftfahrzeugen zu beurteilen und ist von einem Facharzt des entsprechenden Sonderfaches abzugeben. In dieser ist gegebenenfalls auch die kraftfahrtspezifische Leistungsfähigkeit mitzubeurteilen.

3. verkehrspsychologische Untersuchung eines Bewerbers um eine Lenkberechtigung oder eines Führerscheinbesitzers: diese besteht aus

a) der Prüfung seiner kraftfahrspezifischen verkehrspsychologischen Leistungsfähigkeit und

b) der Untersuchung seiner Bereitschaft zur Verkehrsanpassung.

4. amtsärztliche Nachuntersuchung: Grundlage für ein von einem Amtsarzt erstelltes ärztliches Gutachten über die Eignung zum Lenken von Kraftfahrzeugen eines Besitzers einer Lenkberechtigung; sie umfasst sowohl das Aktenstudium als auch die Beurteilung allfälliger fachärztlicher oder verkehrspsychologischer Stellungnahmen sowie gegebenenfalls eine Beobachtungsfahrt und hat sich auf die gesundheitlichen Mängel zu beschränken, auf Grund derer die Nachuntersuchung vorgeschrieben wurde, es sei denn, anlässlich der Nachuntersuchung treten andere Auffälligkeiten auf.

5. ärztliche Kontrolluntersuchung: Grundlage für eine fachärztliche Stellungnahme, auf Grund bestimmter Leiden, die im Hinblick auf eine Befristung der Lenkberechtigung regelmäßig durchzuführen ist und für die amtsärztliche Nachuntersuchung erforderlich ist.

6. Wiederholungsuntersuchung: Grundlage für das von Besitzern von Lenkberechtigungen der Klassen C(C1), CE(C1E), D(DE) und D1(D1E) gemäß § 17a Abs. 2 vorzulegende ärztliche Gutachten.

7. Beobachtungsfahrt: eine Fahrt von mindestens 30 Minuten für die Gruppe 1 und mindestens 45 Minuten für die Gruppe 2 im Beisein eines Amtsarztes und/oder gegebenenfalls eines technischen Sachverständigen. Es ist dabei die Beherrschung des Fahrzeuges, das verkehrsangepasste und mit Rücksicht auf andere Verkehrsteilnehmer umsichtige Fahren sowie die Kompensation von gesundheitlichen Mängeln zu beobachten. Die Beobachtungsfahrt hat insbesondere zu umfassen:

a) Überqueren von mindestens vier ungeregelten Kreuzungen,

b) Überholen und Vorbeifahren,

c) links und rechts einbiegen,

d) Kreisverkehr,

e) Anfahren auf Steigungen,

f) Rückwärtsfahren,

g) Ausparken, Einparken, Umdrehen,

h) Slalomfahrt bei Kraftfahrzeugen der Klasse A.

8. Gruppe 1: Kraftfahrzeuge der Klassen AM, A(A1, A2), B, BE und F,

9. Gruppe 2: Kraftfahrzeuge der Klassen C(C1), CE(C1E), D(D1) und DE(D1E)."

3.3. Zur Abweisung des Antrages:

3.3.1. Gemäß § 5 der Schiffsbesatzungsverordnung hat die körperliche Eignung für den Beruf bei Besatzungsmitgliedern gemäß § 4 Abs. 2 Z 1 bis 8 der Eignung zum Lenken eines Kraftfahrzeuges der Klasse C iSd § 2 FSG gemäß der Führerscheingesetz-Gesundheitsverordnung mit der Maßgabe zu entsprechen, dass darüber hinaus das Farbumscheidungsvermögen des Bewerbers durch einen anerkannten medizinischen Test (Farnsworth Panel D15 oder aus medizinischer Sicht gleichwertig) nachgewiesen sein muss. Die Erfüllung dieser Voraussetzungen ist durch ein ärztliches Gutachten nachzuweisen, das im Zeitpunkt der Antragstellung nicht älter als drei Monate sein dürfe.

§ 1 der Führerscheingesetz-Gesundheitsverordnung definiert ein ärztliches Gutachten als ein von einem Amtsarzt oder von einem gemäß § 34 FSG bestellten sachverständigen Arzt für Allgemeinmedizin gemäß der Anlage erstelltes Gutachten, das in begründeten Fällen auch fachärztliche Stellungnahmen, gegebenenfalls eine Beobachtungsfahrt gemäß § 9 FSG oder erforderlichenfalls auch eine verkehrspsychologische Stellungnahme zu umfassen hat.

Bei Bewerberinnen und Bewerbern um das Schiffsführerpatent - 10 m oder das Schiffsführerpatent - 10 m - Seen und Flüsse hat die geistige und körperliche Eignung der Eignung zum Lenken eines Kraftfahrzeuges der Klasse B gemäß § 2

FSG mit der Maßgabe zu entsprechen, wobei darüber hinaus ein ausreichendes Farbunterscheidungsvermögen nachgewiesen sein muss (siehe § 5 Abs. 2 der Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Führung von Fahrzeugen auf Binnengewässern - Schiffsführerverordnung).

3.3.2. Sohin entspricht das vom Beschwerdeführer im Rahmen seiner Antragstellung vorgelegte Schiffsführerpatent - 10m der geistigen und körperlichen Eignung zum Lenken eines Kraftfahrzeuges der Klasse B iSd § 2 FSG, wogegen die körperliche Eignung für den Beruf bei Besatzungsmitgliedern (wie u.a. beim Schiffsführer) der Eignung zum Lenken eines Kraftfahrzeuges der Klasse C iSd § 2 FSG zu entsprechen hat.

Folglich hat der Beschwerdeführer die in der Schiffsbesatzungsverordnung vorgesehenen Voraussetzungen nicht erbracht, weshalb die belangte Behörde (nach erfolgloser Aufforderung zur Beseitigung dieses Mangels) zu Recht den Antrag des Beschwerdeführers abgewiesen hat.

3.3.3. Soweit der Beschwerdeführer seinen Standpunkt auf verfassungsrechtliche Überlegungen stützt, ist Folgendes zu bemerken:

Der Gleichheitsgrundsatz bindet nach ständiger Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes auch den Gesetzgeber (vgl. z.B. VfSlg. 13.327/1993, 16.407/2001, 20.151/2017). Er setzt ihm insofern inhaltliche Schranken, als er verbietet, sachlich nicht begründbare Regelungen zu treffen (vgl. z.B. VfSlg. 14.039/1995, 16.407/201). Innerhalb dieser Schranken ist es dem Gesetzgeber jedoch von Verfassungs wegen durch den Gleichheitsgrundsatz nicht verwehrt, seine politischen Zielvorstellungen auf die ihm geeignet erscheinende Art zu verfolgen (vgl. etwa VfSlg. 16.176/2001, 16.504/2002). Ob eine Regelung zweckmäßig ist und das Ergebnis in allen Fällen als befriedigend empfunden wird, kann nicht mit dem Maß des Gleichheitssatzes gemessen werden (siehe VfSlg. 14.301/1995, 15.980/2000 und 16.814/2003).

Die im vorliegenden Fall in Rede stehenden Vorschriften dienen offenkundig der Sicherheit der Schifffahrt und von Personen im Bereich der Schifffahrt (vgl. z.B. 5. Erwägungsgrund sowie Art. 9 Abs. 1 der RL [EU] 2017/2397 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2017 bzw. die Erwägungsgründe zur RL 96/50/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Harmonisierung der Bedingungen für den Erwerb einzelstaatlicher Schifferpatente für den Binnenschiffsgüter- und -personenverkehr in der Gemeinschaft; vgl. RV 273 BlgNR 226. GP, 1; ferner Muzak in Bauer (Hrsg.), Handbuch Verkehrsrecht [2009] 453 [459]). Soweit die Voraussetzungen für die Ausstellung eines Schifferdienstbuches als Qualifikations- und Tauglichkeitsnachweis für nautische (Mindest-)Besatzungsmitglieder und für die Ausstellung des Schiffsführerpatents als Befähigungsausweis zur selbständigen Führung bestimmter Fahrzeuge nicht deckungsgleich sind, so ist dies die Konsequenz unterschiedlicher rechtlicher Anordnungen für unterschiedliche und nicht miteinander vergleichbarer Regelungsinhalte. Damit sind die angesprochenen Vorschriften aber auch nicht unsachlich. Vor dem Hintergrund der gesetzgeberischen Zielsetzung der Förderung der Sicherheit der Schifffahrt kann aus der Sicht des Bundesverwaltungsgerichts eine Überschreitung des legislatorischen Gestaltungsspielraums nicht erkannt werden. Dies gilt gleichermaßen für die Schiffsbesatzungsverordnung, deren hier relevanter Inhalt die gesetzlichen Rahmenbedingungen nicht überschritten hat (vgl. § 119 Schifffahrtsgesetz). Eine Gesetzeswidrigkeit der anzuwendenden Verordnungsregelung ist nicht gegeben.

Schon aus diesen Erwägungen ist vor dem Hintergrund der diesbezüglichen Judikatur des Verfassungsgerichtshofes auch nicht von einem unverhältnismäßigen bzw. zur Erreichung eines öffentlichen Interesses ungeeigneten und insgesamt unzulässigen Eingriff auszugehen.

3.4. Zum Ausspruch über die Kosten:

Der Beschwerdeführer wendete sich gegen den Ausspruch über die Kosten, unterließ jedoch konkrete Ausführungen dazu.

Was die Heranziehung der Tarifposten 5 und 6 gemäß § 14 des Gebührengesetzes in Verbindung mit § 1 GebG-ValV2011 anbelangt, stützte sich die belangte Behörde zutreffend auf die genannten Tarifposten. Vor diesem Hintergrund ist der verrechnete Aufwand aus der Sicht des Bundesverwaltungsgerichts nicht zu beanstanden (zum Prüfungsumfang vgl. VwGH 17.12.2014, Ro 2014/03/0066; 26.03.2015, Ra 2014/07/0077 mwN).

Daher war die Beschwerde auch in diesem Punkt als unbegründet abzuweisen.

4. Daher war insgesamt spruchgemäß zu entscheiden.

5. Eine mündliche Verhandlung konnte gemäß § 24 Abs. 1 iVm Abs. 4 VwGVG entfallen, weil dadurch eine weitere Klärung des Falles nicht zu erwarten ist und auch Art. 6 Abs. 1 EMRK nicht entgegen steht:

Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte vertritt in ständiger Rechtsprechung die Ansicht, dass ein Beschwerdeführer grundsätzlich das Recht auf eine mündliche Verhandlung vor einem Tribunal hat, wenn nicht außergewöhnliche Umstände, die eine Ausnahme davon rechtfertigen, vorliegen (vgl. EGMR 10.5.2007, 7401/04, Hofbauer gegen Österreich II; 3.5.2007, 17912, Bösch gegen Österreich; 13.3.2012, 13556/07, Efferl gegen Österreich). Von solchen außergewöhnlichen Umständen ist der EGMR ausgegangen, wenn das Verfahren ausschließlich rechtliche Fragen betrifft (vgl. iSd jüngst EGMR 18.7.2013, 56422/09, Schädler-Eberle gegen Liechtenstein); eine Verhandlung ist dann nicht geboten, wenn etwa keine Fragen der Beweiswürdigung auftreten oder die Tatsachenfeststellungen unbestritten sind, sodass eine Verhandlung nicht notwendig ist und das Gericht aufgrund des schriftlichen Vorbringens und der schriftlichen Unterlagen entscheiden kann; die staatlichen Behörden können auch auf Aspekte der Effizienz und Verfahrensökonomie Rücksicht nehmen und auf das Gebot der angemessenen Verfahrensdauer Bedacht nehmen (vgl. VwGH 29.1.2014, 2013/03/0004 mwH).

Der entscheidungswesentliche Sachverhalt ist im vorliegenden Fall geklärt; er war schon im verwaltungsbehördlichen Verfahren als solcher unstrittig (siehe oben II.1). In der Beschwerde wurden diesbezüglich keine Rechts- oder Tatfragen von einer solchen Art aufgeworfen, dass deren Lösung eine mündliche Verhandlung erfordert hätte.

Zu B) Unzulässigkeit der Revision:

Eine Revision gegen diese Entscheidung ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig, weil die Entscheidung nicht von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt:

Die Revision ist gemäß § 25a Abs. 1 VwGG iVm Art. 133 Abs. 4 B-VG unzulässig, da der gegenständliche Fall nicht von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Die Gesetzeslage erscheint im entscheidungswesentlichen Zusammenhang insgesamt klar und eindeutig (zur Unzulässigkeit einer Revision aus diesem Grunde vgl. VwGH 27.08.2014, Ra 2014/05/0007 mwN). Außerdem bewegt sich die vorliegende Entscheidung im Rahmen der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (vgl. z.B. VwGH 27.02.2015, 2013/06/0164; 18.12.2014, Ro 2014/12/0018; 24.03.2004, 2003/12/0118; 23.05.1995, 94/07/0026).

Schlagworte

Anbringen ärztlicher Befund Befähigungsnachweis Eignung Eignungsnachweis Gebührenpflicht Gleichheitsgrundsatz Grundrechtseingriff Grundsatz der Gleichbehandlung Gutachten körperliche Eignung Kostentragung Nachweismangel Qualifikation Schifferdienstbuch Schiffsführer Sicherheit Tauglichkeit Verhältnismäßigkeit Voraussetzungen Vorlagepflicht Vorschreibung

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:BVWG:2020:W110.2218292.1.00

Im RIS seit

20.08.2020

Zuletzt aktualisiert am

20.08.2020

Quelle: Bundesverwaltungsgericht BVwg, <https://www.bvwg.gv.at>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at