jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE Vwgh Erkenntnis 1991/4/23 91/11/0003

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 23.04.1991

Index

10/07 Verwaltungsgerichtshof;
40/01 Verwaltungsverfahren;
90/03 Sonstiges Verkehrsrecht;

Norm

AVG §45 Abs1;
AVG §58 Abs2;
GGSt §35 Abs4;
StreckenbewilligungsV §3 Abs5;
VwGG §42 Abs2 Z3 litc;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Hrdlicka und die Hofräte Dr. Dorner, Dr. Waldner, Dr. Bernard und Dr. Graf als Richter, im Beisein der Schriftführerin Dr. Vesely, über die Beschwerde der N-AG gegen den Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 9. November 1990, Zl. 151.632/4-I/5-90, betreffend Streckenbewilligung, zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird insoweit, als mit ihm eine Streckenbewilligung für die unter A) bezeichnete Strecke erteilt wurde, wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufgehoben.

Im übrigen wird die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

Der Bund hat der Beschwerdeführerin Aufwendungen in der Höhe von S 9.570,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen; das Mehrbegehren wird abgewiesen.

Begründung

Mit dem im Instanzenzug gemäß § 66 Abs. 4 AVG 1950 ergangenen Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 9. November 1990 wurden der Beschwerdeführerin auf Grund ihrer Ansuchen vom 18. Juli 1989 und vom 24. August 1989 gemäß § 35 Abs. 4 des Gefahrgutbeförderungsgesetzes-Straße, BGBl. Nr. 209/1979, in Verbindung mit der Streckenbewilligungsverordnung, BGBl. Nr. 20/1988, jeweils in der geltenden Fassung, sieben Streckenbewilligungen zur Beförderung von Propan und Butan der Klasse 2 Z. 3 b ADR für eine unbegrenzte Anzahl von Beförderungen bis zum 30. April 1991 auf bestimmten, näher bezeichneten Strecken in Wien (A bis G) unter verschiedenen "Auflagen und zeitlichen bzw. sachlichen Einschränkungen" erteilt, wobei es diesbezüglich im Punkt 2 heißt, daß die Transportmenge einer Beförderungseinheit auf den Fahrstrecken A, B, C, D und E

6.100 kg der angeführten Produkte nicht überschreiten darf, und Punkt 4 dahin lautet, daß die angegebenen Routen (unter Einhaltung geltender Nachtfahrverbote) nur in der Zeit von 0.00 bis 06.00 Uhr, 10.00 bis 14.00 Uhr, 19.00 bis 24.00 Uhr befahren werden dürfen.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde, über die der Verwaltungsgerichtshof erwogen hat:

1. Gemäß § 35 Abs. 4 erster Satz Gefahrgutbeförderungsgesetz-Straße (GGSt) in der Fassung der Novelle BGBl. Nr. 181/1988 kann durch Verordnung für bestimmte Arten von gefährlichen Gütern, für einzelne gefährliche Güter oder für bestimmte Mengen solcher Güter festgesetzt werden, daß ihre Beförderung der Bewilligung der Strecke durch die Behörde bedarf, wenn es im Hinblick auf die Eigenschaften und die Art und Gefährlichkeit eines gefährlichen Gutes oder im Hinblick auf die Verkehrs-, Betriebs- oder Beförderungssicherheit zur Vermeidung von durch die Beförderung entstehenden Gefahren für das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder von Gefahren für die Umwelt oder von erheblichen Belästigungen von Siedlungsgebieten erforderlich ist.

Auf Grund dieser Verordnungsermächtigung erließ der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Streckenbewilligungsverordnung BGBl. Nr. 20/1988. Gemäß § 3 Abs. 3 dieser Verordnung hat die Behörde in der Streckenbewilligung die Beförderungsstrecke festzulegen. Nach Abs. 5 (in der Fassung der Novelle BGBl. Nr. 114/1989) ist die Bewilligung unter den sicherheitstechnisch notwendigen Auflagen und zeitlichen oder sachlichen Einschränkungen zu erteilen. Hiebei können Auflagen und Einschränkungen wie etwa die Festlegung der Beförderungszeit und Beschränkungen bezüglich der Ladung vorgesehen werden.

2. Nach der Begründung des angefochtenen Bescheides wurden für die Beurteilung der Beförderung unter sicherheitstechnischen Aspekten im Sinne des § 3 Abs. 4 (richtig: 5) der Streckenbewilligungsverordnung die spezifischen Gefahren des beförderten Gutes, die Sicherheit der Fahrzeuge, die Eigenheiten und spezifische Gefahr der (jeweiligen) Strecke und die Möglichkeit und Wirksamkeit von Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahr bei einem Zwischenfall geprüft. Die belangte Behörde hat einerseits in Ansehung der Strecke A, andererseits in Ansehung der Strecken B, C, D und E "die Strecken und spezifischen Gefahrenquellen" dargestellt.

Hinsichtlich der Strecke A wurde diesbezüglich ausgeführt, daß die beantragte Strecke von der Nordbrücke über die Brünnerstraße bis zur Landesgrenze Wien/Niederösterreich ungefähr 6,5 km betrage. Im Abfahrtsbereich der Nordbrücke befinde sich auf der Brünnerstraße eine Großbaustelle. Durch die Errichtung eines Shoppingcenters solle in diesem Bereich auch die gesamte Straßenanlage umgestaltet werden. Der frühestmögliche Fertigstellungstermin des Einkaufszentrums sei mit Frühjahr 1991 angegeben worden. In der Zeit des Umbaus werde der Verkehr über Jedlersdorf und Stammersdorf geleitet, wobei die Beförderungsstrecke in diesen Gebieten mitten durch den Ortskern und durch Wohnhausanlagen führe. Die Einsatzmöglichkeiten der Feuerwehr seien durch die große Entfernung zu den Feuerwachen zeitlich beschränkt.

Auf dem Boden dieser Feststellungen, von denen gemäß § 41 Abs. 1 VwGG auszugehen ist, ergibt sich, daß die Strecke, für die diese Bewilligung erteilt wurde, im Bereich der Brünnerstraße "in der Zeit des Umbaues" nicht befahren werden kann, sondern während dieser Zeit eine entsprechende Umleitung notwendig ist. Daraus kann noch nicht zwingend abgeleitet werden, daß der Beschwerdeführerin diesbezüglich eine Streckenbewilligung erteilt wurde, von der sie (mangels Möglichkeit der Befahrung dieser Strecke) überhaupt keinen Gebrauch machen kann. Die belangte Behörde beruft sich in ihrer schriftlichen Stellungnahme vom 17. April 1991 auf die unter den Punkten 3. und 5. des Bescheides vorgeschriebenen "Auflagen", wonach "nur die jeweils angeführten Straßenzüge zu benützen seien, daß aber bei einer Sperre der Strecke oder eines Teiles davon die gekennzeichneten Umleitungsstrecken zu benützen sei" (Punkt 3.) und "sich der durch die Streckenbewilligung Berechtigte über den Streckenzustand und über allfällige Umleitungsstrecken und deren Eignung für das Befahren mit der Beförderungseinheit zu informieren habe", und sie führt weiters aus, daß "für die gegenständliche Strecke nun eine derartige zeitweilige Sperre und Umleitung vorhersehbar war" (wenn auch "diese in der Begründung nicht ganz korrekt wiedergegeben" worden sei), "eine Bewilligung für die Umleitungsstrecke daher schon auf Grund der Auflage 3) und 5) nicht notwendig war und außerdem ausdrücklich NICHT als eigene Strecke für die Beförderung über den ganzen Geltungszeitraum der Streckenbewilligung bewilligt sein sollte" und "beabsichtigt war, die Beförderung von gefährlichen Gütern mit Wegfall der Straßensperre sofort wieder auf die Brünnerstraße zu leiten". Das bedeutet, daß (auch) nach Auffassung der belangten Behörde - der der Inhalt des angefochtenen Bescheides nicht entgegensteht - während des Geltungszeitraumes dieser Streckenbewilligung ein Befahren der bewilligten Strecke (ohne Umleitung) durch die Beschwerdeführerin (die zu dieser Problematik keine

Äußerung abgegeben hat) nicht ausgeschlossen ist und nur für die innerhalb dieses Geltungszeitraumes liegende "zeitweilige Sperre und Umleitung" eine entsprechende Vorsorge getroffen wurde. Ob die beiden genannten "Auflagen" in der Streckenbewilligungsverordnung eine hinreichende Deckung finden, kann dahingestellt bleiben, zumal die Beschwerdeführerin ihnen zufolge im Falle der "zeitweiligen Sperre und Umleitung" berechtigt wurde, die (im Bescheid noch nicht näher bestimmte) Umleitungsstrecke zu benützen. Was aber das demnach nicht auszuschließende zeitweise mögliche Befahren der bewilligten Strecke anlangt, so ist die belangte Behörde jegliche Begründung im Sinne des § 60 AVG insbesondere dafür schuldig geblieben, wieso die Transportmenge einer Beförderungseinheit (auch) auf dieser Strecke 6.100 kg der beförderten Produkte nicht überschreiten darf. Folgt man nämlich der Begründung des angefochtenen Bescheides, so waren hiefür die Verhältnisse auf der "voraussichtlich benützten Umleitungsstrecke" maßgebend, denen aber bei der Beurteilung der Frage, welche Auflagen und zeitlichen oder sachlichen Einschränkungen im Sinne des § 3 Abs. 5 der Streckenbewilligungsverordnung sicherheitstechnisch notwendig sind, im Falle des (durchgehenden) Befahrens der bewilligten Strecke (ohne Umleitung) keine Bedeutung zukommt.

Da somit der Sachverhalt in einem wesentlichen Punkt einer Ergänzung bedarf und Verfahrensvorschriften außer acht gelassen wurden, bei deren Einhaltung die belangte Behörde zu einem anderen Bescheid hätte kommen können, war der angefochtene Bescheid in diesem Umfang wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften gemäß § 42 Abs. 2 Z. 3 lit. b und c VwGG aufzuheben.

3. Bevor auf die übrigen Streckenbewilligungen eingegangen wird, ist festzuhalten, daß die Beschwerde auch die Bewilligungen für die Strecken F und G zum Gegenstand hat, obwohl sie darin bei Darstellung des Sachverhaltes keine Erwähnung finden. Das ist insbesondere der Bezeichnung des Beschwerdepunktes gemäß § 28 Abs. 1 Z. 4 VwGG zu entnehmen, in dem es - ohne jede Einschränkung, die auch der Beschwerdeantrag nicht enthält - unter anderem heißt, daß durch den angefochtenen Bescheid der Rechtsanspruch der Beschwerdeführerin "auf Erteilung einer Streckenbewilligung für eine höchstzulässige Transportmenge von 18.400 kg pro Beförderungseinheit und der Beförderung während der von uns beantragten Zeiten" verletzt worden sei, zumal die vom Antrag der Beschwerdeführerin, wonach "die angegebenen Routen nur in der Zeit von 0.00 bis 06.30 Uhr, 09.00 bis 15.00 Uhr, 18.00 bis 24.00 Uhr befahren werden dürfen", abweichende Festlegung der Beförderungszeiten - im Gegensatz zur Beschränkung bezüglich der Beförderungsmenge - auch diese beiden Streckenbewilligungen betreffen.

Was nun die (einheitliche) Festlegung der Beförderungszeiten anlangt, so fällt auf, daß dafür im angefochtenen Bescheid jegliche Begründung fehlt. Obwohl sich die Beschwerdeführerin in ihrer Berufung gegen den erstinstanzlichen Bescheid vom 17. April 1990 auch gegen diese Beschränkung gewandt hat, hat nämlich die belangte Behörde ihre Erwägungen ausschließlich im Zusammenhang mit der ebenfalls bereits von der Erstbehörde vorgenommenen "Reduzierung der Beförderungsmenge" angestellt. Allerdings kann darin kein wesentlicher Verfahrensmangel erblickt werden, weil auch hiebei - wie im folgenden dargestellt - allein Gesichtspunkte sicherheitstechnischer Art ausschlaggebend sind, es im Sinne der im Verwaltungsverfahren abgegebenen Stellungnahmen der Verkehrsabteilung der Wiener Sicherheitswache und des Verkehrsamtes der Bundespolizeidirektion Wien, und zwar hinsichtlich sämtlicher Strecken, vor allem auf der Hand liegt, daß "die Durchführung derartiger Transporte außerhalb der Verkehrsspitzenzeiten sicherlich in nicht unwesentlichem Ausmaß zur Senkung des Unfallrisikos beiträgt" (vgl. das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 12. September 1989, Zlen. 89/11/0103 u.a.), und sich die Beschwerde mit diesen zeitlichen Beschränkungen der Beförderung nicht näher befaßt.

4. Die Beschwerdeführerin macht geltend, es sei von ihr "ausführlich darauf hingewiesen" worden, "daß insbesondere aus umweltpolitischen Überlegungen die ausreichende und regelmäßige Versorgung mit Flüssiggas sichergestellt werden muß". Sie führt dies näher aus, wobei sie abschließend meint, daß - zufolge der durch die Beschränkung der jeweiligen Beförderungsmenge notwendig werdenden Erhöhung der Anzahl der Transportfahrten - nicht nur "die statistische Wahrscheinlichkeit für den Eintritt eines Unfalles steigt", sondern "die Umwelt durch die häufigen Fahrten durch Lärm- und Schadstoffbelästigung zweifelsohne erheblich belastet wird", und "dieser Gesichtspunkt von der belangten Behörde zu Unrecht zur Gänze außer acht gelassen wurde". Sie vertritt die Ansicht, daß diese Bedenken den Bedenken sicherheitstechnischer Art gegenüberzustellen und eine Abwägung der sich im einzelnen daraus ergebenden Vor- und Nachteile vorzunehmen gewesen wäre.

Abgesehen davon, daß sie selbst erklärt, "grundsätzlich ist nicht auszuschließen, daß eine Behörde nach sorgfältiger

Abwägung der Vor- und Nachteile zu der vorliegenden Entscheidung gelangt", unterliegt die Beschwerdeführerin bei den vorstehenden Ausführungen einem Rechtsirrtum. Die belangte Behörde hat ihr schon in der Begründung des angefochtenen Bescheides auf ein entsprechendes Vorbringen im Verwaltungsverfahren geantwortet, daß mit Rücksicht darauf, daß die Behörde gemäß § 3 Abs. 4 (richtig: 5) der Streckenbewilligungsverordnung nur sicherheitstechnische Aspekte zum Schutz von Personen, Sachen und der Umwelt zu würdigen hat, "keine Interessenabwägung zwischen wirtschaftlichen und energie- bzw. umweltpolitischen Positionen zu treffen" habe. Der Verwaltungsgerichtshof teilt diese Rechtsansicht. Die Beschwerdeführerin übersieht, daß es im gegebenen Zusammenhang nach § 35 Abs. 4 erster Satz GGSt ausschließlich darum geht, den durch die Beförderung unter anderem für die Umwelt entstehenden Gefahren zu begegnen, soweit dies "im Hinblick auf die Eigenschaften und die Art und Gefährlichkeit eines gefährlichen Gutes oder im Hinblick auf die Verkehrs-, Betriebs- oder Beförderungssicherheit" erforderlich ist, damit nur "sicherheitstechnische" Aspekte angesprochen werden und diesem Umstand auch dementsprechend im § 3 Abs. 5 der Streckenbewilligungsverordnung Rechnung getragen worden ist (vgl. auch dazu das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 12. September 1989,

Zlen. 89/11/0103 u.a.). Auf die mit der Beförderung als solcher (also unabhängig vom beförderten Gut) verbundene "Lärm- und Schadstoffbelästigung", die mit diesen sicherheitstechnischen Aspekten nichts zu tun hat, kann dabei nicht Bedacht genommen werden. Die allenfalls aus der Beschränkung der jeweiligen Beförderungsmenge auf Grund des Versorgungsbedarfes resultierende Erhöhung der Anzahl solcher Transporte ist aber auch unter diesen sicherheitstechnischen Aspekten zu prüfen, worauf noch zurückzukommen sein wird.

5. Wie bereits gesagt, hat die belangte Behörde die Beurteilung der Beförderung unter sicherheitstechnischen Aspekten unter anderem von der "Sicherheit der Fahrzeuge" abhängig gemacht. Diesbezüglich hat sie vorweggenommen, daß die bautechnischen Vorschriften für Tankfahrzeuge zwar den aktuellen Stand der Technik darstellen, jedoch keinesfalls die absolute Sicherheit der Fahrzeuge gewährleisten können. Bei dieser Aussage handelt es sich um eine Tatsache, die bei der Behörde offenkundig war und daher gemäß § 45 Abs. 1 AVG keines Beweises bedurfte. Dies ist der Beschwerdeführerin entgegenzuhalten, sollte sich ihr allgemein gehaltener Vorwurf, die belangte Behörde habe (auch) hinsichtlich der sicherheitstechnischen Aspekte eine sorgfältige Prüfung unterlassen und sie habe "eine gutachtliche Stellungnahme von Sachverständigen nicht eingeholt", auch darauf beziehen. Die Beschwerdeführerin tritt dieser Aussage, der in Verbindung mit den übrigen von der belangten Behörde herangezogenen sicherheitstechnischen Aspekten bei Durchführung derartiger Transporte - wie sie im Zuge ihrer weiteren Begründung des angefochtenen Bescheides richtig erkannt hat - im Falle eines (nicht auszuschließenden) Zwischenfalles Bedeutung zukommt, auch nicht entgegen.

6. Die belangte Behörde hat in Ansehung der Strecken B, C,

D und E konkret folgende Begründung gegeben:

"Die Beförderung von Flüssiggas ist bis zur Grenzackerstraße ohne weitere Probleme möglich.

Die Laxenburgerstraße stellt jedoch für den weiteren Transport eine Gefahrenquelle dar: Das Gefälle der Laxenburgerstraße beträgt ca. 3 bis 4 Prozent, wobei die Fahrbahn am Anfang noch vier Fahrspuren umfaßt, nach der Brücke über die A 23 sich aber auf zwei Fahrspuren verengt. Die Abbiegespur in die Oberlaaerstraße verläuft ohne Abbiegephase, sodaß in diesem Bereich ein erhöhtes Unfallrisiko besteht.

Im Bereich der Laxenburgerstraße befinden sich Gemeindebauten (dreistöckige Wohnblocks), die zum Teil an der Fahrbahn, zum Teil auch zurückgerückt stehen. Die Wohnanlagen liegen jedoch alle unter dem Straßenniveau.

Die Oberlaaerstraße hat keine getrennten Fahrspuren und befindet sich im Nahbereich des Liesingbaches. Auf Grund der dort angesiedelten Industriebetriebe herrscht in diesem Bereich ständig erhöhtes Verkehrsaufkommen, sodaß auch hier ein erhöhtes Unfallrisiko besteht.

Das besondere Gefahrenpotential auf der ca. 2,5 km langen Strecke Laxenburgerstraße - Oberlaaerstraße besteht vor allem in den spezifischen Eigenschaften des Propangases.

Propan ist schwerer als Luft und breitet sich im Fall eines Ladegutaustrittes am Boden entlang aus. Bei der Bildung eines Gas-Luftgemisches genügt ein kleiner Funke für eine Explosion. Dies stellt besonders für die Wohnanlagen in der Laxenburgerstraße, die tiefer als das Straßenplateau liegen, sowie für die Brücke über die stark befahrene A 23 wie

auch für das Gebiet um den Liesingbach/Oberlaaerstraße eine Gefährdung für das Leben und die Gesundheit von Menschen sowie für die Umwelt dar.

Bei einem Zwischenfall wäre - abgesehen von der Bekämpfung extremer Unfallfolgen wie Brände etc. - die Bevölkerung im Umkreis von ca. 150 m sofort zu evakuieren.

Die Feuerwehr der Stadt Wien rechnet bei einem möglichen Zwischenfall mit einem Einsatz von ca. 70 Mann - vorausgesetzt im Tank befinden sich nicht wesentlich mehr als 6.000 kg bzw. ca. 15 m3 Flüssiggas. Davon können 24 Mann mit vier Gruppenfahrzeugen in relativ kurzer Zeit von den Feuerwachen Rudolfshügel und Gudrunstraße abgezogen werden, binnen einer Viertelstunde könnten die übrigen Leute eintreffen

- vorausgesetzt, es herrscht zu dieser Zeit freie Fahrt."

Die belangte Behörde hat daraus geschlossen, daß "die Reduzierung der Beförderungsmenge für eine möglichst große Beförderungssicherheit, die möglichst geringe Gefährdung von Leben und Gesundheit der Menschen und der Umwelt und insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Bewältigung eines möglichen Unfallereignisses durch die Einsatzkräfte notwendig ist".

Der Verwaltungsgerichtshof vermag im Rahmen der ihm zustehenden eingeschränkten Kontrollbefugnis bei Prüfung der behördlichen Beweiswürdigung (vgl. dazu u.a. das Erkenntnis eines verstärkten Senates des Verwaltungsgerichtshofes vom 3. Oktober 1985, Zl. 85/02/0053) weder zu finden, daß der maßgebende Sachverhalt von der belangten Behörde nicht genügend ermittelt wurde, noch, daß die von ihr dabei vorgenommenen Erwägungen nicht schlüssig sind. Auch die Beschwerdeführerin zeigt keine Unschlüssigkeit auf. Sie stellt die auf Grund seiner Eigenschaften, insbesondere bei einem Zwischenfall, gegebene und auch allgemein bekannte Gefährlichkeit des beförderten Gutes nicht in Abrede und wendet sich außerdem nicht gegen die von der belangten Behörde getroffenen Feststellungen über die im Bereich der Laxenburgerstraße - auf der alle vier Routen verlaufen - und im "Gebiet um den Liesingbach/Oberlaaerstraße" - das überdies auf der Streckenführung der Routen D und E liegt - vorhandenen spezifischen Gefahrenquellen und die zur Verfügung stehenden, nach einem darauf zurückzuführenden Zwischenfall zielführenden Einsatzmöglichkeiten. Die daraus gezogenen Schlußfolgerungen der belangten Behörde entsprechen durchaus den Denkgesetzen und dem menschlichen Erfahrungsgut.

Die Beschwerdeführerin rügt, daß sich die belangte Behörde mit einer - wie von ihr ausdrücklich betont wird, "nur zur Beurteilung der Möglichkeit und Wirksamkeit von Maßnahmen zur Beseitigung der Gefahr bei einem Zwischenfall" herangezogenen

-

Stellungnahme der MA 68, Feuerwehr und Katastrophenschutz, die im Rahmen einer Besprechung mit der MA 46 am 7. August 1990 abgegeben und in einem Aktenvermerk niedergelegt wurde, begnügt hat. Ihr ist aber zu entgegnen, daß gerade diese Stelle auf Grund ihres Aufgabengebietes zu einer entsprechenden Aussage in der Lage ist. Nach der Aktenlage hat sich die Beschwerdeführerin trotz gebotener Gelegenheit im Verwaltungsverfahren hiezu nicht geäußert und auch nicht

-

entgegen dem Beschwerdevorbringen - einen Antrag auf "gutachtliche Stellungnahme von Sachverständigen" gestellt. Sie unterläßt es selbst in der Beschwerde, ein genaues Beweisthema zu nennen, zu dem ihrer Meinung nach ein oder sogar mehrere Sachverständigengutachten einzuholen gewesen wären. Ihr allgemein gehaltener Vorwurf, "auf die technischen Gegebenheiten, Unfallablauf und auf die Frage, unter welchen Voraussetzungen ein Unfall mit derartigen Auswirkungen überhaupt eintreten kann", sei "nicht einmal teilweise eingegangen" worden, entbehrt der erforderlichen Konkretisierung insbesondere in der Richtung, daß bzw. auf Grund welcher Umstände im einzelnen bei möglichen Zwischenfällen - auch wenn sie sich tatsächlich nie ereignen sollten - die von der belangten Behörde angenommenen schwerwiegenden Unfallsfolgen nicht zu erwarten sind. Der Hinweis der Beschwerdeführerin auf "von der MA 68 herangezogene Untersuchungen und Tests", die nicht ausreichend seien, ist unverständlich, liegen solche doch der genannten Stellungnahme der MA 68, der sich die belangte Behörde angeschlossen hat, nicht zugrunde. Richtig ist wohl, daß in Erfüllung des von der Beschwerdeführerin im Verwaltungsverfahren behaupteten Versorgungsbedarfes durch die Beschränkung der Transportmenge einer Beförderungseinheit auf 6.100 (anstatt, wie bei diesen Strecken von ihr beantragt, von 18.400) kg die Anzahl der gefährlichen Transporte steigt und das damit

verbundene Unfallrisiko entsprechend zunimmt. Dies rechtfertigt aber keineswegs den Wegfall dieser Beschränkung, weil bei ihrer Beachtung im Falle eines Zwischenfalles (gerade noch) wirksame Maßnahmen zum Schutze des Lebens und der Gesundheit von Menschen sowie der Umwelt ergriffen werden können, während dies sonst nicht zutreffen würde, sondern vielmehr für diese Rechtsgüter mit unabsehbaren Folgen, denen nicht hinreichend begegnet werden könnte, gerechnet werden muß. Die gegenständliche Beschränkung ist demnach als "sicherheitstechnisch notwendig" im Sinne des § 3 Abs. 5 der Streckenbewilligungsverordnung anzusehen.

Da sich somit die Beschwerde insoweit als unbegründet erweist, war sie im übrigen gemäß § 42 Abs. 1 VwGG abzuweisen.

7. Der Ausspruch über den Aufwandersatz gründet sich im Rahmen des gestellten Begehrens auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung BGBl. Nr. 104/1991. Das Mehrbegehren war abzuweisen, weil an Stempelgebühren insgesamt nur S 300,-- (S 240,-- für zwei Beschwerdeausfertigungen und S 60,-- für eine Ausfertigung des angefochtenen Bescheides) zu entrichten waren.

Schlagworte

Begründungspflicht und Verfahren vor dem VwGH Begründungsmangel als wesentlicher Verfahrensmangel

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1991:1991110003.X00

Im RIS seit

23.04.1991

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at