



IM NAMEN DER REPUBLIK!

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Lehofer, die Hofräte Dr. Faber, Dr. Himberger und Dr. Chvosta als Richter sowie die Hofrätin Dr.ⁱⁿ Sabetzer als Richterin, unter Mitwirkung des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Revision des G S in F, vertreten durch die Onz & Partner Rechtsanwälte GmbH in 1010 Wien, Schwarzenbergplatz 16, gegen das Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichts Vorarlberg vom 9. März 2023, LVwG-377-1/2022-R19, betreffend Nichtzulassung eines Wasserfahrzeuges nach der Bodensee-Schiffahrts-Ordnung (belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht: Bezirkshauptmannschaft Bregenz), zu Recht erkannt:

Die Revision wird als unbegründet abgewiesen.

Der Revisionswerber hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von € 553,20 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Entscheidungsgründe:

- 1 Mit Bescheid vom 13. Juli 2022 wies die belangte Behörde den Antrag des Revisionswerbers auf Zulassung eines Wasserfahrzeuges gemäß § 14.01 Abs. 7 Z 1 der Bodensee-Schiffahrts-Ordnung (BSO), ab.
- 2 Der gegen diesen Bescheid erhobenen Beschwerde gab das Landesverwaltungsgericht Vorarlberg nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung „keine Folge“. Unter einem sprach es aus, dass die Erhebung einer Revision zulässig sei.
- 3 Begründend stellte das Verwaltungsgericht fest, bei dem Wasserfahrzeug, das nicht gewerblichen Zwecken, sondern dem Revisionswerber und seiner Familie sowie Freunden für Badezwecke ohne Übernachtung dienen solle, handle es sich um ein elektrisch angetriebenes Mehrumpf-Sportboot. Auf seiner Grundplattform, die aus drei gleichen Rümpfen (Schwimmponton) bestehe, sei ein rechteckiger, hausähnlicher und in mehrere Zimmer untergliederter Aufbau (11,05 m x 3,95 m x 2,75m) mit teils bodentiefen Fenstern und einer Raumhöhe von 2,40 m aufgebaut. Darüber befinde sich eine mit einem





Geländer gesicherte Terrasse mit einem Whirlpool. Die maximale Geschwindigkeit betrage zirka 12 km/h, die kalkulierte Reisegeschwindigkeit 7 km/h, sodass von einer Fahrzeit von etwa drei bis vier Stunden pro Akkuladung ausgegangen werden könne, woraus sich eine rechnerische Reichweite des Bootes von 21 bis 28 km ergebe. In den ursprünglich eingereichten Plänen seien in der als Wohnbereich gekennzeichneten Bugkabine neben der Küche noch eine Couch mit Tisch, eine Sitzgelegenheit und ein Holzofen sowie in der als Schlafbereich bezeichneten Heckkabine ein Doppelbett mit zwei Nachttischen vorgesehen gewesen; auf der Terrasse seien neben dem Whirlpool noch eine Sitzgelegenheit, zwei Liegen und ein Grill eingezeichnet gewesen.

- 4 Mangels Definition der Begriffe „Haus- oder Wohnboote“ in der BSO zitierte das Verwaltungsgericht - vom allgemeinen Sprachgebrauch bzw. von der Verkehrsauffassung ausgehend - zunächst sprachlexikalische Begriffserklärungen und verwies anschließend auf den Leitfaden „Hausboote - Der Leitfaden für Technik und Touristik“ des Verbandes der Sportboot- und Schiffbau-Sachverständigen e.V. und des Bundesverbandes Wassersportwirtschaft e.V. aus dem Jahr 2022. Danach würden - wie sich aus der Wiedergabe von Passagen des Leitfadens durch das Verwaltungsgericht unter anderem ergibt - Hausboote als Rumpf zumeist eine Plattform mit zwei Schwimmern (Ponton) und einem rechteckigen, hausähnlichen Aufbau sowie eine relativ niedrige Motorisierung im Verhältnis zur Größe der Windangriffsfläche aufweisen. Vor diesem Hintergrund führte das Verwaltungsgericht die bauliche Konstruktion des antragsgegenständlichen Fahrzeugs ins Treffen, nämlich die Plattform mit Schwimmern, den rechteckigen, hausähnlichen Aufbau mit teilweise bodentiefen Fenstern und einer Untergliederung in mehrere Zimmer, die Kubatur des Aufbaues, die Terrasse und den Whirlpool. Die Raumhöhe des Aufbaues entspreche auch den Anforderungen des § 26 Abs. 9 der Vorarlberger Bautechnikverordnung iVm Punkt 11.2. der OIB-Richtlinie 3. Daraus schloss das Verwaltungsgericht, dass es sich beim vorliegenden Fahrzeug nach seiner Bauart offenkundig um ein Hausboot handle. Gemäß den ursprünglich eingereichten Plänen sei das Fahrzeug auch aufgrund seiner Ausstattung zunächst für Wohnzwecke



bestimmt gewesen. Wenn dies nach den mittlerweile geänderten Planunterlagen auch nicht mehr der Fall sei, weil kein Schlafbereich mehr vorgesehen sei, könne daraus für den Revisionswerber nichts gewonnen werden, weil das gegenständliche Fahrzeug nach der Bauart überwiegend für Wohnzwecke bestimmt sei. Gemäß § 14.01 Abs. 7 Z 1 BSO dürfe ein Fahrzeug bereits dann nicht zugelassen werden, wenn es entweder nach seiner Bau- oder Betriebsart oder nach seiner Ausstattung überwiegend für Wohnzwecke bestimmt sei. Einer Auslegung, wonach sämtliche in der Vorschrift genannten Tatbestände kumulativ erfüllt sein müssten, stehe der Wortlaut der Norm mit der Satzteilverbindung „oder“ entgegen.

- 5 Den Ausspruch über die Zulässigkeit der Revision begründete das Verwaltungsgericht mit dem Fehlen von Rechtsprechung zur Frage, ob „Fahrzeuge wie das hier gegenständliche unter den Begriff ‚Fahrzeuge, die nach ihrer Bauart überwiegend für Wohnzwecke bestimmt sind‘, zu unterstellen“ seien.
- 6 Mit Beschluss vom 12. Juni 2023, E 1071/2023-10, lehnte der Verfassungsgerichtshof die Behandlung der gegen das angefochtene Erkenntnis erhobenen Beschwerde des Revisionswerbers ab und trat über einen nachträglichen Antrag die Beschwerde mit Beschluss vom 12. Juli 2023, E 1071/2023-12, dem Verwaltungsgerichtshof zur Entscheidung ab.
- 7 In der daraufhin eingebrachten Revision wird zur Zulässigkeit - auf das Wesentliche zusammengefasst - das Fehlen von Rechtsprechung zu § 14.01 Abs. 7 Z 1 BSO ins Treffen geführt. Inhaltlich bringt die Revision vor, dass das antragsgegenständliche Boot kein Fahrzeug sei, das überwiegend für Wohnzwecke bestimmt sei, und verweist dazu auf Definitionen des Begriffs „Hausboot“, die im Duden und im Brockhaus enthalten seien und die auf die tatsächliche Nutzung des Boots abstellen würden. Dagegen erscheine die Definition des im Übrigen auch nicht bindenden Leitfadens für Hausboote nicht zielführend, weil die dort genannten Kriterien auf nahezu alle Boote zutreffen würden. Auch der Hinweis auf die OIB-Richtlinie 3 sei nicht tragfähig, weil dort Anforderungen für Wohnungen und nicht für Boote festgelegt würden. Der Auslegung des § 14.01 Abs. 7 Z 1 BSO durch das



Verwaltungsgericht stehe die Zielsetzung dieser Norm, nämlich die Vermeidung dauerhaften Wohnens am Bodensee, entgegen: Weder die Bau- oder Betriebsart noch die Ausstattung des Fahrzeugs seien für sich (allein) betrachtet geeignet, eine überwiegende Wohnnutzung zu belegen, wie sich am Beispiel von Segelbooten zeige, die „allesamt eine wohngleiche Ausstattung“ aufweisen würden, im Allgemeinen aber nicht überwiegend für Wohnzwecke bestimmt seien. Richtigerweise sei die in Rede stehende Vorschrift teleologisch zu reduzieren, indem sowohl alle in § 14.01 Abs. 7 Z 1 BSO genannten Kriterien als auch die tatsächliche Verwendung des Boots für die Einordnung zu berücksichtigen seien, um zu entscheiden, ob die Merkmale eines Hausbootes überwiegen würden. Sowohl die Ausstattung als auch die Betriebsart spreche gegen die Annahme eines Hausbootes. Einzig die „eckige Bauart“ entspreche nicht der eines „klassischen“ Bootes, könne aber allein nicht die Qualifikation als Hausboot rechtfertigen.

8 Im vom Verwaltungsgericht durchgeführten Vorverfahren erstattete die belangte Behörde eine Revisionsbeantwortung, in der sie die kostenpflichtige Abweisung der Revision beantragte.

9 Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

10 Die Revision ist in ihrer Zulässigkeitsbegründung zur Klarstellung der Rechtslage in Bezug auf die Regelung des § 14.01 Abs. 7 Z 1 BSO zulässig; sie ist aber nicht begründet.

11 Das zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Österreich und der Schweizerischen Eidgenossenschaft abgeschlossene und am 1. Jänner 1976 in Kraft getretene „Übereinkommen über die Schifffahrt auf dem Bodensee samt Anlage und Zusatzprotokoll“, BGBl. Nr. 632/1975, sieht in Art. 4 vor, dass die Vertragsstaaten dafür sorgen, dass die Schifffahrt durch Bauten und sonstige künstliche Anlagen oder auf andere Weise nicht mehr behindert werde, als dies zur Wahrung anderer öffentlicher Interessen unvermeidbar sei. Nach Art. 5 Abs. 1 erlassen die Vertragsstaaten für die Schifffahrt einheitliche Vorschriften über die Sicherheit und die Leichtigkeit des Verkehrs sowie über die Abwendung von Gefahren und Nachteilen, die durch die Schifffahrt



verursacht werden können, wobei die Schifffahrtsvorschriften gemäß Art. 5 Abs. 2 lit. a insbesondere Anforderungen an den Bau, die Ausrüstung, die Kennzeichnung und die Zulassung der Fahrzeuge regeln.

- 12 Dieser - im Gesetzesrang stehende - Staatsvertrag bildet somit die gesetzliche Grundlage für die „Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 17. Feber 1976 über die Schifffahrt auf dem Bodensee (Bodensee-Schifffahrts-Ordnung)“ (zum gesetzändernden und -ergänzenden Charakter des Übereinkommens vgl. RV 1014 BlgNR 13. GP, 9; vgl. ferner VwGH 21.12.1978, 2551/76). Die Bestimmung des § 14.01 BSO, BGBl. Nr. 93/1976 idF BGBl. II Nr. 40/2022, lautet auszugsweise:
- „(1) Fahrzeuge mit Maschinenantrieb, Güterschiffe, schwimmende Geräte und Segelfahrzeuge, die mit einem Motor oder mit Wohn-, Koch- oder sanitären Einrichtungen ausgerüstet sind, dürfen nur in Betrieb genommen werden, wenn sie durch die Behörde zugelassen sind.
- (2) ...
- ...
- (7) Folgende Fahrzeuge werden nicht zugelassen:
1. Fahrzeuge, die nach ihrer Bau- oder Betriebsart oder nach ihrer Ausstattung überwiegend für Wohnzwecke bestimmt sind (zB Haus- oder Wohnboote),
 2. Amphibienfahrzeuge, ausgenommen zeitlich beschränkt und eingeschränkt für die Gewässerfreihaltung,
 3. Fahrzeuge mit Maschinenantrieb mit einer Rumpflänge (EN ISO 8666:2002) von weniger als 2,50 m und
 4. Unterseeboote, ausgenommen für wissenschaftliche oder behördliche Zwecke.“

- 13 Grundsätzlich kommt der Wort(„Verbal“)interpretation in Verbindung mit der grammatikalischen und der systematischen Auslegung der Vorrang zu, wobei in Ansehung korrigierender Auslegungsmethoden äußerste Zurückhaltung geboten erscheint. Ein Abweichen vom klaren Wortlaut des Gesetzes ist nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nur dann zu verantworten, wenn eindeutig feststeht, dass der Normsetzer etwas anderes gewollt hat, als er zum Ausdruck gebracht hat (vgl. VwGH 14.2.2024, Ra 2021/11/0032, mwN).



- 14 Dem eindeutigen Wortlaut des § 14.01 Abs. 7 Z 1 BSO zufolge darf ein Fahrzeug bereits dann nicht zugelassen werden, wenn es nach seiner Bau- oder Betriebsart oder nach seiner Ausstattung überwiegend für Wohnzwecke bestimmt ist. Dabei kann dahingestellt bleiben, ob dieses Verbot vor dem Hintergrund des vom Revisionswerber behaupteten Normzwecks der Verhinderung dauerhaften Wohnens am See oder im Lichte des bereits erwähnten Art. 4 des Übereinkommens über die Schifffahrt auf dem Bodensee zu sehen ist, wonach die Behinderung der Schifffahrt durch Bauten und sonstige künstliche Anlagen oder auf andere Weise - soweit wie möglich - hintangehalten werden soll: Bereits der Norminhalt des § 14.01 Abs. 7 Z 1 BSO als solcher lässt erkennen, dass die Kategorie von Fahrzeugen, die wegen ihres Wohnzwecks von der Zulassung auszunehmen sind, weit gefasst ist. Nur so ist zu verstehen, dass Fahrzeuge nach dieser Vorschrift nicht erst bei ausschließlicher, sondern auch schon bei überwiegender Bestimmung für Wohnzwecke nicht zuzulassen sind, und die ausdrücklich als Beispiele genannten Begriffe des Haus- oder Wohnbootes somit lediglich der Veranschaulichung der Kategorie von der Zulassung auszunehmender Fahrzeuge dienen. In diesem Sinne ist ein Fahrzeug nach § 14.01 Abs. 7 Z 1 BSO bereits dann nicht zuzulassen, wenn es lediglich nach der Bauart überwiegend für Wohnzwecke bestimmt ist, und zwar unabhängig davon, ob auch die - überdies leichter veränderbare - Ausstattung und die Betriebsart des Fahrzeugs diesem Zweck dienen. Angesichts dessen bleibt für eine (berichtigende) Interpretation in dem vom Revisionswerber gewünschten Sinne kein Raum.
- 15 Im vorliegenden Fall hat das Verwaltungsgericht seine Annahme, dass das gegenständliche Fahrzeug nach seiner Bauart überwiegend für Wohnzwecke bestimmt ist, nicht allein - wie die Revision behauptet - mit der „eckigen Bauart“, sondern mit verschiedenen Aspekten und Merkmalen der Konstruktion des Bootes in ihrer Gesamtheit begründet. Dem hält die Revision nichts Stichhaltiges entgegen. Ihr Einwand, dass der vom Verwaltungsgericht herangezogene Leitfaden für Hausboote nicht bindend sei, spricht nicht gegen seine Einbeziehung bei der Begriffsauslegung, um den allgemeinen Sprachgebrauch zu erforschen (vgl. VwGH 20.6.2023, Ro 2022/06/0014,



mwN); dass die dort genannten Kriterien - wie in der Revision ausgeführt - auf nahezu alle Boote zutreffen würden, kann nicht gesagt werden. Soweit sich die Revision gegen den Hinweis des Verwaltungsgerichts auf die Erfüllung der Anforderungen der OIB-Richtlinie 3 wendet, missversteht sie das Argument des Verwaltungsgerichts, mit dem gerade der hausähnliche Charakter des Aufbaues am gegenständlichen Boot hervorgehoben werden sollte.

- 16 Die Revision vermag daher nicht aufzuzeigen, dass das angefochtene Erkenntnis rechtswidrig wäre. Die Revision war daher gemäß § 42 Abs. 1 VwGG als unbegründet abzuweisen.
- 17 Die Entscheidung über den Aufwandsatz beruht den §§ 47 ff. VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2014.

W i e n , am 3. September 2024

