

BVGer A-7025/2017 vom 20. Juni 2019

Bundesverwaltungsgericht, 2019-06-20, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bvger_A-7025_2017

FR: TAF A-7025/2017 du 20 juin 2019

IT: TAF A-7025/2017 del 20 giugno 2019

Regeste

Bahninfrastruktur

Erwägungen

E. 1.1

Das Bundesverwaltungsgericht beurteilt gemäss Art. 31 des Verwaltungsgerichtsgesetzes vom 17. Juni 2005 (VGG, SR 173.32) Beschwerden gegen Verfügungen im Sinne von Art. 5 des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968 (VwVG, SR 172.021), soweit diese von einer Behörde nach Art. 33 VGG erlassen wurden und keine Ausnahme nach Art. 32 VGG vorliegt. Der angefochtene Plangenehmigungsentscheid stellt eine Verfügung im Sinne von Art. 5 VwVG dar, die von einer Vorinstanz gemäss Art. 33 Bst. d VGG gefällt wurde. Eine Ausnahme, was das Sachgebiet angeht, liegt nicht vor. Das Bundesverwaltungsgericht ist daher für die Beurteilung der vorliegenden Beschwerde zuständig. Das Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht richtet sich nach dem VwVG, soweit das VGG nichts anderes vorsieht (Art. 37 VGG).

E. 1.2.1

Zur Beschwerde ans Bundesverwaltungsgericht ist nach Art. 48 Abs. 1 VwVG berechtigt, wer vor der Vorinstanz am Verfahren teilgenommen oder keine Möglichkeit zur Teilnahme erhalten hat (Bst. a), durch die angefochtene Verfügung besonders berührt ist (Bst. b) und ein schutzwürdiges Interesse an deren Aufhebung oder Änderung hat (Bst. c). Das Erfordernis der formellen Beschwer gemäss Bst. a ergibt sich auch aus den Regeln für das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren des Bundes. Gemäss Art. 18f Abs. 1 des Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101) ist im ordentlichen eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren vom weiteren Verfahren ausgeschlossen, wer als Partei im Sinne des VwVG oder des Enteignungsgesetzes vom 20. Juni 1930 (EntG, SR 711) während der Auflagefrist keine Einsprache erhebt. Praxisgemäss kann auch ein Verband, der als juristische Person konstituiert ist, die Interessen der Mehrheit oder einer Grosszahl seiner Mitglieder mit Beschwerde geltend machen, soweit deren Wahrung zu seinen statutarischen Aufgaben gehört und eine Vielzahl seiner Mitglieder ihrerseits beschwerdebefugt wären (sog. egoistische Verbandsbeschwerde; BGE 142 II 80 E. 1.4.2; Urteil des BVGer A-6015/2015 vom 10. Januar 2017 E. 2.2; Kölz/Häner/Bertschi, Verwaltungsverfahren und Verwaltungsrechtspflege des Bundes, 3. Aufl. 2013, Rz. 963 ff.; je mit Hinweisen). Diese Vor-aussetzungen müssen kumulativ erfüllt sein; sie sollen die Popularbeschwerde ausschliessen. Wer keine eigenen, sondern nur allgemeine oder öffentliche Interessen geltend machen kann, ist nicht befugt, Beschwerde zu führen. Das Beschwerderecht steht daher auch nicht jedem Verein zu, der sich in allgemeiner Weise mit dem fraglichen Sachgebiet befasst. Vielmehr muss ein enger, unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem statutarischen Vereinszweck und dem Gebiet bestehen, in welchem die

fragliche Verfügung erlassen worden ist (BGE 136 II 539 E. 1.1 mit Hinweisen, vgl. Urteil des BGer 1C_11/2017 vom 2. März 2018 E. 1.1). Nach der bundesgerichtlichen Rechtsprechung ist zur Beschwerde gegen funktionelle Verkehrsbeschränkungen befugt, wer die betroffene Strasse mehr oder weniger regelmässig benutzt, wie das bei Anwohnern oder Pendlern der Fall ist; dagegen genügt das bloss gelegentliche Befahren der Strasse nicht (BGE 136 II 539 E. 1.1; Urteile des BGer 1C_11/2017 vom 2. März 2018 E. 1.1 und 1A.73/2004 vom 6. Juli 2004 E. 2.2; Urteile des BVer A-5990/2014 vom 8. Juni 2015 E. 1.2.1 und A-5160/2014 vom 14. Juli 2015 E. 1.3.1). Diese Praxis wird analog auch auf Beschwerden gegen Strassenprojekte angewendet (vgl. Urteil des BGer 1C_317/2010 vom 15. Dezember 2010 E. 5.6; vgl. Wiederkehr/Eggenschwiler, Die allgemeine Beschwerdebefugnis Dritter, 2018, Rz. 61 Fn. 149 mit Hinweisen).

E. 1.2.2

Der Beschwerdeführer nahm am vorinstanzlichen Verfahren teil. Mit seinem Begehren, die Gleisbautechnik sei so zu gestalten, dass der ans Gleis angrenzende Strassenbelag absolut niveaugleich mit der neuen Schiene liege, drang er nicht durch (Rechtsbegehren 5 der Einsprache). Pro Velo Bern ist als Verein konstituiert. Gemäss seinen Statuten bezweckt er, die Verbreitung des Velos als gesundes und umweltfreundliches Verkehrsmittel in Stadt, Region und Agglomeration Bern zu fördern. Insbesondere wahrt er die Interessen der velofahrenden Bevölkerung gegenüber den zuständigen Behörden (Art. 2 der Statuten). Mit der vorliegenden Beschwerde setzt sich der Verein für einen sicheren Veloverkehr innerhalb der Stadt Bern und damit für Interessen ein, die seinen Mitgliedern gemeinsam sind und deren Wahrung zu seinen statutarischen Aufgaben gehört. Der geforderte enge Zusammenhang zwischen dem statutarischen Zweck und dem Verfahrensgegenstand ist demnach speziell auch in örtlicher Hinsicht gegeben. Vorliegend wird eine Plangenehmigung und nicht eine funktionelle Verkehrsbeschränkung angefochten. Die Situation ist aber insoweit mit einer funktionellen Verkehrsbeschränkung vergleichbar, als der Beschwerdeführer ebenfalls geltend macht, eine Mehrheit der Mitglieder würden als aktive Velofahrende die Moserstrasse, den Viktoriaplatz und die Kornhausstrasse regelmässig nutzen und seien daher vom dortig projektierten Schienenüberstand besonders betroffen. Die vom Projektperimeter umfassten Strassen bilden eine zentrale, grossräumige Verkehrsachse für den Veloverkehr mitten in der Stadt Bern. Bei den örtlichen Gegebenheiten erscheint es plausibel, dass eine Vielzahl der Mitglieder die streitbetroffenen Schienen mehr oder weniger regelmässig überqueren müsste und von einer dortigen Einschränkung der Sicherheit des Veloverkehrs stärker als die Allgemeinheit betroffen wäre. Eine für die egoistische Verbandsbeschwerde ausreichend grosse Zahl der Mitglieder dürfte folglich selber zur Beschwerde befugt sein. Die Voraussetzungen für die egoistische Verbandsbeschwerde sind damit gegeben und der Beschwerdeführer ist zur vorliegenden Beschwerde berechtigt.

E. 1.3

Die Beschwerde wurde im Übrigen frist- und formgerecht eingereicht (Art. 50 Abs. 1 und Art. 52 Abs. 1 VwVG), weshalb darauf einzutreten ist.

E. 2

Das Bundesverwaltungsgericht entscheidet grundsätzlich mit uneingeschränkter Kognition. Es überprüft die angefochtene Verfügung auf Rechtsverletzungen - einschliesslich unrichtiger oder unvollständiger Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts und

Rechtsfehler bei der Ermessensausübung - sowie auf Angemessenheit hin (Art. 49 VwVG). Es auferlegt sich allerdings namentlich dann eine gewisse Zurückhaltung, wenn es um die Beurteilung von Fachfragen durch eine fachkundige Vorinstanz geht, und weicht in solchen Fällen nicht ohne Not bzw. zwingenden Grund von deren Auffassung ab.

Voraussetzung dafür ist allerdings, dass keine Anhaltspunkte für eine unrichtige oder unvollständige Feststellung des Sachverhalts bestehen und die Vorinstanz alle für den Entscheid wesentlichen Gesichtspunkte prüfte bzw. alle berührten Interessen ermittelte und beurteilte, sich von sachgerechten Erwägungen leiten liess und ihre Abklärungen sorgfältig und umfassend vornahm (vgl. BGE 142 II 451 E. 4.5.1; statt vieler: Urteil des BVGer A-1216/2018 vom 21. Mai 2019 E. 3; Moser/Beusch/Kneubühler, Prozessieren vor dem Bundesverwaltungsgericht, 2. Aufl. 2013, Rz. 2.154 ff.; Jérôme Candrian, Introduction à la procédure administrative fédérale, 2013, S. 111, N. 189).

E. 3.1

Zunächst ist auf die einschlägigen Rechtsgrundlagen näher einzugehen.

E. 3.2

Mit einer Plangenehmigung nach Art. 18 ff. EBG wird die Erstellung oder Änderung von Bauten und Anlagen bewilligt, die ganz oder überwiegend dem Bau und Betrieb einer Eisenbahn dienen (Eisenbahnanlagen; Art. 18 Abs. 1 EBG; vgl. Urteil des BGer 1C_32/2017 vom 6. März 2018 E. 6.1; BVGE 2018 II/1 E. 3.1.1; Urteil des BVGer vom 20. Mai 2019 E. 3.4.1; Stückelberger/Haldimann, Schienenverkehrsrecht, in: Müller [Hrsg.], Schweizerisches Bundesverwaltungsrecht, Verkehrsrecht, Band IV, 2008, Rz. 24 ff.; je mit Hinweisen). Art. 17 Abs. 1 EBG bestimmt, dass Bahnanlagen nach den Anforderungen des Verkehrs, des Umweltschutzes und gemäss dem Stand der Technik zu erstellen sind (vgl. Urteil des BGer 1C_152/2017 vom 28. August 2018 E. 4.1; Urteil des BVGer A-5160/2014 vom 14. Juli 2015 E. 2.1; Kern/König, Öffentlicher Verkehr, in: Biaggini/Häner/Saxer/Schott [Hrsg.], Fachhandbuch Verwaltungsrecht, 2015, Rz. 9.70; je mit Hinweisen).

E. 3.3

Die Anforderungen des Gesetzes werden auf Verordnungsstufe weiter ausgeführt. So müssen nach Art. 2 Abs. 1 EBV Bauten, Anlagen, Fahrzeuge und ihre Teile so geplant und gebaut werden, dass sie sicher betrieben und sachgerecht instand gehalten werden können. Die Ausführungsvorschriften bezeichnen die technischen Normen, die geeignet sind, Vorschriften der Eisenbahngesetzgebung zu konkretisieren, wobei nach Möglichkeit europäisch harmonisierte Normen zu bezeichnen sind (Abs. 2). Bei deren Fehlen sind die anerkannten Regeln der Technik anzuwenden (Abs. 3). Darüber hinaus ist der Stand der Technik zu berücksichtigen, wenn dadurch ein Risiko mit verhältnismässigem Aufwand weiter reduziert werden kann (Abs. 4). Gemäss Art. 31 EBV bezeichnet das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) die Reglemente, Normalien und Pflichtenhefte, die für das Oberbaumaterial und dessen Verlegung gelten. Für die hier relevante Meterspur von Strassenbahnen fehlt eine ausdrückliche Regelung in den Ausführungsbestimmungen. Für den Gleisoberbau für Bahnübergänge vor Normalspurbahnen sehen die Ausführungsbestimmungen in Art. 31 Ziff. 11.5 AB-EBV vor, dass die Höhenlage des Strassenbelags konstruktiv an den Gleisrost gebunden sein und dauerhaft das Höhenniveau der Oberkante der Schienenlauffläche aufweisen muss. In der angefochtenen Verfügung wendet die Vorinstanz Art. 31 Ziff. 11.5 AB-EBV sinngemäss

als Mindestmass auch für die vorliegende Meterspurbahn an. Nicht ersichtlich ist, weshalb diese Bestimmung allein das Mindestmass definieren soll, wie dies vor allem von den Beschwerdegegnerinnen vertreten wird. Aus dem eindeutigen Wortlaut ist vielmehr zu schliessen, dass damit zugleich auch das Höchstmass des Schienenüberstandes geregelt wird. Ähnlich wie die vorgenannte Ausführungsbestimmung statuiert Ziff. 14b VSS-Norm, auf die sich der Beschwerdeführer ergänzend beruft, dass bei Kreuzungen zwischen Schiene und Strasse die Schienenoberkante und die Oberkante des Strassenbelags auf gleichem Niveau liegen soll. Ziff. 14b VSS-Norm kommt vorliegend kein Rechtssatzcharakter zu. Gemäss der allgemeinen Rechtsprechung gilt, dass VSS-Normen, sofern das anwendbare Recht nichts anderes vorsieht, nicht schematisch und starr, sondern verhältnismässig, unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse anzuwenden sind (vgl. Urteile des BGer 1C_175/2018 vom 7. März 2019 E. 3.1, 1C_341/2018 vom 16. Januar 2019 E. 2.1 und 1C_330/2017 vom 7. März 2018 E. 5.2; Urteil des BGer A-5466/2008 vom 3. Juni 2009 E. 13.3.6.).

E. 3.4

Es ist somit festzuhalten, dass für die Meterspur eine unmittelbar rechtsverbindliche Regelung fehlt, jedoch übereinstimmend sowohl die von der Vorinstanz sinngemäss angewendete Ausführungsbestimmung von Art. 31 Ziff. 11.5 AB-EBV wie auch Ziff. 14b VSS-Norm eine Niveaugleichheit der Schiene im Verhältnis zum Strassenbelag einfordern. In der angefochtenen Plangenehmigung bewilligt die Vorinstanz den von den Beschwerdegegnerinnen projektierte Schienenüberstand von maximal 5 mm. Zu prüfen ist somit, ob die Vorinstanz im Rahmen einer Interessenabwägung im Einzelfall zu Recht von Art. 31 Ziff. 11.5 AB-EBV sowie von Ziff. 14b VSS-Norm abgewichen ist. Die vom Beschwerdeführer gerügte fehlerhafte Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts ist ebenfalls im Zusammenhang mit der nachfolgenden Interessenabwägung zu beurteilen.

E. 4.1

Für die Interessenabwägung sind in einem ersten Schritt die berührten Interessen zu ermitteln. Anschliessend sind die ermittelten Interessen mithilfe rechtlich ausgewiesener Massstäbe zu beurteilen und hiernach die Interessen entsprechend ihrer Beurteilung im Entscheid möglichst umfassend zu berücksichtigen bzw. gegeneinander abzuwägen. Die gesamte Interessenabwägung ist sodann in der Entscheidungsbegründung offenzulegen (Tschannen/Zimmerli/Müller, Allgemeines Verwaltungsrecht, 4. Aufl. 2014, § 26 Rz. 36-38; vgl. BGE 138 II 346 E. 10.3; Urteil des BGer 1C_172/2011 vom 15. November 2011 E. 2.4; BVGE 2016/35 E. 3.3 ff.; je mit Hinweisen)

E. 4.2

Im Hinblick auf die Interessenabwägung ist vorab darauf hinzuweisen, dass die Vorinstanz weder die Genehmigungsfähigkeit an sich noch die technische Realisierbarkeit des vom Beschwerdeführer geforderten niveaugleichen Einbaus der Tramschienen je in Abrede gestellt hat, sondern sie hat diesen lediglich unter Verweis auf eine nicht näher begründete Praxis als nachteilig für den Trambetrieb erachtet. Rechtlich und technisch sollte es somit grundsätzlich möglich sein, die Tramschienen niveaugleich zum Strassenbelag zu verlegen, zumindest soweit in technischer Hinsicht eine Betonbauweise mit zusätzlicher Fuge eingesetzt wird und unter Vorbehalt einer allfälligen Bautoleranz. Eine solche niveaugleiche Verlegung ist an verschiedenen Orten der Schweiz zu beobachten und kann insofern als gerichtsnotorisch gelten. Sie wird zudem von Beschwerdeführer anhand von

Beispielen, namentlich des Eigerplatzes in Bern, belegt. Soweit die Beschwerdegegnerinnen teils behaupten, technisch sei eine niveaugleiche Verlegung im Projektperimeter nicht realisierbar, ist ihnen in dieser Absolutheit nicht zu folgen.

E. 4.3

Aus den Erwägungen der angefochtenen Verfügung geht nicht erkennbar hervor, inwieweit die Vorinstanz die Sicherheitsinteressen der Velofahrenden beim erforderlichen Abwägungsprozess miteinbezogen hat. Der vorgebrachte Einwand des Beschwerdeführers, der projektierte Schienenüberstand gefährde den Veloverkehr, lässt sich indes nicht einfach von der Hand weisen. Im vorinstanzlichen Verfahren hat das ASTRA als Bundesfachstelle für den Langsamverkehr zunächst aus Sicherheitsgründen beantragt, die Normlage der Schienen im Regelfall sogar 5 bis 10 mm tiefer zu setzen. Allein aufgrund betrieblicher Belange des Tramverkehrs hat die Fachstelle einem Schienenüberstand von maximal 5 mm im Ergebnis als genehmigungsfähig erachtet. Tramschienen stellen bekanntermassen eine potentielle Gefahrenstelle für den Veloverkehr dar. Entgegen der Ansicht der Beschwerdegegnerinnen ist die Gefährdung nicht auf die Gleisrille beschränkt, sondern trifft auch auf den hier strittigen Überstand zu. Denn wie das ASTRA nachvollziehbar aufzeigt, entstehen kritische Bereiche für den Veloverkehr vor allem im Bereich von Verflechtungsstrecken und in der Vorsortierung von Knoten. Bei einem spitzwinkligem Queren von der überstehenden Tramschiene kann das Velorad abgleiten. Gleitet das Velorad bei der Innenseite der Tramschienen ab, kann es zudem in die Gleisrille geraten. Speziell bei nassen Schienen wird dadurch ein Unfallrisiko für den Veloverkehr geschaffen. Es ist zwar davon ausgehen, dass die von den Beschwerdegegnerinnen zusätzlich projektierten Entwässerungsmassnahmen die Gefahr von vereisendem Schmelzwasser im Bereich der Tramschienen minimieren und so zu einer verbesserten Verkehrssicherheit beitragen. Die Verkehrsgefährdung, die gemäss den Ausführungen des ASTRA vom Schienenüberstand selbst ausgeht, wird damit aber nicht beseitigt. Es ist somit festzuhalten, dass der projektierte Schienenüberstand sich nachteilig auf die Sicherheit des Veloverkehrs im Projektperimeter auswirkt. Dem öffentlichen Interesse an einem sicheren Trambetrieb kommt grundsätzlich ein hohes Gewicht zu. Indem die Vorinstanz auf dieses Interesse in der Plangenehmigung nicht näher eingegangen ist, liegt eine ungenügende Sachverhaltsfeststellung sowie Interessenermittlung vor.

E. 4.4

Als Nächstes ist das Interesse der Verkehrssicherheit den weiteren wesentlich betroffenen Interessen gegenüberzustellen. Gemäss Vorinstanz können durch den leichten Überstand ein Verschmieren des Asphalts und damit ein Fremdkörperauftrag auf die Schienen vermieden werden. Nach den Beschwerdegegnerinnen kann zudem auf diese Weise einer erhöhten Abnutzung des Fahrzeugs wie auch Einbussen beim Fahrkomfort und einer unerwünschten höheren Lärmbelastung entgegengewirkt werden, da die Radlauffläche des Trams nicht auf dem angrenzenden Asphaltbelag aufliegt. Aus den Erwägungen der angefochtenen Verfügung ist zu schliessen, dass der projektierte Schienenüberstand vorwiegend aufgrund von wirtschaftlichen und betrieblichen Interessen genehmigt wurde. Die mit einem Schienenüberstand verbundene Kostenersparnis wie auch die übrigen angeführten Interessen werden indes von keinem der Verfahrensbeteiligten näher dargelegt und substantiiert begründet. Die massgebend betroffenen Interessen erschliessen sich auch nicht aus den Akten. Dem ausgewiesenen und gewichtigen Interesse der Verkehrssicherheit stehen somit allfällige wirtschaftliche und betriebliche Interessen sowie Interessen des

Lärmschutzes gegenüber, die in ihren Konsequenzen jedoch weitgehend unklar geblieben sind. Auch in diesem Punkt erweist sich die vom Beschwerdeführer erhobene Rüge der ungenügenden Sachverhaltsfeststellung und Interessenermittlung als zutreffend.

E. 4.5

An dieser Stelle ist somit festzustellen, dass der Plangenehmigung insgesamt eine ungenügende Feststellung des rechtserheblichen Sachverhalts sowie Interessenermittlung zu Grunde liegt. Bei der vorliegenden unvollständigen Aktenlage ist eine Ermittlung, Gewichtung und abschliessende Abwägung der massgebenden Interessen durch das Bundesverwaltungsgericht nicht möglich. Folglich lässt sich auch nicht beurteilen, ob die Beschwerdegegnerinnen in Bezug auf den projektierten Schienenüberstand zu Recht von Art. 31 Ziff. 11.5 AB-EBV und Ziff. 14b VSS-Norm abgewichen sind. Da die Sachverhaltsvervollständigung und anschliessend erneute Interessenabwägung am besten durch die Vorinstanz unter Beizug der entsprechenden Fachbehörden erfolgt, rechtfertigt es sich, die Angelegenheit ausnahmsweise an diese zurückzuweisen (Art. 61 Abs. 1 VwVG; vgl. zur Mitwirkungspflicht der Beschwerdegegnerinnen Urteil des BVGer A-4930/2011 vom 26. Januar 2012 E. 4.2 und 4.5 f.). Bei der erneuten Prüfung hat die Vorinstanz auf eine vollständige Interessenabwägung unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse zu achten. So wäre es durchaus denkbar, dass an besonders kritischen Stellen im Projektperimeter eine niveaugleiche Verlegung der Schienen gerechtfertigt wäre, während andernorts darauf verzichtet werden könnte. Soweit von Art. 31 Ziff. 11.5 AB-EBV und Ziff. 14b VSS-Norm abgewichen wird, z.B. wegen der zu erwartenden Bautoleranz, sind die Abweichungen nachvollziehbar zu begründen. Das ASTRA und allenfalls auch die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) sind als Fachstellen beizuziehen. Als Folge vorstehender Erwägungen ist die Angelegenheit somit in Gutheissung der Beschwerde zum neuen Entscheid im Sinne der Erwägungen an die Vorinstanz zurückzuweisen.

E. 5.1

Bei diesem Ausgang des Verfahrens gelten die Beschwerdegegnerinnen als unterliegend, weshalb sie die Verfahrenskosten zu tragen haben (Art. 63 Abs. 1 VwVG); die Rückweisung der Angelegenheit an die Vorinstanz zur weiteren Abklärung und neuem Entscheid (mit noch offenem Ausgang) gilt praxisgemäss als volles Obsiegen der beschwerdeführenden Partei (vgl. BGE 137 V 57 E. 2, 132 V 215 E. 6.1; Urteil des BVGer A-199/2018 vom 18. April 2019 E. 6). Keine Kosten zu tragen hat die Vorinstanz (Art. 63 Abs. 2 VwVG). Die Kosten für das vorliegende Beschwerdeverfahren werden auf Fr. 1'500.- festgelegt und den Beschwerdegegnerinnen zur Bezahlung auferlegt (Art. 1 ff. des Reglements vom 21. Februar 2008 über die Kosten und Entschädigungen vor dem Bundesverwaltungsgericht [VGKE, SR 173.320.2]). Der vom obsiegenden Beschwerdeführer in der Höhe von Fr. 1'500.- geleistete Kostenvorschuss ist ihm nach Eintritt der Rechtskraft des vorliegenden Urteils zurückzuerstatten.

E. 5.2

Der nicht anwaltlich vertretene Beschwerdeführer sowie die unterliegenden Beschwerdegegnerinnen haben keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung (Art. 64 Abs. 1 VwVG i.V.m. Art. 7 ff. VGKE). Ebenfalls keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung hat die Vorinstanz als Bundesbehörde (Art. 7 Abs. 3 VGKE).

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.