

CH_VB JAAC 59.13 vom 8. Februar 1993

Bundesverwaltung, 1993-02-08, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_JAAC_59.13__

FR: CH_VB JAAC 59.13 du 8 février 1993

IT: CH_VB JAAC 59.13 del 8 febbraio 1993

Erwägungen

E. 2

Es seien im eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahren Doppelspurausbau Rotkreuz-Gisikon/Root die Erstellung von Lärmschutzwänden und die Vornahme allfälliger Massnahmen an den Objekten vom Hauptverfahren (eigentlicher Doppelspurausbau) zu trennen und in ein separates Verfahren zu verweisen.

E. 3

Folgende Auflagen seien in die Plangenehmigungsverfügung aufzunehmen:

E. 3.1

Die Einleitung des separaten Plangenehmigungsverfahrens für die Lärmschutzmassnahmen hat spätestens innerhalb von 6 Monaten seit Rechtskraft der Plangenehmigungsverfügung bezüglich Doppelspurausbau zu erfolgen.

E. 3.2

Der Baubeginn für die Lärmschutzmassnahmen hat spätestens innerhalb von 6 Monaten seit Rechtskraft der entsprechenden Plangenehmigungsverfügung zu erfolgen.

E. 3.3

Die SBB dürfen das Betriebskonzept mit mehr und/oder schnelleren Zügen auf der ausgebauten Strecke Zug-Luzern erst nach der Realisierung der Lärmschutzmassnahmen anwenden. Diese letzte Auflage ist nur dann vorzusehen, falls das EVED die Auffassung des BAV bezüglich wahrnehmbar stärkerer Lärmimmission teilt.

E. 4

(Eventualbegehren)

E. 5

- wie oben bereits angetönt - im Verhältnis zwischen verfügender und überprüfender Behörde. Der Sinn liegt darin, dass nicht durch den Streit zwischen uneinigen Behörden einzelne (Gesuchsteller/-innen) benachteiligt werden. Die SBB sind jedoch im Plangenehmigungsverfahren selber als Gesuchstellerin beteiligt und nicht als Vorinstanz. Sie handeln damit wie Aussenstehende, das heisst wie die einzelnen, die vor einem behördeninternen Streit geschützt werden sollen. Sie sind nicht verfügende Behörde. Die Plangenehmigungsverfügung regelt auch nicht das innere Verhältnis zwischen SBB und dem Bund, sondern es handelt sich dabei um eine Genehmigung, die auch Wirkung gegenüber Dritten entfaltet. Der erwähnte Grundsatz ist im vorliegenden Fall aufgrund der besonderen Konstellation, dass die SBB als Gesuchstellerinnen auftreten, nicht anwendbar. Im weiteren rechtfertigt sich auch aus historischer Sicht, für die SBB eine gegenüber anderen Teilen der Verwaltung speziellere Stellung anzunehmen und ihre vollumfängliche

Partei- und Prozessfähigkeit anzuerkennen. Die zu Ende des letzten Jahrhunderts erfolgte Verstaatlichung der Privatbahnen hatte ihre Ursache «ebenso sehr in allgemeinen wirtschaftspolitischen Anschauungen und der Gebarung der grossen Privatbahngesellschaften» als in den «Erwartungen, die staatliche Verwaltung werde einen besseren und billigeren Betrieb als den bisherigen, sowie eine neue bauliche Entfaltung der Eisenbahnen bringen» (Botschaft zum Entwurf eines Bundesgesetzes über die Schweizerischen Bundesbahnen, BBl 1936 III 215). Man war sich in der Folge klar darüber, dass die Bundesbahnverwaltung eine weitgehende Selbständigkeit und Unabhängigkeit von der allgemeinen Bundesverwaltung verlangte (Botschaft, a.a.O., S. 219), da ihr im Gegensatz zu anderen Verwaltungszweigen grösserer kommerzieller und industrieller Charakter zukomme. So ist zum (damals im wesentlichen gleichlautenden) Art. 1 SBBG festgehalten worden, dass auf die Ausstattung der Bundesbahnen mit eigener Rechtspersönlichkeit - was an sich als wünschbar betrachtet wurde - besser verzichtet werde, weil die Bundesbahnen sonst zu ihrem Nachteil eine geringere Kreditwürdigkeit geniessen würden (Schulden der Bundesbahnen wären nicht mehr Schulden des Bundes) und die rechtliche Stellung des Bundesbahnpersonals (Bundesbeamtenstellung) verschlechtert würde (vgl. Botschaft, a.a.O., S. 311). Die durch die Beibehaltung des Staatsbahnsystems bedingte Einflussnahme der Landesregierung und Übernahme der obersten Verantwortung sollte sich ausdrücklich auf die Finanzwirtschaft des Unternehmens erstrecken. Die Gelegenheit, selbst einzugreifen, sollte vom Bundesrat nur dann wahrgenommen werden, wenn es sich um wichtige Interessen des Landes handelte (mit Hinweis auf Art. 8, Stellung des Bundesrates zu den Bundesbahnen). Historisch gesehen ist deshalb die Stellung der SBB nicht zu vergleichen mit anderen Teilen der Bundesverwaltung. Sie waren und sind nach wie vor in einer selbständigeren Position und erfüllen damit ihre Aufgaben in einer selbständigeren und von den Aufsichtsbehörden unabhängigeren Weise. Hat man im übrigen den SBB zum damaligen Zeitpunkt die Rechtsfähigkeit vor allem aus Gründen ihrer Besserstellung nicht erteilt, so darf angenommen werden, dass ihnen ihre Parteifähigkeit damit nicht abgesprochen worden ist. Nach Art. 40 EBG entscheidet die Aufsichtsbehörde unter anderem über «Bedürfnisse des Bahnbaues und -betriebes» (Art. 18 EBG, unter anderem Plangenehmigungen). Die in einem solchen Verfahren beteiligten Bahnen

E. 6

Zwischenverfügungen sind nur selbständig durch Beschwerde anfechtbar, wenn sie einen nicht wieder gutzumachenden Nachteil bewirken können (Art. 45 VwVG). Die SBB begründen ihr Rechtsschutzinteresse an der Anfechtung der Zwischenverfügung damit, dass beim Baubeginn eine zeitliche Verzögerung von 4 bis 5 Jahren einträte, falls die Lärmschutzfragen nicht vom Hauptverfahren getrennt werden könnten. Das bewirke, dass die Baukosten wegen der Bauteuerung massiv höher ausfallen würden. Das verbesserte betriebliche Konzept auf der wichtigen Strecke Luzern-Zug könnte erst erheblich verspätet angeboten werden. Die Verspätung würde vor allem deshalb entstehen, weil über Grundsatzfragen in der Auslegung der Lärmschutzverordnung oder des Umweltschutzgesetzes Meinungsverschiedenheiten bestünden. Das BAV bestreitet in seiner Vernehmlassung, dass die SBB ein genügendes Rechtsschutzinteresse an der Anfechtung der Verfügung hätten. Die von ihnen behauptete Rechtsunsicherheit in der Anwendung der Umweltschutzgesetzgebung decke sich nicht mit den in Lehre und Rechtsprechung umschriebenen Voraussetzungen, die einen nicht wieder gutzumachenden Nachteil zu begründen vermöchten. Als nicht wieder gutzumachender Nachteil genügt ein

schutzwürdiges Interesse an der sofortigen Aufhebung oder Abänderung der Verfügung. Dieses ist aus Gründen der Prozessökonomie oder der Rechtssicherheit zum Beispiel gegeben bei der Wahl des richtigen Verfahrens (vgl. BGE 112 Ib 422 und Hinweise). Thema der Eintretensfrage ist im vorliegenden Fall die Frage des durchzuführenden Verfahrens (und nicht die Behebung von Rechtsunsicherheiten in der Anwendung der Umweltschutzgesetzgebung). Diese Frage ist aus Gründen der Prozessökonomie sofort zu beantworten. Würde die Anfechtung der Zwischenverfügung erst mit dem Endentscheid zugelassen, wäre der Entscheid nur noch für künftige Verfahren von Interesse, nicht mehr aber für das laufende Verfahren. Es entspricht nicht der Prozessökonomie, den definitiven Entscheid über die Art beziehungsweise den Inhalt des durchzuführenden Verfahrens bis zum Endentscheid aufzuschieben. Die Frage, ob der Entscheid betreffend die von den SBB vorzunehmenden Lärmschutzmassnahmen vom Plangenehmigungsverfahren getrennt werden könne oder ob über alles in einem Verfahren zu entscheiden sei,

E. 7

und damit verbunden die Problematik der zeitlichen Verzögerung aufgrund der Rechtsunsicherheiten in der Anwendung der Umweltschutzgesetzgebung, sind materielle Fragen, die für die Beurteilung des schutzwürdigen Interesses nicht relevant sind.

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