

TE Vwgh Erkenntnis 1976/11/18 1092/74

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 18.11.1976

Index

70/02 Schulorganisation;

90/02 Kraftfahrzeuggesetz;

Norm

KFG 1955 §93 Abs1 impl;

KFG 1967 §109 Abs1 litd;

KFG 1967 §110 Abs1 litb;

KFG 1967 §112 Abs2;

KFG 1967 §117 Abs1;

SchOG 1962;

1. KFG 1967 § 109 heute
 2. KFG 1967 § 109 gültig ab 30.07.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 79/2026
 3. KFG 1967 § 109 gültig von 24.04.2026 bis 29.07.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
 4. KFG 1967 § 109 gültig von 16.12.2020 bis 23.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020
 5. KFG 1967 § 109 gültig von 01.07.2019 bis 15.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
 6. KFG 1967 § 109 gültig von 07.03.2019 bis 30.06.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
 7. KFG 1967 § 109 gültig von 26.02.2013 bis 06.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
 8. KFG 1967 § 109 gültig von 01.08.2007 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2007
 9. KFG 1967 § 109 gültig von 28.10.2005 bis 31.07.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 117/2005
 10. KFG 1967 § 109 gültig von 01.01.2003 bis 27.10.2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
 11. KFG 1967 § 109 gültig von 01.08.2002 bis 31.12.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
 12. KFG 1967 § 109 gültig von 01.08.2002 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 65/2002
 13. KFG 1967 § 109 gültig von 25.05.2002 bis 31.07.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
 14. KFG 1967 § 109 gültig von 01.11.1997 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 121/1997
 15. KFG 1967 § 109 gültig von 20.08.1997 bis 31.10.1997 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
 16. KFG 1967 § 109 gültig von 01.01.1995 bis 19.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 505/1994
 17. KFG 1967 § 109 gültig von 01.01.1994 bis 31.12.1994 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 456/1993
 18. KFG 1967 § 109 gültig von 01.08.1992 bis 31.12.1993 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 452/1992
 19. KFG 1967 § 109 gültig von 16.07.1988 bis 31.07.1992 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 375/1988
-
1. KFG 1967 § 110 heute
 2. KFG 1967 § 110 gültig ab 26.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
 3. KFG 1967 § 110 gültig von 16.07.1988 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 375/1988

1. KFG 1967 § 112 heute
2. KFG 1967 § 112 gültig ab 30.07.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 79/2026
3. KFG 1967 § 112 gültig von 24.04.2026 bis 29.07.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
4. KFG 1967 § 112 gültig von 01.01.2024 bis 23.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023
5. KFG 1967 § 112 gültig von 16.12.2020 bis 31.12.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 134/2020
6. KFG 1967 § 112 gültig von 07.03.2019 bis 15.12.2020 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
7. KFG 1967 § 112 gültig von 26.02.2013 bis 06.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
8. KFG 1967 § 112 gültig von 01.01.2008 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 6/2008
9. KFG 1967 § 112 gültig von 01.08.2002 bis 31.12.2007 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
10. KFG 1967 § 112 gültig von 01.08.2002 bis 30.06.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 65/2002
11. KFG 1967 § 112 gültig von 01.07.2002 bis 31.07.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
12. KFG 1967 § 112 gültig von 25.05.2002 bis 30.06.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 80/2002
13. KFG 1967 § 112 gültig von 01.11.1997 bis 24.05.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 121/1997
14. KFG 1967 § 112 gültig von 16.07.1988 bis 31.10.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 375/1988

1. KFG 1967 § 117 heute
2. KFG 1967 § 117 gültig ab 24.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 17/2026
3. KFG 1967 § 117 gültig von 01.01.2024 bis 23.04.2026 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2023
4. KFG 1967 § 117 gültig von 01.04.2019 bis 31.12.2023 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 19/2019
5. KFG 1967 § 117 gültig von 27.07.2017 bis 31.03.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 102/2017
6. KFG 1967 § 117 gültig von 26.02.2013 bis 26.07.2017 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 43/2013
7. KFG 1967 § 117 gültig von 19.08.2009 bis 25.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 94/2009
8. KFG 1967 § 117 gültig von 13.08.2003 bis 18.08.2009 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 60/2003
9. KFG 1967 § 117 gültig von 20.04.2002 bis 12.08.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 65/2002
10. KFG 1967 § 117 gültig von 01.11.1997 bis 19.04.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 121/1997
11. KFG 1967 § 117 gültig von 20.08.1997 bis 31.10.1997 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 103/1997
12. KFG 1967 § 117 gültig von 16.07.1988 bis 19.08.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 375/1988

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident DDr. Dolp und die Hofräte Dr. Schmelz, Dr. Jurasek, Dr. Reichel und Onder als Richter, im Beisein der Schriftführerin Finanzoberkommissär Dr. Feitzinger, über die Beschwerde des Ing. FS in K, vertreten durch Dr. Bruno Pollak, Rechtsanwalt in Klagenfurt, Lidmanskysgasse 9, gegen den Bescheid des Bundesministers für Verkehr vom 20. März 1974, Zl. 52.135-IV- 1/74, betreffend Verweigerung einer Fahrschulbewilligung, zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Der Beschwerdeführer hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von S 720,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit Schriftsatz vom 3. Juli 1970 stellte der Beschwerdeführer an den Landeshauptmann von Kärnten das Ersuchen, ihm die Genehmigung zur Errichtung einer Fahrschule zum Zwecke der Ausbildung von Lenkern für die Kraftfahrzeuggruppen A, B, C und E zu erteilen; als Standort der Fahrschule sei die Landeshauptstadt Klagenfurt, A.-straße 20, in Aussicht genommen. Im Zuge des nun folgenden Verfahrens beantragte die Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Kärnten, Sektion Verkehr (im folgenden kurz als "Kammer" bezeichnet) die Abweisung des Ansuchens, da an dem vom Beschwerdeführer namhaft gemachten Standort kein Bedarf nach einer weiteren Fahrschule bestehe: Im Bereich der Landeshauptstadt, im Bezirk Klagenfurt Stadt und Land einschließlich des Bereichs der politischen Expositur F in Kärnten bestünden schon sieben Fahrschulen, die in den letzten fünf Jahren rund 2.500 Fahrschüler jährlich ausgebildet hätten. Die Schülerzahl zeige eine absteigende Tendenz und es gebe bei der Ausbildung der Fahrschüler auch keine Wartezeiten. Jeder Führerscheinbewerber könne, wann immer er wolle, mit der Ausbildung beginnen. Die durchschnittliche Ausbildungsdauer betrage vier Wochen, womit bewiesen sei, dass jeder Fahrschüler in verhältnismäßig kurzer Zeit sein Ziel - die Erlangung der Lenkerberechtigung - auch tatsächlich erreiche. Daraus sei

ferner zu schließen, dass die schon vorhandenen Fahrschulen bestens ausgerüstet seien und ihren Obliegenheiten jederzeit nachkommen könnten. Im übrigen sei die Kapazität der bestehenden Fahrschulen keineswegs ausgelastet, da den räumlichen Voraussetzungen, den technischen Einrichtungen und dem Lehrpersonal nach eine viel größere Schülerzahl ausgebildet werden könne.

In einem Schriftsatz vom 15. März 1971 bestritt indes der Beschwerdeführer die Richtigkeit der von der Kammer erhobenen Einwände und verwies im wesentlichen darauf, dass in Wahrheit nur von fünf Fahrschulen geredet werden könne, wenn jene in F. in Kärnten nicht mitgerechnet und bedacht werde, dass die Landwirtschaftsschule nur Lenker für die Kraftfahrzeuggruppe F ausbilde, deren Anteil geringfügig sei. Was die Zahl der ausgebildeten Fahrschüler des Jahres 1970 anlange, handle es sich nicht um 2.500, sondern um 2.997; auch müssten die "Pendler" mitgerechnet werden. Die Schülerzahl selbst zeige keine sinkende, sondern eine ansteigende Tendenz - bis zum Jahre 1980 sei in Klagenfurt - Stadt und Land mit einer Steigerung der Einwohner um

19.5 % zu rechnen - und es dürfe auch die zunehmende Motorisierung, die Landflucht und die notwendige Erhöhung der Fahrstundenzahl je Schüler nicht übersehen werden. Ziehe man all dies in Betracht, so zeige sich, dass sich das Arbeitspensum der in der Landeshauptstadt ansässigen Fahrschulen seit 1960 verdoppelt habe. Dieser Entwicklung suche man durch Beschäftigung nebenberuflicher Fahrlehrer Herr zu werden, doch sei Erfahrungstatsache, dass die Ausbildung in diesen Fällen nicht so gut wie die durch hauptberufliche Fahrlehrer erteilt sei. Daraus folge aber, dass die (hauptberuflichen) Fahrlehrer mehr als voll ausgelastet und daher nicht in der Lage seien, jederzeit jedem Führerscheinwerber die gewünschte Ausbildung zu erteilen. Am Verkehrsunterricht müssten bis zu 70 Schüler (gleichzeitig) teilnehmen, während ein Blick in das Schulorganisationsgesetz zeige, dass der Gesetzgeber eine Schülerzahl zwischen 30 und 36 als Obergrenze ansehe.

Nachdem die Kammer in einer Gegenäußerung vom 18. Mai 1971 die Richtigkeit der vom Beschwerdeführer vorgetragenen Einwände bestritten und abermals den Bedarf nach einer weiteren Fahrschule im Raume der Landeshauptstadt in Abrede gestellt hatte, gab der Landeshauptmann von Kärnten - ohne weiteres Ermittlungsverfahren - dem Ansuchen des Beschwerdeführers mit Bescheid vom 7. Dezember 1971 Folge. Wie der Begründung dieses Bescheides zu entnehmen ist, ließ sich die Behörde erster Instanz dabei von folgenden Erwägungen leiten:

Das Einzugsgebiet der in Klagenfurt tätigen Fahrschulen umfasse das Gebiet der Stadt Klagenfurt und das Gebiet des Bezirkes Klagenfurt - Land ohne das Gebiet der politischen Expositur F. und zähle mit Stichtag 12. Mai 1971 = 129.000 Einwohner. Dieses Gebiet werde von 5 Fahrschulen mit Berechtigung für alle Unterrichtsgruppen und noch einer Fahrschule, nämlich der Traktorfahrschule der Landwirtschaftskammer, mit der Unterrichtsberechtigung für die Gruppen F und G bearbeitet. Es bleibe, wie die Kammer in ihrer Stellungnahme zutreffend hervorhebe, unbestritten, dass diese Fahrschulen sehr leistungsfähig, mit zeitgemäßen Lehrmitteln und Lehrfahrzeugen ausgestattet und intensiv tätig seien, doch habe bei Prüfung der Bedarfsfrage in Betracht gezogen werden müssen, dass seit vielen Jahren für das erwähnte Einzugsgebiet keine neue Fahrschule mehr bewilligt, inzwischen aber die Einwohnerzahl bedeutend größer geworden sei und die Intensität der Nachfrage nach einer Ausbildung zur Erlangung eines Führerscheines infolge "des Trends der in den letzten Jahren und immer noch zunehmenden Motorisierung ebenfalls zugenommen" habe. Wenn auch nicht übersehen werden könne, dass die bestehenden Fahrschulen diesem Umstand Rechnung getragen und - um eine zeitgerechte Ausbildung der Führerscheininteressenten zu gewährleisten - ihren Wagenpark entsprechend vergrößert und mehr Aushilfspersonal eingestellt hätten, so werde gerade auf Grund dieser Tatsache der Bedarf nach einer weiteren Fahrschule als gegeben erachtet. Ansonsten müsse man in der Bedarfsfrage zu der vom Gesetzgeber wohl nicht beabsichtigten Schlussfolgerung gelangen, dass für ein großes Einzugsgebiet auch eine einzige Fahrschule den Bedarf decken könne, wenn sie sich mit den entsprechenden Lehrmitteln, Lehrfahrzeugen und Lehrpersonal zeitgerecht und ausreichend ausstatte. Überdies liege es zweifellos im Interesse der Ausbildung der Führerscheinwerber, wenn die Zahl der jeweils in einer Fahrschule in Ausbildung stehenden Schüler nicht zu groß sein werde, sodass ein individueller Unterricht stattfinden und die praktische Ausbildung auf einem Fahrzeug überwiegend von hauptberuflichem Lehrpersonal durchgeführt werden könne. Sei doch bei der Festsetzung der erforderlichen Stundenzahl des praktischen Unterrichtes nicht nur in der Hauptsache auf die notwendigen Kenntnisse für die Prüfungsfahrt, sondern auch auf weitere Kenntnisse wie eine Bergfahrt, eine Nachtfahrt und das Überholen auf Freilandstraßen mit größerer Fahrgeschwindigkeit Bedacht zu nehmen. Zuzufolge des starken und immer zügiger werdenden Straßenverkehrs und vor allem aber infolge der ständigen Zunahme der Verkehrsunfälle erscheine eine

umfassende und gründliche Ausbildung der Führerscheinwerber, die auch als Anfänger im Verkehrsgeschehen nicht zum Verkehrshindernis und damit zur Unfallursache werden sollten, unerlässlich. Diesem Erfordernis werde aber nur dann voll entsprochen werden können, wenn die Schülerzahlen eine solide Ausbildung, die auf die Fahrfähigkeiten jedes Einzelnen eingehe, ohne Zeitdruck zuließen. Da die Traktorfahrschule der Landwirtschaftskammer schließlich nur die Berechtigung für die Ausbildung für die Gruppen F und G besitze und der Beschwerdeführer eine Bewilligung für diese Ausbildungsgruppen nicht beantragt habe, sei bei der Bedarfsprüfung diese Fahrschule außer Betracht zu lassen gewesen.

Gegen den eben erwähnten Bescheid des Landeshauptmannes von Kärnten erhob die Kammer das Rechtsmittel der Berufung und machte im wesentlichen geltend, wenn man von 129.000 Einwohnern ausgehe und die Traktorfahrschule als "halbe" Fahrschule zähle, kämen auf

23.600 Einwohner des ebenfalls schon erwähnten Einzugsgebietes eine Fahrschule. Demgegenüber liege der Bundesdurchschnitt bei 25.000 Einwohnern und betrage etwa in Tirol 33.000, in Oberösterreich 32.000 und in der Steiermark 31.000 Einwohner. Somit sei nicht einzusehen, warum in der Landeshauptstadt noch eine weitere Verschlechterung eintreten solle. Davon abgesehen müsse auch der bekämpfte Bescheid einräumen, dass die Fahrschulen in Klagenfurt sehr leistungsfähig, mit zeitgemäßen Lehrmitteln ausgestattet und intensiv tätig seien. Daraus aber auf die Notwendigkeit einer weiteren Fahrschule zu schließen, könne von der Berufungswerberin nicht akzeptiert werden - setze sich die Behörde erster Instanz doch darüber hinweg, dass die schon bestehenden Fahrschulen auch heute noch keineswegs ausgelastet seien. Da nun unbestrittenermaßen jedem Führerscheinwerber jederzeit die gewünschte Ausbildung gewährleistet sei, gehe es nicht an, einen weiteren Ausbau dieser Fahrschulen zu verlangen. Überdies sei es auch unlogisch, aus der Tatsache, dass die vorhandenen Fahrschulen ihren Aufgaben vollinhaltlich nachgekommen seien und sich den Erfordernissen der Gegenwart angepasst hätten - wie das gute Ausbildungsergebnis im Vergleich zu anderen Bundesländern zeige - zu folgern, dass unbedingt eine neue Fahrschule installiert werden müsse.

Es könne auch nicht angezweifelt werden - so lautet die Berufung weiter -, dass jeder einzelne Führerscheinwerber eine solide Ausbildung erhalten habe, da ausnahmslos auf seine individuellen Fähigkeiten besonders eingegangen werde. Dies sei in Stoßzeiten, die ja in der Regel von den Führerscheinwerbern selbst heraufbeschworen würden durch Einstellung nebenberuflicher Fahrlehrer ermöglicht worden. Müsse doch auch bedacht werden, dass fast alle Führerscheinwerber den praktischen Fahrunterricht in ihrer arbeitsfreien Zeit (in den Abendstunden, an Samstagen und Sonntagen) zu absolvieren hätten, wozu noch komme, dass das Interesse in den Wintermonaten weit geringer als etwa im Frühjahr sei. Die nötige Flexibilität beim praktischen Fahrunterricht könne somit nur durch nebenberufliche Fahrlehrer erreicht werden, zumal -

selbstverständlich - der Verkehr auf Freilandstraßen mit größerer Fahrgeschwindigkeit, das Überholen dabei, der Verkehr bei Nacht und auch das Fahren am Berg im Ausbildungsplan enthalten sei und in der praktischen Ausbildung laufend geübt werde. Die Berufungswerberin stelle daher den Antrag, den bekämpften Bescheid vom 7. Dezember 1971 aufzuheben und das Ansuchen des Beschwerdeführers mangels Bedarfes abzuweisen.

Diese Ausführungen nahm die Berufungsbehörde zum Anlass, um umfangreiche Ergänzungen des bisherigen Verfahrens anzuordnen, zu deren Ergebnis der Beschwerdeführer zunächst mit Schriftsätzen vom 23. Juni und 13. November 1972 sowie abschließend mit Schriftsatz vom 24. Mai 1973 Stellung nahm.

Mit Bescheid vom 20. März 1974 hat sodann der Bundesminister für Verkehr der Berufung Folge gegeben, den Bescheid des Landeshauptmannes von Kärnten vom 7. Dezember 1971 aufgehoben und das Ansuchen des Beschwerdeführers vom 3. Juli 1970 abgewiesen. Auf Grund der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens - so lautet die Begründung der Berufungsentscheidung stehe fest, dass in der nach dem Stand der Volkszählung 1971 = 74.326 Einwohner zählenden Landeshauptstadt bereits sechs Fahrschulen bestünden, deren Standorte lediglich in einer Entfernung von 400 bis 2000 m von dem vom Beschwerdeführer in Aussicht genommenen Standort gelegen seien, wobei jedoch die von der Landwirtschaftskammer geführte Fahrschule lediglich zur Ausbildung von Lenkern der Kraftfahrzeuggruppen F und G diene und daher bei der Beurteilung der Bedarfsfrage im Falle des Beschwerdeführers - der eine Fahrschulbewilligung für die Kraftfahrzeuggruppen A, B, C und E anstrebe - nur bedingt in den Kreis der anzustellenden Überlegungen einzubeziehen sei. Außer der Landeshauptstadt kämen von den im Verwaltungsbezirk Klagenfurt - Land gelegenen Gemeinden noch 29 Orte mit einer Einwohnerzahl von insgesamt 54.564 Personen als

Einzugsgebiet einer Fahrschule mit dem Sitz in der Landeshauptstadt in Betracht. Wenn nun davon ausgegangen werde, dass auf Grund der Einwohnerzahl dieser Gemeinden auf eine in der Landeshauptstadt zu errichtende Fahrschule etwa 21.500 Personen entfielen, so zeige sich deutlich, dass diese Einwohnerzahl erheblich unter dem für das Bundesland Kärnten geltenden Durchschnitt liege, der nach dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 10. Jänner 1963, Zl. 526/61 und 592/62, mit etwa 24.600 Personen anzunehmen sei. Abgesehen von der zu geringen Bevölkerungszahl des Einzugsgebietes sei darauf hinzuweisen, dass nach dem Ergebnis des Ermittlungsverfahrens auch keine Zweifel hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der für das Einzugsgebiet in Frage kommenden Fahrschulen bestehen könnten, zumal die Fahrschulen in Klagenfurt im allgemeinen über genügend Schulfahrzeuge sowie ausreichendes, wenn auch nicht immer hauptberuflich tätiges Ausbildungspersonal verfügten und nicht einmal voll ausgelastet seien, weshalb nach den Angaben der Fahrschulinhaber auch keine Wartezeiten für Führerscheininteressenten aus diesem Gebiet bestünden. Dem im Verfahren erstatteten Bericht der Bundespolizeidirektion Klagenfurt vom 4. Mai 1972 zufolge ergebe sich über die im Stadtgebiet bestehenden Fahrschulen folgendes Bild:

1.

Fahrschule P.

Ausbildungspersonal

6

8

26, 8, 2

hauptberufliche Fahrlehrer

nebenberufliche -"

davon zum theoretischen Unterricht berechtigt (Fahrschullehrer) hauptberufliche Fahrlehrer, nebenberufliche -" ,
davon zum theoretischen Unterricht berechtigt (Fahrschullehrer)

Schulfahrzeuge

11

Pkw, 1 Lkw, 1 Anhänger, 2 Roller

2.

Fahrschule J.

Ausbildungspersonal

2

3

12, 3, 1

hauptberufliche Fahrlehrer

nebenberufliche -"

davon zum theoretischen Unterricht berechtigt (Fahrschullehrer) hauptberufliche Fahrlehrer, nebenberufliche -" ,
davon zum theoretischen Unterricht berechtigt (Fahrschullehrer)

Schulfahrzeuge

4

Pkw, 1 Roller

3.

Fahrschule Z.

Ausbildungspersonal

2

8

12, 8, 1

hauptberufliche Fahrlehrer

nebenberufliche -"-

davon zum theoretischen Unterricht berechtigt (Fahrschullehrer) hauptberufliche Fahrlehrer, nebenberufliche -"- ,
davon zum theoretischen Unterricht berechtigt (Fahrschullehrer)

Schulfahrzeuge

9

Pkw

4.

Fahrschule A.

Ausbildungspersonal

0

3

10, 3, 1

hauptberufliche Fahrlehrer

nebenberufliche -"-

davon zum theoretischen Unterricht berechtigt (Fahrschullehrer) hauptberufliche Fahrlehrer, nebenberufliche -"- ,
davon zum theoretischen Unterricht berechtigt (Fahrschullehrer)

Schulfahrzeuge

4

Pkw

5.

Fahrschule E

Ausbildungspersonal

0

5

10, 5, 1

hauptberufliche Fahrlehrer

nebenberufliche -"-

davon zum theoretischen Unterricht berechtigt (Fahrschullehrer)hauptberufliche Fahrlehrer, nebenberufliche -"- ,
davon zum theoretischen Unterricht berechtigt (Fahrschullehrer)

Schulfahrzeuge

5

Pkw, 1 Lkw, 1 Roller.

Die Anzahl der bei diesen Fahrschulen zur Lenkerprüfung angetretenen Bewerber zeige nun mit einer Ausnahme eine deutlich sinkende Tendenz. Nach dem Erhebungsbericht seien bei den in Klagenfurt etablierten Fahrschulen nämlich zu verzeichnen gewesen:

1.

Fahrschule P.

Führerscheinprüflinge

1968

1969

1970

19711968, 1969, 1970, 1971

375

387

462

603375, 387, 462, 603

2.

Fahrschule J.

Führerscheinprüflinge

1968

1969

1970

19711968, 1969, 1970, 1971

220

251

230

224220, 251, 230, 224

3.

Fahrschule Z.

Führerscheinprüflinge

1968

1969

1970

19711968, 1969, 1970, 1971

398

329

395

355398, 329, 395, 355

4.

Fahrschule A.

Führerscheinprüflinge

1968

1969

1970

19711968, 1969, 1970, 1971

118

89

84

134118, 89, 84, 134

5.

Fahrschule E.

Führerscheinprüflinge

1968

1969

1970

19711968, 1969, 1970, 1971

274

231

234

243274, 231, 234, 243

Was die Frage der Erreichbarkeit der bestehenden Fahrschulen anlange, sei zu bemerken, dass sie auf Grund der vorhandenen Verkehrsbedingungen (Bahn, Post- und Bahnomnibusse) zwischen den zum Einzugsgebiet gehörenden Gemeinden für die aus diesem Gebiet zu erwartenden Fahrschüler gleich vorteilhaft erreichbar seien wie für jene im unmittelbaren Bereich der bestehenden Fahrschulen ansässiger Führerscheinbewerber. Insbesondere hätten die in Klagenfurt arbeitenden, aber im Einzugsgebiet wohnhaften Führerscheinbewerber keine besonderen Schwierigkeiten hinsichtlich der Rückfahrt nach dem Fahrschulbesuch, da ihnen als Rückfahrmöglichkeit jeweils entweder die Bahn, Postomnibusse oder von der Bahn eingesetzten Omnibusse zur Verfügung stünden. Im Zuge des Ermittlungsverfahrens seien sohin keine Umstände aufgetreten, die den Schluss zulassen würden, dass die bestehenden, leicht erreichbaren Fahrschulunternehmungen nach Maßgabe der vorhandenen Anstaltsräume, Lehrmittel und Lehrkräfte nicht in der Lage seien, jederzeit jedem Bewerber um einen Führerschein die gewünschte Ausbildung zu gewährleisten. Der Bedarf für eine zu errichtende Fahrschule könne aber nur dann angenommen werden, wenn er eine solche Intensität erreiche, dass die Errichtung zumindest vom Standpunkt ihrer Lebensfähigkeit gerechtfertigt werden könne, wovon angesichts der aufgezeigten Bedarfssituation wohl nicht gesprochen werden könne. Schließlich sei noch der irrigen Auffassung des Beschwerdeführers entgegenzutreten, der in der abschließend abgegebenen Äußerung vom 11. Jänner 1974 (richtig wohl: 24. Mai 1973) auf die im Bereiche der Bundespolizeidirektion Klagenfurt zu verzeichnende Steigerung der Fahrschüler (1953: 751, 1972: 2.848), die in Klagenfurt die Lenkerprüfung abgelegt hätten, hinweise und damit eine erhöhte Nachfrage nach Fahrunterricht dartun wolle. Denn wenn - wie im streitgegenständlichen Fall - die vorhandenen Fahrschulen in der Lage seien, auch eine (eventuell) steigende Nachfrage in dem Maße zu befriedigen, dass den Bewerbern um einen Führerschein auch weiterhin die gewünschte Ausbildung gewährt werde, sei der Bedarf nach einer weiteren Fahrschule nicht gegeben. Im Hinblick auf diese Sach- und Rechtslage könne somit ein Bedarf nach einer weiteren Fahrschule mit dem Standort in Klagenfurt nicht angenommen werden.

Gegen diesen Bescheid des Bundesministers für Verkehr vom 20. März 1974 richtet sich die vorliegende, wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes und wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften erhobene Beschwerde.

Der Verwaltungsgerichtshof hat hierüber erwogen:

Gemäß § 108 Abs. 1 des Kraftfahrgesetzes 1967, BGBl. Nr. 267 (KFG 1967), ist das Ausbilden von Bewerbern um eine Lenkerberechtigung und das entgeltliche Weiterbilden von Besitzern einer Lenkerberechtigung - von im Beschwerdefall nicht zutreffenden Ausnahmen abgesehen - nur im Rahmen des Betriebes einer Fahrschule zulässig, und nach Abs. 3 dieser Gesetzesstelle bedarf die Errichtung einer Fahrschule der Bewilligung des Landeshauptmannes. Eine solche Bewilligung darf gemäß § 110 Abs. 1 lit. b des Gesetzes nur dann erteilt werden, wenn an dem in Aussicht genommenen Standort ein Bedarf nach einer Fahrschule der beantragten Art besteht. Gemäß Paragraph 108, Absatz eins, des Kraftfahrgesetzes 1967, Bundesgesetzblatt, Nr. 267 (KFG 1967), ist das Ausbilden von Bewerbern um eine Lenkerberechtigung und das entgeltliche Weiterbilden von Besitzern einer Lenkerberechtigung - von im Beschwerdefall nicht zutreffenden Ausnahmen abgesehen - nur im Rahmen des Betriebes einer Fahrschule zulässig, und nach Absatz 3, dieser Gesetzesstelle bedarf die Errichtung einer Fahrschule der Bewilligung des Landeshauptmannes. Eine solche Bewilligung darf gemäß Paragraph 110, Absatz eins, Litera b, des Gesetzes nur dann erteilt werden, wenn an dem in Aussicht genommenen Standort ein Bedarf nach einer Fahrschule der beantragten Art besteht.

Was nun die Bedarfsfrage betrifft, hat der Verwaltungsgerichtshof in ständiger, noch in den zeitlichen Geltungsbereich des Kraftfahrgesetzes 1955, BGBl. Nr. 223, (vgl. dessen inhaltlich gleichen § 93 Abs. 1 erster Satz) zurückreichenden Rechtsprechung die im Beschwerdefall anzuwendende Vorschrift des § 110 Abs. 1 lit. b KFG 1967 dahin ausgelegt, dass der Bedarf nach einer weiteren Fahrschule in einem bestimmten Gebiet danach zu beurteilen ist, ob die schon bestehenden, leicht erreichbaren Fahrschulen nach Maßgabe der vorhandenen Unterrichtsräume, Lehrmittel und Lehrkräfte in der Lage sind, zu jeder Zeit jedem Bewerber um einen Führerschein die gewünschte Ausbildung zu gewähren (vgl. das hg. Erkenntnis vom 14. Oktober 1971, Zl. 1441/70 und die darin angeführte weitere Rechtsprechung des Gerichtshofes). Von dieser rechtlichen Beurteilung gehen auch die Parteien des gegenständlichen Verfahrens vor dem Gerichtshof aus. Der Beschwerdeführer wirft der belangten Behörde jedoch vor, sie habe sich - trotz eines mehrjährigen Ermittlungsverfahrens, in dessen Verlauf ihm wiederholt Gelegenheit zur Mitwirkung bei der Erforschung des maßgeblichen Sachverhaltes geboten wurde - auf unvollständige, ja unrichtige Ermittlungsergebnisse gestützt und

überdies diese Ergebnisse einer unrichtigen rechtlichen Beurteilung unterzogen. Zum einen meint der Beschwerdeführer, die belangte Behörde hätte berücksichtigen müssen, dass während des Ermittlungsverfahrens die Gemeindestruktur in Kärnten durch das Landesgesetz vom 29. Juni 1972, LGBl. Nr. 63, neu geordnet und verschiedene Gemeinden der Landeshauptstadt "angeschlossen" worden seien, zum anderen, dass auch auf die so genannten "Einpendler" aus angrenzenden Bezirken Bedacht zu nehmen gewesen wäre. Der Gerichtshof vermag indes nicht zu finden, welchen Einfluss die Eingemeindung der vom Beschwerdeführer angeführten Ortsgemeinden auf die für den Beschwerdefall bedeutsame Frage nach dem Einzugsgebiet der schon bestehenden Fahrschulen in der Landeshauptstadt haben könnte. Denn abgesehen davon, dass der Gerichtshof schon in seinem (von Beschwerdeführer übrigens selbst zitierten) Erkenntnis vom 28. November 1966, Zl. 829/65, dargetan hat, dass sich das Einzugsgebiet keinesfalls mit den Grenzen politischer Verwaltungsbezirke decken müsse, hat die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid mit aller Deutlichkeit begründet, dass Sie auch die Einwohnerzahl der in Rede stehenden Ortsgemeinden in ihre Beurteilung einbezogen hat. Den "Einpendlern" - vom Beschwerdeführer beweislos mit rund 360 Personen jährlich beziffert - standen aber im maßgeblichen Jahr 1971 nach dem Ergebnis der behördlichen Ermittlungen 141 "Auspendler" gegenüber, weshalb der Gerichtshof dem eben erwähnten Personenkreis im Hinblick auf die Gesamtzahl der Führerscheinerwerber keine den Streitfall entscheidende Bedeutung beizumessen vermag. Im übrigen räumt der Beschwerdeführer selbst ein, dass für die Beurteilung der Bedarfsfrage nicht ausschließlich die Einwohnerzahl maßgebend sei, sondern er meint auch, die fünf in der Landeshauptstadt bereits ansässigen Fahrschulen seien von ihrer Einrichtung her gar nicht in der Lage, die von den Führerscheinerwerbern gewünschte Ausbildung zu bieten. So hätte er im Verwaltungsverfahren Unzulänglichkeiten aufgezeigt, die die belangte Behörde aber nicht entsprechend gewürdigt habe. Nun ist es zwar richtig, dass der Beschwerdeführer fünf Schreiben ehemaliger Fahrschüler - sämtlich der Fahrschule Z. - vorgelegt hat, die auf Rummängel in jener Fahrschule schließen lassen. Die belangte Behörde vermochte sich demgegenüber nicht nur auf einen Erhebungsbericht der Bezirkshauptmannschaft Klagenfurt vom 18. April 1972, sondern auch auf das Erhebungsergebnis von Organen der Bundespolizeidirektion Klagenfurt vom 4. Mai 1972 und 13. März 1973 zu stützen, wonach die schon bestehenden Fahrschulen den an sie gestellten Anforderungen nachkommen könnten und die Verhältnisse hinsichtlich der vorhandenen Arbeitsräume befriedigend seien. Wenn nun die belangte Behörde im Rahmen der freien Beweiswürdigung (§ 45 Abs. 2 AVG 1950) den amtlichen Ermittlungsergebnissen gefolgt und zu dem Schluss gelangt ist, die vorhandenen Räume seien für die theoretische Ausbildung der Fahrschüler geeignet (§ 112 Abs. 2 KFG 1967), so vermag der Gerichtshof darin keine Unschlüssigkeit in der Beweiswürdigung zu erblicken, die eine Aufhebung des angefochtenen Bescheides rechtfertigen würde. Was nun die Bedarfsfrage betrifft, hat der Verwaltungsgerichtshof in ständiger, noch in den zeitlichen Geltungsbereich des Kraftfahrgesetzes 1955, BGBl. Nr. 223, vergleiche dessen inhaltlich gleichen Paragraph 93, Absatz eins, erster Satz) zurückreichenden Rechtsprechung die im Beschwerdefall anzuwendende Vorschrift des Paragraph 110, Absatz eins, Litera b, KFG 1967 dahin ausgelegt, dass der Bedarf nach einer weiteren Fahrschule in einem bestimmten Gebiet danach zu beurteilen ist, ob die schon bestehenden, leicht erreichbaren Fahrschulen nach Maßgabe der vorhandenen Unterrichtsräume, Lehrmittel und Lehrkräfte in der Lage sind, zu jeder Zeit jedem Bewerber um einen Führerschein die gewünschte Ausbildung zu gewähren (vergleiche, das hg. Erkenntnis vom 14. Oktober 1971, Zl. 1441/70 und die darin angeführte weitere Rechtsprechung des Gerichtshofes). Von dieser rechtlichen Beurteilung gehen auch die Parteien des gegenständlichen Verfahrens vor dem Gerichtshof aus. Der Beschwerdeführer wirft der belangten Behörde jedoch vor, sie habe sich - trotz eines mehrjährigen Ermittlungsverfahrens, in dessen Verlauf ihm wiederholt Gelegenheit zur Mitwirkung bei der Erforschung des maßgeblichen Sachverhaltes geboten wurde - auf unvollständige, ja unrichtige Ermittlungsergebnisse gestützt und überdies diese Ergebnisse einer unrichtigen rechtlichen Beurteilung unterzogen. Zum einen meint der Beschwerdeführer, die belangte Behörde hätte berücksichtigen müssen, dass während des Ermittlungsverfahrens die Gemeindestruktur in Kärnten durch das Landesgesetz vom 29. Juni 1972, LGBl. Nr. 63, neu geordnet und verschiedene Gemeinden der Landeshauptstadt "angeschlossen" worden seien, zum anderen, dass auch auf die so genannten "Einpendler" aus angrenzenden Bezirken Bedacht zu nehmen gewesen wäre. Der Gerichtshof vermag indes nicht zu finden, welchen Einfluss die Eingemeindung der vom Beschwerdeführer angeführten Ortsgemeinden auf die für den Beschwerdefall bedeutsame Frage nach dem Einzugsgebiet der schon bestehenden Fahrschulen in der Landeshauptstadt haben könnte. Denn abgesehen davon, dass der Gerichtshof schon in seinem (von Beschwerdeführer übrigens selbst zitierten) Erkenntnis vom 28. November 1966, Zl. 829/65, dargetan hat, dass sich das Einzugsgebiet keinesfalls mit den Grenzen politischer Verwaltungsbezirke decken müsse, hat die belangte Behörde

im angefochtenen Bescheid mit aller Deutlichkeit begründet, dass Sie auch die Einwohnerzahl der in Rede stehenden Ortsgemeinden in ihre Beurteilung einbezogen hat. Den "Einpendlern" - vom Beschwerdeführer beweislos mit rund 360 Personen jährlich beziffert - standen aber im maßgeblichen Jahr 1971 nach dem Ergebnis der behördlichen Ermittlungen 141 "Auspendler" gegenüber, weshalb der Gerichtshof dem eben erwähnten Personenkreis im Hinblick auf die Gesamtzahl der Führerscheinbewerber keine den Streitfall entscheidende Bedeutung beizumessen vermag. Im übrigen räumt der Beschwerdeführer selbst ein, dass für die Beurteilung der Bedarfsfrage nicht ausschließlich die Einwohnerzahl maßgebend sei, sondern er meint auch, die fünf in der Landeshauptstadt bereits ansässigen Fahrschulen seien von ihrer Einrichtung her gar nicht in der Lage, die von den Führerscheinwerbern gewünschte Ausbildung zu bieten. So hätte er im Verwaltungsverfahren Unzulänglichkeiten aufgezeigt, die die belangte Behörde aber nicht entsprechend gewürdigt habe. Nun ist es zwar richtig, dass der Beschwerdeführer fünf Schreiben ehemaliger Fahrschüler - sämtlich der Fahrschule Z. - vorgelegt hat, die auf Räumängel in jener Fahrschule schließen lassen. Die belangte Behörde vermochte sich demgegenüber nicht nur auf einen Erhebungsbericht der Bezirkshauptmannschaft Klagenfurt vom 18. April 1972, sondern auch auf das Erhebungsergebnis von Organen der Bundespolizeidirektion Klagenfurt vom 4. Mai 1972 und 13. März 1973 zu stützen, wonach die schon bestehenden Fahrschulen den an sie gestellten Anforderungen nachkommen könnten und die Verhältnisse hinsichtlich der vorhandenen Arbeitsräume befriedigend seien. Wenn nun die belangte Behörde im Rahmen der freien Beweiswürdigung (Paragraph 45, Absatz 2, AVG 1950) den amtlichen Ermittlungsergebnissen gefolgt und zu dem Schluss gelangt ist, die vorhandenen Räume seien für die theoretische Ausbildung der Fahrschüler geeignet (Paragraph 112, Absatz 2, KFG 1967), so vermag der Gerichtshof darin keine Unschlüssigkeit in der Beweiswürdigung zu erblicken, die eine Aufhebung des angefochtenen Bescheides rechtfertigen würde.

Breiten Raum widmet der Beschwerdeführer des weiteren der Beschäftigung von nebenberuflichen Fahrlehrern und sucht daraus abzuleiten, allein schon deshalb sei der Bedarf nach einer weiteren Fahrschule gegeben. Indes vermag ihm der Gerichtshof auch darin nicht beizupflichten. Gemäß § 108 Abs. 2 KFG 1967 dürfen Bewerber um eine Lenkerberechtigung im Rahmen des Betriebes einer Fahrschule unter anderem auch durch Fahrlehrer ausgebildet werden. Während nun § 109 Abs. 1 lit. d KFG 1967 vom Fahrschulbesitzer verlangt, dass er die unmittelbare persönliche Leitung der Fahrschule erwarten lasse, ist die Berechtigung, als Fahrlehrer an einer Fahrschule praktischen Fahrunterricht zu erteilen, keineswegs an die einschränkende Bedingung geknüpft, dass dies nur hauptberuflich geschehen dürfe (vgl. § 117 Abs. 1 KFG 1967). Davon abgesehen entbehren die vom Beschwerdeführer aus der Beschäftigung nebenberuflicher Fahrlehrer gezogenen Schlüsse - "es verstehe sich von selbst", dass die Qualität des von nebenberuflichen Fahrlehrern erteilten Unterrichts niemals die Qualität des von hauptberuflichen erteilten erreichen könne - schon deshalb der rechtlichen Relevanz, weil sie durch die Verfahrensergebnisse, insbesondere den schon erwähnten Erhebungsbericht der Bundespolizeidirektion Klagenfurt vom 4. Mai 1972, keinerlei Stütze finden. Ähnliche Erwägungen müssen aber auch für den Beschwerdeeinwand gelten, die Verwendung von Fahrzeugen der nebenberuflichen Fahrlehrer lasse auf den Bedarf nach einer weiteren Fahrschule schließen: § 112 Abs. 2 KFG 1967 verlangt nämlich nur, dass die Schulfahrzeuge einer Fahrschule für die praktische Ausbildung der Fahrschüler geeignet sein müssen, aber keineswegs, dass diese Fahrzeuge auch im Eigentum des Fahrschulbesitzers stehen müssen. Breiten Raum widmet der Beschwerdeführer des weiteren der Beschäftigung von nebenberuflichen Fahrlehrern und sucht daraus abzuleiten, allein schon deshalb sei der Bedarf nach einer weiteren Fahrschule gegeben. Indes vermag ihm der Gerichtshof auch darin nicht beizupflichten. Gemäß Paragraph 108, Absatz 2, KFG 1967 dürfen Bewerber um eine Lenkerberechtigung im Rahmen des Betriebes einer Fahrschule unter anderem auch durch Fahrlehrer ausgebildet werden. Während nun Paragraph 109, Absatz eins, Litera d, KFG 1967 vom Fahrschulbesitzer verlangt, dass er die unmittelbare persönliche Leitung der Fahrschule erwarten lasse, ist die Berechtigung, als Fahrlehrer an einer Fahrschule praktischen Fahrunterricht zu erteilen, keineswegs an die einschränkende Bedingung geknüpft, dass dies nur hauptberuflich geschehen dürfe (vergleiche, Paragraph 117, Absatz eins, KFG 1967). Davon abgesehen entbehren die vom Beschwerdeführer aus der Beschäftigung nebenberuflicher Fahrlehrer gezogenen Schlüsse - "es verstehe sich von selbst", dass die Qualität des von nebenberuflichen Fahrlehrern erteilten Unterrichts niemals die Qualität des von hauptberuflichen erteilten erreichen könne - schon deshalb der rechtlichen Relevanz, weil sie durch die Verfahrensergebnisse, insbesondere den schon erwähnten Erhebungsbericht der Bundespolizeidirektion Klagenfurt vom 4. Mai 1972, keinerlei Stütze finden. Ähnliche Erwägungen müssen aber auch für den Beschwerdeeinwand gelten, die Verwendung von Fahrzeugen der nebenberuflichen Fahrlehrer lasse auf den Bedarf nach einer weiteren

Fahrschule schließen: Paragraph 112, Absatz 2, KFG 1967 verlangt nämlich nur, dass die Schulfahrzeuge einer Fahrschule für die praktische Ausbildung der Fahrschüler geeignet sein müssen, aber keineswegs, dass diese Fahrzeuge auch im Eigentum des Fahrschulbesitzers stehen müssen.

Was nun die Einwohnerzahl des eingangs schon erwähnten Einzugsgebietes anlangt, gehen beide Parteien des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens vom dem hg. Erkenntnis vom 10. Jänner 1963, Zl. 526/61, aus, in dem der Gerichtshof im Bundesland Kärnten eine auf eine Fahrschule entfallende, durchschnittliche Einwohnerzahl von 24.600 als ausreichend erachtet hat, um den Bedarf nach einer solchen zu begründen. Während nun die belangte Behörde die durchschnittliche Einwohnerzahl mit 21.500 errechnet hat, will der Beschwerdeführer eine Zahl von 25.800 Einwohnern angesetzt wissen. Selbst wenn man nun dem Beschwerdeführer folgt, liegt die von ihm als richtig erachtete Durchschnittszahl um nicht einmal 5 v.H. über der vom Gerichtshof angenommenen von 24.600. Eine derart geringe Abweichung scheint dem Gerichtshof aber nicht geeignet, um auch nur ein Indiz in der Bedarfsfrage abgeben zu können. Des weiteren bekämpft der Beschwerdeführer die von der belangten Behörde getroffene Feststellung, die Fahrschülerzahl zeige eine sinkende Tendenz und bemängelt in diesem Zusammenhang den Hinweis im angefochtenen Bescheid, aus der Steigerung der Fahrschülerzahlen zwischen den Jahren 1953 und 1972 lasse sich nichts zu Gunsten des Beschwerdeführers gewinnen, als unrichtig. Doch vermag der Beschwerdeführer auch damit nichts für seinen Standpunkt zu gewinnen. Denn abgesehen davon, dass sich die belangte Behörde auch in diesem Punkt auf die ihr vorliegenden, behördlichen Ermittlungsergebnisse zu berufen vermochte, verweist sie in ihrer im verwaltungsgerichtlichen Verfahren erstatteten Gegenschrift auch zu Recht darauf hin, dass eine Beantwortung der Bedarfsfrage allein nach der Schülerzahl mit den eingangs schon angeführten, aus der hg. Rechtsprechung abzuleitenden Grundsätzen nicht in Einklang zu bringen wäre. Dem ist hinzuzufügen, dass nach der derzeitigen Rechtslage von einem Bedarf nach einer neuen Fahrschule so lange nicht gesprochen werden kann, als die schon bestehenden in der Lage sind, bei einem Ansteigen der Schülerzahl -

aus welchem Grunde immer - durch Beschaffung zusätzlicher Räumlichkeiten, Lehrbehelfe und Schulfahrzeuge sowie durch Beschäftigung weiterer Fahrschul- und Fahrlehrer zu jeder Zeit für die vom Publikum gewünschte Ausbildung zu sorgen, sofern der Fahrschulinhaber den im Kraftfahrzeuggesetz 1967, insbesondere im § 109 Abs. 1 lit. d, angeführten Leiterpflichten nachkommen kann. Dass dies bei den schon in Klagenfurt bestehenden Fahrschulen aber nicht der Fall wäre, ist im Ermittlungsverfahren keineswegs hervorgekommen - was die angeblichen Unzulänglichkeiten anlangt, sei auf das schon Gesagte verwiesen. Als verfehlt erweist sich schließlich der Einwand, das Schulorganisationsgesetz BGBl. Nr. 242/1962 erachte eine Schülerzahl von 30 und 36 als angemessen, während an den Theoriekursen der Fahrschulen in Klagenfurt bis zu 70 Personen teilzunehmen hätten. § 2 des eben erwähnten Bundesgesetzes überantwortet der österreichischen Schule die Aufgabe, an der Entwicklung der Anlagen der Jugend nach den sittlichen, religiösen und sozialen Werten sowie nach den Werten des Wahren, Guten und Schönen durch einen ihrer Entwicklungsstufe und ihrem Bildungsweg entsprechenden Unterricht mitzuwirken. Es liegt auf der Hand, dass das Bildungsziel einer Fahrschule, das sich auf die Vermittlung bloßer Fertigkeiten beschränkt, auch nicht annähernd mit den Bildungszielen einer Schule im Sinne des in Rede stehenden Bundesgesetzes verglichen werden kann, weshalb den vom Beschwerdeführer daraus gezogenen Schlüssen keinerlei rechtserhebliche Bedeutung beizumessen ist. Im übrigen ist im Verwaltungsverfahren nicht hervorgekommen, dass die Schülerzahl in den Theoriekursen der bestehenden Fahrschule dauernd derart groß gewesen ist, dass ein geordneter Unterricht nicht möglich gewesen wäre. aus welchem Grunde immer - durch Beschaffung zusätzlicher Räumlichkeiten, Lehrbehelfe und Schulfahrzeuge sowie durch Beschäftigung weiterer Fahrschul- und Fahrlehrer zu jeder Zeit für die vom Publikum gewünschte Ausbildung zu sorgen, sofern der Fahrschulinhaber den im Kraftfahrzeuggesetz 1967, insbesondere im Paragraph 109, Absatz eins, Litera d,, angeführten Leiterpflichten nachkommen kann. Dass dies bei den schon in Klagenfurt bestehenden Fahrschulen aber nicht der Fall wäre, ist im Ermittlungsverfahren keineswegs hervorgekommen - was die angeblichen Unzulänglichkeiten anlangt, sei auf das schon Gesagte verwiesen. Als verfehlt erweist sich schließlich der Einwand, das Schulorganisationsgesetz Bundesgesetzblatt Nr. 242 aus 1962, erachte eine Schülerzahl von 30 und 36 als angemessen, während an den Theoriekursen der Fahrschulen in Klagenfurt bis zu 70 Personen teilzunehmen hätten. Paragraph 2, des eben erwähnten Bundesgesetzes überantwortet der österreichischen Schule die Aufgabe, an der Entwicklung der Anlagen der Jugend nach den sittlichen, religiösen und sozialen Werten sowie nach den Werten des Wahren, Guten und Schönen durch einen ihrer Entwicklungsstufe und ihrem Bildungsweg entsprechenden Unterricht mitzuwirken. Es liegt auf der Hand, dass das Bildungsziel einer Fahrschule, das sich auf die Vermittlung bloßer Fertigkeiten beschränkt, auch nicht annähernd mit den Bildungszielen einer Schule im Sinne des in Rede

stehenden Bundesgesetzes verglichen werden kann, weshalb den vom Beschwerdeführer daraus gezogenen Schlüssen keinerlei rechtserhebliche Bedeutung beizumessen ist. Im übrigen ist im Verwaltungsverfahren nicht hervorgekommen, dass die Schülerzahl in den Theoriekursen der bestehenden Fahrschule dauernd derart groß gewesen ist, dass ein geordneter Unterricht nicht möglich gewesen wäre.

Bei der aufgezeigten Rechtslage vermag der Gerichtshof aber auch nicht zu finden, die belangte Behörde hätte Verfahrensvorschriften verletzt. Sie hat vielmehr in einem mehrjährigen Ermittlungsverfahren all die Beweismittel gesammelt, die sie benötigte, um den Sachverhalt entscheidungsreif zu klären und dem Beschwerdeführer auch hinreichend Gelegenheit geboten, sich dazu zu äußern. Konnte sich die belangte Behörde aber ein klares Bild über die maßgeblichen Sachverhaltselemente machen, dann war sie der Notwendigkeit zur Aufnahme weiterer Beweise enthoben (vgl. das hg. Erkenntnis vom 25. Juni 1953, Slg. Nr. 3046/A). Bei der aufgezeigten Rechtslage vermag der Gerichtshof aber auch nicht zu finden, die belangte Behörde hätte Verfahrensvorschriften verletzt. Sie hat vielmehr in einem mehrjährigen Ermittlungsverfahren all die Beweismittel gesammelt, die sie benötigte, um den Sachverhalt entscheidungsreif zu klären und dem Beschwerdeführer auch hinreichend Gelegenheit geboten, sich dazu zu äußern. Konnte sich die belangte Behörde aber ein klares Bild über die maßgeblichen Sachverhaltselemente machen, dann war sie der Notwendigkeit zur Aufnahme weiterer Beweise enthoben (vergleiche, das hg. Erkenntnis vom 25. Juni 1953, Slg. Nr. 3046/A).

Die vorliegende Beschwerde erweist sich somit als unbegründet, weshalb sie gemäß § 42 Abs. 1 VwGG 1965 in der Fassung des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1976, BGBl. Nr. 316, abzuweisen war. Die vorliegende Beschwerde erweist sich somit als unbegründet, weshalb sie gemäß Paragraph 42, Absatz eins, VwGG 1965 in der Fassung des Bundesgesetzes vom 23. Juni 1976, Bundesgesetzblatt, Nr. 316, abzuweisen war.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG 1965 und die Verordnung des Bundeskanzlers vom 19. Dezember 1974, BGBl. Nr. 4/1975, insbesondere deren Art. IV Abs. 2. Die Kostenentscheidung gründet sich auf die Paragraphen 47, ff VwGG 1965 und die Verordnung des Bundeskanzlers vom 19. Dezember 1974, Bundesgesetzblatt Nr. 4 aus 1975,, insbesondere deren Artikel römisch vier, Absatz 2,

Wien, am 18. November 1976

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1976:1974001092.X00

Im RIS seit

12.12.2002

Zuletzt aktualisiert am

01.06.2010

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at