

TE Vwgh Erkenntnis 1964/7/7 1806/62

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 07.07.1964

Index

10/01 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG);

50/01 Gewerbeordnung;

50/03 Personenbeförderung Güterbeförderung;

Norm

B-VG Art130 Abs2;

GelVerkG §3 litc;

GelVerkG §5 Abs1;

GewO 1859 §54;

1. B-VG Art. 130 heute
2. B-VG Art. 130 gültig ab 01.02.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 14/2019
3. B-VG Art. 130 gültig von 01.01.2019 bis 31.01.2019 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 22/2018
4. B-VG Art. 130 gültig von 01.01.2019 bis 24.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 138/2017
5. B-VG Art. 130 gültig von 25.05.2018 bis 31.12.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 22/2018
6. B-VG Art. 130 gültig von 01.01.2015 bis 24.05.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 101/2014
7. B-VG Art. 130 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 115/2013
8. B-VG Art. 130 gültig von 01.01.2014 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
9. B-VG Art. 130 gültig von 01.01.2004 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 100/2003
10. B-VG Art. 130 gültig von 01.01.1998 bis 31.12.2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 87/1997
11. B-VG Art. 130 gültig von 01.01.1991 bis 31.12.1997 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 685/1988
12. B-VG Art. 130 gültig von 01.07.1976 bis 31.12.1990 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 302/1975
13. B-VG Art. 130 gültig von 18.07.1962 bis 30.06.1976 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 215/1962
14. B-VG Art. 130 gültig von 25.12.1946 bis 17.07.1962 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 211/1946
15. B-VG Art. 130 gültig von 19.12.1945 bis 24.12.1946 zuletzt geändert durch StGBI. Nr. 4/1945
16. B-VG Art. 130 gültig von 03.01.1930 bis 30.06.1934

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsidenten Dr. Werner und die Hofräte Dr. Hrdlitzka, Dr. Striebl, Dr. Rath und Dr. Schmelz als Richter, im Beisein des Schriftführers Ministerialoberkommissärs Dr. Svoboda, über die Beschwerde der MP in W gegen den Bescheid des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau vom 3. September 1962, Zl. 185.266-IV- 27/62, betreffend Beschränkung einer Konzession nach dem Gelegenheitsverkehrs-Gesetz, zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Begründung

Die Beschwerdeführerin suchte am 25. Juli 1960 beim Magistrat der Stadt Wien um die Verleihung einer Konzession gemäß § 3 lit. c des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes, BGBl. Nr. 85/1952, zur Ausübung des mit Kraftfahrzeugen betriebenen Platzfuhrwerksgewerbes (Taxi-Gewerbes) mit einem Personenkraftwagen mit vier bis sechs Sitzplätzen einschließlich Lenkersitz, Standort Wien X, F-gasse 1 - 3, 11. Stiege an. Diesem Ansuchen wurde mit Bescheid der genannten Behörde vom 28. Juni 1961 im vollen Umfang stattgegeben. Dagegen ergriff die Fachgruppe Personentransport in der Sektion Verkehr der Kammer der gewerblichen Wirtschaft - die mitbeteiligte Partei des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens, welche sich mit im vorausgegangenen Ermittlungsverfahren gegen die Konzessionsverleihung mangels Bedarfes ausgesprochen hatte - Berufung. Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau bezog das von ihr im Zusammenhang mit einem gleichartigen Ansuchen in einem anderen Fall durchgeführte Ermittlungsverfahren in das dem Beschwerdefall zu Grunde gelegene Verfahren ein, gab der Beschwerdeführerin Gelegenheit zu einer (von ihr am 3. Mai 1962 erstatteten) Äußerung zu dem Ergebnis dieses Ermittlungsverfahrens und erließ am 3. September 1962 den nunmehr vor dem Verwaltungsgerichtshof angefochtenen Bescheid. Es gab der Berufung teilweise Folge und erteilte der Beschwerdeführerin gemäß § 5 Abs. 1 des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes in Abänderung des erstinstanzlichen Bescheides die Konzession für das in Rede stehende Gewerbe für den genannten Standort, beschränkt auf

Die Beschwerdeführerin suchte am 25. Juli 1960 beim Magistrat der Stadt Wien um die Verleihung einer Konzession gemäß Paragraph 3, Litera c, des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes, Bundesgesetzblatt Nr. 85 aus 1952,, zur Ausübung des mit Kraftfahrzeugen betriebenen Platzfuhrwerksgewerbes (Taxi-Gewerbes) mit einem Personenkraftwagen mit vier bis sechs Sitzplätzen einschließlich Lenkersitz, Standort Wien römisch zehn, F-gasse 1 - 3, 11. Stiege an. Diesem Ansuchen wurde mit Bescheid der genannten Behörde vom 28. Juni 1961 im vollen Umfang stattgegeben. Dagegen ergriff die Fachgruppe Personentransport in der Sektion Verkehr der Kammer der gewerblichen Wirtschaft - die mitbeteiligte Partei des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens, welche sich mit im vorausgegangenen Ermittlungsverfahren gegen die Konzessionsverleihung mangels Bedarfes ausgesprochen hatte - Berufung. Das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau bezog das von ihr im Zusammenhang mit einem gleichartigen Ansuchen in einem anderen Fall durchgeführte Ermittlungsverfahren in das dem Beschwerdefall zu Grunde gelegene Verfahren ein, gab der Beschwerdeführerin Gelegenheit zu einer (von ihr am 3. Mai 1962 erstatteten) Äußerung zu dem Ergebnis dieses Ermittlungsverfahrens und erließ am 3. September 1962 den nunmehr vor dem Verwaltungsgerichtshof angefochtenen Bescheid. Es gab der Berufung teilweise Folge und erteilte der Beschwerdeführerin gemäß Paragraph 5, Absatz eins, des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes in Abänderung des erstinstanzlichen Bescheides die Konzession für das in Rede stehende Gewerbe für den genannten Standort, beschränkt auf

- 1.) die Verwendung eines Personenkraftwagens (mit vier bis sechs Sitzplätzen einschließlich Lenkersitz),
 - 2.) das Auffahren auf die an Bahnhöfen, Autobusbahnhöfen und Schiffsstationen bestehenden Standplätze und
 - 3.) das Auffahren auf leere Standplätze. Gleichzeitig sprach es aus, dass die Beschränkungen unter Z. 2 und 3 am 1. Jänner, am 1. Mai, am Ostersonntag und am Ostermontag, am Pfingstsonntag und am Pfingstmontag sowie in der Zeit vom 24. bis 31. Dezember nicht gelten sollten. Weiters wurde angeordnet, dass das bei der Ausübung des Gewerbes verwendete Kraftfahrzeug wie folgt zu kennzeichnen sei: 3.) das Auffahren auf leere Standplätze. Gleichzeitig sprach es aus, dass die Beschränkungen unter Ziffer 2 und 3 am 1. Jänner, am 1. Mai, am Ostersonntag und am Ostermontag, am Pfingstsonntag und am Pfingstmontag sowie in der Zeit vom 24. bis 31. Dezember nicht gelten sollten. Weiters wurde angeordnet, dass das bei der Ausübung des Gewerbes verwendete Kraftfahrzeug wie folgt zu kennzeichnen sei:
- "An der Außenseite der beiden vorderen Türen ist in Blockschrift in gelber Farbe die Bezeichnung B-Taxi anzubringen, wobei die Höhe der Buchstaben mindestens 7 cm aufweisen muss."

Das Bundesministerium wies in der Begründung seines Bescheides zunächst auf die Bestimmung des § 5 Abs. 1 leg. cit. hin, wonach die Konzession unter anderem nur dann erteilt werden dürfe, wenn ein Bedarf nach der Gewerbeausübung gegeben sei, weiters darauf, dass ihr eine Anzahl von Ansuchen um Erteilung einer Taxikonzession zur Entscheidung vorgelegen sei und sie in Ergänzung des bereits von der Gewerbebehörde erster Instanz durchgeführten Ermittlungsverfahrens umfangreiche Erhebungen habe durchführen lassen. Diese Erhebungen hätten

sich auf das gesamte Gebiet der Stadt Wien erstreckt, weil im Hinblick auf die Eigenart der Ausübung des in Rede stehenden Gewerbes nur so brauchbare Anhaltspunkte für eine objektive Beurteilung der Bedarfsfrage (des Verhältnisses von Angebot und Nachfrage) zu gewinnen seien. Nach dem Bericht der Magistratsabteilung 59 (Marktamt) vom 4. Dezember 1961 seien von den ca. 50 Standplätzen, bei denen Erhebungen durchgeführt worden seien, zwei nicht befahren gewesen, vier weitere seien noch vor Beginn der Erhebungen durch Abruf der dort wartenden Fahrzeuge leer geworden. Ein wartender Fahrgast sei angetroffen worden. Auf allen übrigen Standplätzen seien Fahrzeuge bereitgestanden. Das Marktamt habe zusammenfassend festgestellt, dass im allgemeinen genügend Taxifahrzeuge zur Verfügung stünden; lediglich fallweise, so z. B. bei Schlechtwetter, herrsche ein Mangel an Taxifahrzeugen. Die Leistungsfähigkeit sei infolge langer Wartezeiten auf Fahrgäste und infolge Mangels an verlässlichen Taxilenkern sowie dadurch, dass die Verkehrsverhältnisse längere Fahrzeiten - besonders in der Inneren Stadt und zu den Stoßzeiten - erforderten, nicht ausgenützt. Die Umsätze seien - soweit sie überhaupt hätten in Erfahrung gebracht werden können - im allgemeinen gleich geblieben. Die steigende Tendenz der Umsätze in einzelnen Betrieben sei durch Erhöhung der Fahrpreistarife bedingt. Diese Feststellungen der Magistratsabteilung 59 seien durch die Beantwortung der von den Erhebungsorganen an die Taxilenker gestellten Fragen erhärtet worden. Diese Befragung hätte folgendes ergeben: Im Zeitpunkt der Erhebungen angetroffene Fahrzeuge seien bereits 20 bis 30 Minuten auf dem Standplatz gestanden. Die Wartezeit auf einen Kunden betrage etwa eine Stunde. Die Anzahl der im Tag absolvierten Fahren belaufen sich auf etwa 10 bis 15. Die Fahrzeuge (durchwegs Baujahr ab 1955) stünden an sechs Tagen in der Woche 12 Stunden im Einsatz, wobei an Kilometern etwa über 60 % im besetzten und etwa 35 bis 40 % im leeren Personenkraftwagen zurückgelegt würden. Die Umsätze seien - von wenigen Ausnahmen abgesehen - als steigend bezeichnet worden. Die Angaben über die im Jahr zurückgelegten Fahrstrecken hätten zwischen 15.000 und 70.000 km geschwankt. Saisonbedingte starke Zeiten seien der Fasching, die Hauptreisezeit, die Weihnachtszeit und größere Feiertage. Der Bericht des Marktamtes sei durch die Stellungnahme der Bundespolizeidirektion Wien - Verkehrsamt vom 23. November 1961 im wesentlichen bestätigt worden. Nach den von dieser Behörde angestellten Erhebungen würden die wichtigen Taxistandplätze in den einzelnen Bezirken durchwegs regelmäßig und zum größten Teil auch in ausreichender Weise angefahren. Auch an den in der Nähe von Veranstaltungsortlichkeiten gelegenen Taxistandplätzen sei zum Großteil für die Befriedigung des Bedarfes gesorgt. Allerdings könne der Bedarf nicht zu allen Zeiten, besonders bei Schlechtwetter und in der Weihnachtszeit, voll befriedigt werden. Ebenso würden einzelne Standplätze zu wenig befahren. Zusammenfassend könne demnach festgestellt werden, dass der Bedarf im allgemeinen durch die bestehenden Unternehmen gedeckt werde. lediglich an Bahnhöfen sei die Nachfrage, nicht zuletzt infolge der noch immer ansteigenden günstigen Entwicklung des Wiener Fremdenverkehrs, höher als das Angebot. Ferner könne der Bedarf zu bestimmten Zeiten - besonders zur Weihnachtszeit - durch die bestehenden Betriebe nicht zur Gänze befriedigt werden. Schließlich würden nicht alle Standplätze in ausreichenden Maße befahren. Die belangte Behörde halte daher, dem Bedarf entsprechend sowie unter Bedachtnahme darauf, dass seit Aufhebung der Notstandsbestimmungen bereits eine Anzahl von Konzessionen erteilt worden sei (75 vom Magistrat der Stadt Wien, 21 vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau), die Erteilung einer beschränkten Konzession für gerechtfertigt, zumal, da auch aus dem Zustand der Betriebsmittel, die durchwegs modernerer Bauart seien, auf eine der allgemeinen Konjunktur entsprechende Beschäftigungslage des Taxigewerbes geschlossen werden könne. Schließlich legte die belangte Behörde noch dar, warum sie einerseits dem auf eine Abweisung des Konzessionsansuchens zur Gänze abzielenden Berufungsvorbringen nicht habe Rechnung tragen können, warum sie andererseits sich zu weiteren Erhebungen im Sinne der von der Beschwerdeführerin im Verwaltungsverfahren gestellten Beweisanträge nicht veranlasst gesehen habe. Das Bundesministerium wies in der Begründung seines Bescheides zunächst auf die Bestimmung des Paragraph 5, Absatz eins, leg. cit. hin, wonach die Konzession unter anderem nur dann erteilt werden dürfe, wenn ein Bedarf nach der Gewerbeausübung gegeben sei, weiters darauf, dass ihr eine Anzahl von Ansuchen um Erteilung einer Taxikonzession zur Entscheidung vorgelegen sei und sie in Ergänzung des bereits von der Gewerbebehörde erster Instanz durchgeführten Ermittlungsverfahrens umfangreiche Erhebungen habe durchführen lassen. Diese Erhebungen hätten sich auf das gesamte Gebiet der Stadt Wien erstreckt, weil im Hinblick auf die Eigenart der Ausübung des in Rede stehenden Gewerbes nur so brauchbare Anhaltspunkte für eine objektive Beurteilung der Bedarfsfrage (des Verhältnisses von Angebot und Nachfrage) zu gewinnen seien. Nach dem Bericht der Magistratsabteilung 59 (Marktamt) vom 4. Dezember 1961 seien von den ca. 50 Standplätzen, bei denen Erhebungen durchgeführt worden seien, zwei nicht befahren gewesen, vier weitere seien noch vor Beginn der Erhebungen durch Abruf der dort wartenden Fahrzeuge leer geworden. Ein wartender Fahrgast sei angetroffen

worden. Auf allen übrigen Standplätzen seien Fahrzeuge bereitgestanden. Das Marktamt habe zusammenfassend festgestellt, dass im allgemeinen genügend Taxifahrzeuge zur Verfügung stünden; lediglich fallweise, so z. B. bei Schlechtwetter, herrsche ein Mangel an Taxifahrzeugen. Die Leistungsfähigkeit sei infolge langer Wartezeiten auf Fahrgäste und infolge Mangels an verlässlichen Taxilenkern sowie dadurch, dass die Verkehrsverhältnisse längere Fahrzeiten - besonders in der Inneren Stadt und zu den Stoßzeiten - erforderten, nicht ausgenützt. Die Umsätze seien - soweit sie überhaupt hätten in Erfahrung gebracht werden können - im allgemeinen gleich geblieben. Die steigende Tendenz der Umsätze in einzelnen Betrieben sei durch Erhöhung der Fahrpreistarife bedingt. Diese Feststellungen der Magistratsabteilung 59 seien durch die Beantwortung der von den Erhebungsorganen an die Taxilenker gestellten Fragen erhärtet worden. Diese Befragung hätte folgendes ergeben: Im Zeitpunkt der Erhebungen angetroffene Fahrzeuge seien bereits 20 bis 30 Minuten auf dem Standplatz gestanden. Die Wartezeit auf einen Kunden betrage etwa eine Stunde. Die Anzahl der im Tag absolvierten Fahren belaufen sich auf etwa 10 bis 15. Die Fahrzeuge (durchwegs Baujahr ab 1955) stünden an sechs Tagen in der Woche 12 Stunden im Einsatz, wobei an Kilometern etwa über 60 % im besetzten und etwa 35 bis 40 % im leeren Personenkraftwagen zurückgelegt würden. Die Umsätze seien - von wenigen Ausnahmen abgesehen - als steigend bezeichnet worden. Die Angaben über die im Jahr zurückgelegten Fahrstrecken hätten zwischen 15.000 und 70.000 km geschwankt. Saisonbedingte starke Zeiten seien der Fasching, die Hauptreisezeit, die Weihnachtszeit und größere Feiertage. Der Bericht des Marktamtes sei durch die Stellungnahme der Bundespolizeidirektion Wien - Verkehrsamt vom 23. November 1961 im wesentlichen bestätigt worden. Nach den von dieser Behörde angestellten Erhebungen würden die wichtigen Taxistandplätze in den einzelnen Bezirken durchwegs regelmäßig und zum größten Teil auch in ausreichender Weise angefahren. Auch an den in der Nähe von Veranstaltungsortlichkeiten gelegenen Taxistandplätzen sei zum Großteil für die Befriedigung des Bedarfes gesorgt. Allerdings könne der Bedarf nicht zu allen Zeiten, besonders bei Schlechtwetter und in der Weihnachtszeit, voll befriedigt werden. Ebenso würden einzelne Standplätze zu wenig befahren. Zusammenfassend könne demnach festgestellt werden, dass der Bedarf im allgemeinen durch die bestehenden Unternehmen gedeckt werde. lediglich an Bahnhöfen sei die Nachfrage, nicht zuletzt infolge der noch immer ansteigenden günstigen Entwicklung des Wiener Fremdenverkehrs, höher als das Angebot. Ferner könne der Bedarf zu bestimmten Zeiten - besonders zur Weihnachtszeit - durch die bestehenden Betriebe nicht zur Gänze befriedigt werden. Schließlich würden nicht alle Standplätze in ausreichenden Maße befahren. Die belangte Behörde halte daher, dem Bedarf entsprechend sowie unter Bedachtnahme darauf, dass seit Aufhebung der Notstandsbestimmungen bereits eine Anzahl von Konzessionen erteilt worden sei (75 vom Magistrat der Stadt Wien, 21 vom Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau), die Erteilung einer beschränkten Konzession für gerechtfertigt, zumal, da auch aus dem Zustand der Betriebsmittel, die durchwegs modernerer Bauart seien, auf eine der allgemeinen Konjunktur entsprechende Beschäftigungslage des Taxigewerbes geschlossen werden könne. Schließlich legte die belangte Behörde noch dar, warum sie einerseits dem auf eine Abweisung des Konzessionsansuchens zur Gänze abzielenden Berufungsvorbringen nicht habe Rechnung tragen können, warum sie andererseits sich zu weiteren Erhebungen im Sinne der von der Beschwerdeführerin im Verwaltungsverfahren gestellten Beweisangebote nicht veranlasst gesehen habe.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde.

Es wird Rechtswidrigkeit des Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht.

Der Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde und die von der belangten Behörde und der mitbeteiligten Partei erstatteten Gegenschriften erwogen:

Die Beschwerdeführerin fühlt sich durch den angefochtenen Bescheid in zweierlei Hinsicht in ihren Anträgen auf Verleihung einer Konzession gemäß ihrem Parteibegehren verletzt:

- 1.) dadurch, dass die belangte Behörde eine von ihr als unzulässig angesehene Beschränkung der Konzession vorgenommen habe und
- 2.) dadurch, dass sie den Bedarf "nach der Erteilung einer Vollkonzession verneint habe". Zu Punkt 1.) erblickt sie eine inhaltliche Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides darin, dass die von ihr erbetene Konzession in der angegebenen Weise beschränkt worden sei, obwohl die Möglichkeit einer solchen Beschränkung im § 5 des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes nicht vorgesehen sei. Nach dieser Gesetzesstelle dürfe eine Konzession nur erteilt werden, wenn die Erfordernisse zum Antritt eines konzessionierten Gewerbes gemäß § 23 Abs. 1 GewO erfüllt und ein

Bedarf nach der Gewerbeausübung sowie die Leistungsfähigkeit des Betriebes gegeben sind. Die belangte Behörde habe aber genauso wie die Gewerbebehörde erster Instanz das Vorliegen aller drei Voraussetzungen bejaht. Denn dass - abgesehen von den übrigen unbestritten gebliebenen Voraussetzungen - auch der Bedarf gegeben sei, gehe aus dem Inhalt des angefochtenen Bescheides selbst hervor, weil ja sonst überhaupt keine Konzession hätte erteilt werden dürfen. Wenn dem aber so sei, so hätte, da als gesetzliche Grundlage der Entscheidung ausschließlich § 5 Abs. 1 des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes zitiert worden sei, die Konzession im vollen Umfang erteilt werden müssen. Im übrigen sei zu sagen, dass auch die anderen Bestimmungen dieses Gesetzes keine Beschränkungen enthalten. Das gleiche gelte auch hinsichtlich der Verpflichtung, den Kraftwagen mit der Aufschrift "B-Taxi" zu versehen. Eine solche Verpflichtung sei nirgends im Gesetz begründet. Aber selbst unter der Annahme, dass die Gewerbebehörde berechtigt wäre, "Beschränkungen auf bestimmte Standplätze" aufzuerlegen, würde die Verpflichtung, ihr Kraftfahrzeug als "B-Taxi" zu bezeichnen, eine völlig ungerechtfertigte Diskriminierung der Inhaber der beschränkten Konzession als Taxiunternehmer minderer Art bedeuten. 2.) dadurch, dass sie den Bedarf "nach der Erteilung einer Vollkonzession verneint habe". Zu Punkt 1.) erblickt sie eine inhaltliche Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides darin, dass die von ihr erbetene Konzession in der angegebenen Weise beschränkt worden sei, obwohl die Möglichkeit einer solchen Beschränkung im Paragraph 5, des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes nicht vorgesehen sei. Nach dieser Gesetzesstelle dürfe eine Konzession nur erteilt werden, wenn die Erfordernisse zum Antritt eines konzessionierten Gewerbes gemäß Paragraph 23, Absatz eins, GewO erfüllt und ein Bedarf nach der Gewerbeausübung sowie die Leistungsfähigkeit des Betriebes gegeben sind. Die belangte Behörde habe aber genauso wie die Gewerbebehörde erster Instanz das Vorliegen aller drei Voraussetzungen bejaht. Denn dass - abgesehen von den übrigen unbestritten gebliebenen Voraussetzungen - auch der Bedarf gegeben sei, gehe aus dem Inhalt des angefochtenen Bescheides selbst hervor, weil ja sonst überhaupt keine Konzession hätte erteilt werden dürfen. Wenn dem aber so sei, so hätte, da als gesetzliche Grundlage der Entscheidung ausschließlich Paragraph 5, Absatz eins, des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes zitiert worden sei, die Konzession im vollen Umfang erteilt werden müssen. Im übrigen sei zu sagen, dass auch die anderen Bestimmungen dieses Gesetzes keine Beschränkungen enthalten. Das gleiche gelte auch hinsichtlich der Verpflichtung, den Kraftwagen mit der Aufschrift "B-Taxi" zu versehen. Eine solche Verpflichtung sei nirgends im Gesetz begründet. Aber selbst unter der Annahme, dass die Gewerbebehörde berechtigt wäre, "Beschränkungen auf bestimmte Standplätze" aufzuerlegen, würde die Verpflichtung, ihr Kraftfahrzeug als "B-Taxi" zu bezeichnen, eine völlig ungerechtfertigte Diskriminierung der Inhaber der beschränkten Konzession als Taxiunternehmer minderer Art bedeuten.

Die belangte Behörde hat in der Gegenschrift zu diesem Vorbringen einerseits auf die nach ihrer Ansicht aus der Bestimmung des § 5 einerseits auf die nach ihrer Ansicht aus der Bestimmung des § 5 Abs. 1 des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes ableitbare Berechtigung hingewiesen, entsprechend dem Grundsatz der Abwägung des objektiven Verhältnisses von Angebot und Nachfrage bei der Bestimmung des Umfanges der Konzession auf das Ausmaß des Bedarfes Bedacht zu nehmen; sie hat andererseits die Ansicht geäußert, dass sich die Zulässigkeit der Beschränkung der Konzession schon im Hinblick auf das ihr zustehende freie Ermessen bei Verleihung der Konzession ergebe, welches die Berechtigung in sich schließe, die Konzession an Bedingungen zu knüpfen oder entsprechend zu beschränken. Die belangte Behörde hat in der Gegenschrift zu diesem Vorbringen einerseits auf die nach ihrer Ansicht aus der Bestimmung des Paragraph 5, einerseits auf die nach ihrer Ansicht aus der Bestimmung des Paragraph 5, Absatz eins, des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes ableitbare Berechtigung hingewiesen, entsprechend dem Grundsatz der Abwägung des objektiven Verhältnisses von Angebot und Nachfrage bei der Bestimmung des Umfanges der Konzession auf das Ausmaß des Bedarfes Bedacht zu nehmen; sie hat andererseits die Ansicht geäußert, dass sich die Zulässigkeit der Beschränkung der Konzession schon im Hinblick auf das ihr zustehende freie Ermessen bei Verleihung der Konzession ergebe, welches die Berechtigung in sich schließe, die Konzession an Bedingungen zu knüpfen oder entsprechend zu beschränken.

Die mitbeteiligte Partei hinwieder hat in ihrer Gegenschrift das Schwergewicht der Betrachtung auf einen anderen Gesichtspunkt gelegt, den sie gegenüber allen bisher ins Treffen geführten Momenten als am durchschlagendsten angesehen wissen will. Sie vertritt die Rechtsansicht, dass es sich bei den von der belangten Behörde vorgenommenen Beschränkungen in Wahrheit gar nicht um Beschränkungen der Konzession als solcher handle, sondern um eine "gewerbepolizeiliche Maßnahme hinsichtlich der gewerbsmäßigen Personenbeförderung in Form einer Bedingung für die Ausübung des Gewerbes", möge diese Maßnahme - eben die Regelung der Befahrung bestimmter Standplätze zu bestimmten Zeiten - ihre Wurzel auch in der Abstellung auf den tatsächlich gegebenen Bedarf haben. Denn,

abgesehen von der im § 10 Z. 4 leg. cit. enthaltenen Ermächtigung des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau, mit Verordnung allgemein verbindliche Vorschriften über eine bestimmte Reihenfolge im Befahren bestimmter Standplätze für das mit Kraftfahrzeugen betriebene Platzfuhrwerksgewerbe zu erlassen, gelte für die dem Gelegenheitsverkehrs-Gesetz unterliegenden Gewerbebezüge zufolge des ersten Absatzes dieser Gesetzesstelle auch der § 54 der Gewerbeordnung. Nach dessen zweitem Absatz könnten sich gewerbepolizeiliche Regelungen unter anderem auf die Art der Ausübung des Gewerbes erstrecken und - soweit nicht von der Oberbehörde getroffene Verfügungen entgegenstehen - sowohl mit allgemeiner Gültigkeit als auch für einen einzelnen Gewerbebetrieb getroffen werden. Es könne aber kaum einem Zweifel unterliegen, dass die Gewerbebehörde schon bei der Erteilung der Konzession berechtigt sei, dem Konzessionär gewisse individuelle Bedingungen nach der genannten Gesetzesstelle aufzuerlegen. Mit einer solchen im Sinne der erwähnten Bestimmung getroffenen Beschränkung der Auffahrt des für die Verwendung zugelassenen Kraftfahrzeuges auf gewisse im Konzessionsbescheid näher umschriebenen Zeiten und näher bestimmte Standplätze werde keineswegs der im § 4 des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes festgelegte Umfang der Konzession beschränkt. Dass dieses Gesetz im übrigen auch eine Einschränkung von Taxikonzessionen kenne, gehe auch aus den Bestimmungen des § 11 Abs. 4 und des § 23 Abs. 2 hervor. Unter dem eben erörterten Gesichtspunkt sei auch die Frage zu beurteilen, ob die Auferlegung der Verpflichtung des Konzessionärs, das von ihm verwendete Kraftfahrzeug als "B-Taxi" zu kennzeichnen, zulässig sei. Wenn es als zulässig erachtet werden müsse, unter Bedachtnahme auf § 54 GewO Maßnahmen zu treffen, die die Gewerbeausübung beschränken, dann müsse dies auch für solche Maßnahmen gelten, die gewährleisten sollen, dass die in Betracht kommenden Fahrzeuge bei "Handhabung der gewerbepolizeilichen Anordnungen" (im Zusammenhang mit der Überwachung der Durchführung der behördlichen Maßnahmen) erkennbar werden. Die mitbeteiligte Partei hinwieder hat in ihrer Gegenschrift das Schwergewicht der Betrachtung auf einen anderen Gesichtspunkt gelegt, den sie gegenüber allen bisher ins Treffen geführten Momenten als am durchschlagendsten angesehen wissen will. Sie vertritt die Rechtsansicht, dass es sich bei den von der belangten Behörde vorgenommenen Beschränkungen in Wahrheit gar nicht um Beschränkungen der Konzession als solcher handle, sondern um eine "gewerbepolizeiliche Maßnahme hinsichtlich der gewerbsmäßigen Personenbeförderung in Form einer Bedingung für die Ausübung des Gewerbes", möge diese Maßnahme - eben die Regelung der Befahrung bestimmter Standplätze zu bestimmten Zeiten - ihre Wurzel auch in der Abstellung auf den tatsächlich gegebenen Bedarf haben. Denn, abgesehen von der im Paragraph 10, Ziffer 4, leg. cit. enthaltenen Ermächtigung des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau, mit Verordnung allgemein verbindliche Vorschriften über eine bestimmte Reihenfolge im Befahren bestimmter Standplätze für das mit Kraftfahrzeugen betriebene Platzfuhrwerksgewerbe zu erlassen, gelte für die dem Gelegenheitsverkehrs-Gesetz unterliegenden Gewerbebezüge zufolge des ersten Absatzes dieser Gesetzesstelle auch der Paragraph 54, der Gewerbeordnung. Nach dessen zweitem Absatz könnten sich gewerbepolizeiliche Regelungen unter anderem auf die Art der Ausübung des Gewerbes erstrecken und - soweit nicht von der Oberbehörde getroffene Verfügungen entgegenstehen - sowohl mit allgemeiner Gültigkeit als auch für einen einzelnen Gewerbebetrieb getroffen werden. Es könne aber kaum einem Zweifel unterliegen, dass die Gewerbebehörde schon bei der Erteilung der Konzession berechtigt sei, dem Konzessionär gewisse individuelle Bedingungen nach der genannten Gesetzesstelle aufzuerlegen. Mit einer solchen im Sinne der erwähnten Bestimmung getroffenen Beschränkung der Auffahrt des für die Verwendung zugelassenen Kraftfahrzeuges auf gewisse im Konzessionsbescheid näher umschriebenen Zeiten und näher bestimmte Standplätze werde keineswegs der im Paragraph 4, des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes festgelegte Umfang der Konzession beschränkt. Dass dieses Gesetz im übrigen auch eine Einschränkung von Taxikonzessionen kenne, gehe auch aus den Bestimmungen des Paragraph 11, Absatz 4 und des Paragraph 23, Absatz 2, hervor. Unter dem eben erörterten Gesichtspunkt sei auch die Frage zu beurteilen, ob die Auferlegung der Verpflichtung des Konzessionärs, das von ihm verwendete Kraftfahrzeug als "B-Taxi" zu kennzeichnen, zulässig sei. Wenn es als zulässig erachtet werden müsse, unter Bedachtnahme auf Paragraph 54, GewO Maßnahmen zu treffen, die die Gewerbeausübung beschränken, dann müsse dies auch für solche Maßnahmen gelten, die gewährleisten sollen, dass die in Betracht kommenden Fahrzeuge bei "Handhabung der gewerbepolizeilichen Anordnungen" (im Zusammenhang mit der Überwachung der Durchführung der behördlichen Maßnahmen) erkennbar werden.

Die mitbeteiligte Partei vertritt somit den Standpunkt, dass es sich bei den im Spruch des angefochtenen Bescheides enthaltenen, das Auffahren auf Standplätze betreffenden "Beschränkungen" um Nebenbestimmungen des Verwaltungsaktes der Verleihung der Konzession handle; diese sollten im § 54 GewO ihre gesetzliche Deckung finden. Der Verwaltungsgerichtshof vermag diese Rechtsansicht nicht zu teilen. Unter Nebenbestimmungen eines

Verwaltungsaktes sind nach der Verwaltungsrechtslehre Bestimmungen zu verstehen, die dem Hauptinhalt des Spruches in der Form von zeitlichen Befristungen, Widerrufsvorbehalten, Bedingungen oder Auflagen beigelegt werden (vgl. Adamovich, Handbuch des Verwaltungsrechtes, 5. Auflage, S. 111). Solche Nebenbestimmungen sind zwar Bestandteile des Verwaltungsaktes; sie berühren aber den Inhalt des Verwaltungsaktes nicht, dem sie beigelegt werden. Im vorliegenden Fall kämen nach dem Vorbringen der mitbeteiligten Partei von den oben aufgezählten nur die als Auflagen bezeichneten Nebenbestimmungen in Betracht. Das Wesen von Auflagen besteht darin, dass mit dem dem Hauptinhalt nach begünstigenden Verwaltungsakt (einer Erlaubniserteilung, einer Konzession u. dgl.) eine Reihe von belastenden Geboten oder Verboten verbunden werden (vgl. auch hiezu Adamovich a. a. O., S. 113). Damit wird nicht das mit dem begünstigenden Verwaltungsakt begründete Recht seinem Inhalt oder seinem Umfang nach eingeschränkt, sondern nur der Inhaber des Rechtes für den Fall der Gebrauchnahme zu einem bestimmten, im Wege der Vollstreckung erzwingbaren Tun oder Unterlassen verpflichtet. Demgemäß bleibt das durch den Spruch gestaltete Rechtsverhältnis auch bei Nichtbeachtung der Auflage bestehen (siehe auch hiezu Adamovich a. a. O., S. 113). Nur für den Fall der Gebrauchnahme vom erteilten Recht wird ein bestimmtes Verhalten (Tun, Unterlassen, Dulden) vorgeschrieben. Diese Verpflichtungen haben eine Selbstständigkeit gegenüber dem verliehenen Recht in dem Sinn, dass sie die Ausübung des Rechts unberührt lassen. Sie dürfen keinen Substanzverlust des erworbenen Rechts mit sich bringen. Daraus folgt, dass nur eine solche in den Spruch eines begünstigenden Verwaltungsaktes aufgenommene Bestimmung eine als Auflage zu kennzeichnende Nebenbestimmung sein kann, die - unbeschadet des sachlichen Zusammenhanges - für den Inhalt oder den Umfang des verliehenen Rechtes ohne Einfluss ist. Eine Bestimmung, die auch dann, wenn sie in die Form eines Gebotes oder Verbotes gekleidet wird, nichts anderes bedeutet, als dass das verliehene Recht umfänglich eingeschränkt wird, die ein über den Inhalt der Konzession hinausreichendes Handeln zu einem durch die Konzession nicht mehr gedeckten, also gewerberechtlich unbefugten Tätigwerden macht, entbehrt somit des Charakters einer bloßen Auflage. Eine gegenteilige Ansicht ist auch nicht aus der Bestimmung des § 54 GewO ableitbar, wonach hinsichtlich der Art der Ausübung des Gewerbebetriebes (und der Einrichtung der Betriebsstätte) gewerbepolizeiliche Regelungen getroffen werden können. Aus dem hier in Betracht kommenden Wortlaut dieser Gesetzesstelle "die Art der Ausübung des Gewerbebetriebes" ist klar zu erkennen, dass es sich bei den danach zulässigen gewerbepolizeilichen Regelungen niemals um eine Regelung hinsichtlich der Summe der im Rahmen der Gewerbeberechtigung zu verrichtenden Tätigkeiten (dem Was der Gewerbeausübung), sondern nur um die Regelung der besonderen Art und Weise, in welcher diese Tätigkeiten verrichtet werden dürfen (dem Wie der Gewerbeausübung), handeln kann. Eine Beschränkung hinsichtlich des Ausmaßes der Dienste, die von einem gewerblichen Unternehmen angeboten werden dürfen, stellt keine gewerbepolizeiliche Regelung dar, die sich auf die Art der Ausübung des Gewerbebetriebes bezieht. Das Vorbringen der mitbeteiligten Partei erweist sich somit schon bei Bedachtnahme auf die Natur der im Spruch des angefochtenen Bescheides vorgenommenen Beschränkungen der verliehenen Konzession nicht als stichhaltig. Die mitbeteiligte Partei vertritt somit den Standpunkt, dass es sich bei den im Spruch des angefochtenen Bescheides enthaltenen, das Auffahren auf Standplätze betreffenden "Beschränkungen" um Nebenbestimmungen des Verwaltungsaktes der Verleihung der Konzession handle; diese sollten im Paragraph 54, GewO ihre gesetzliche Deckung finden. Der Verwaltungsgerichtshof vermag diese Rechtsansicht nicht zu teilen. Unter Nebenbestimmungen eines Verwaltungsaktes sind nach der Verwaltungsrechtslehre Bestimmungen zu verstehen, die dem Hauptinhalt des Spruches in der Form von zeitlichen Befristungen, Widerrufsvorbehalten, Bedingungen oder Auflagen beigelegt werden (vgl. Adamovich, Handbuch des Verwaltungsrechtes, 5. Auflage, S. 111). Solche Nebenbestimmungen sind zwar Bestandteile des Verwaltungsaktes; sie berühren aber den Inhalt des Verwaltungsaktes nicht, dem sie beigelegt werden. Im vorliegenden Fall kämen nach dem Vorbringen der mitbeteiligten Partei von den oben aufgezählten nur die als Auflagen bezeichneten Nebenbestimmungen in Betracht. Das Wesen von Auflagen besteht darin, dass mit dem dem Hauptinhalt nach begünstigenden Verwaltungsakt (einer Erlaubniserteilung, einer Konzession u. dgl.) eine Reihe von belastenden Geboten oder Verboten verbunden werden (vgl. auch hiezu Adamovich a. a. O., S. 113). Damit wird nicht das mit dem begünstigenden Verwaltungsakt begründete Recht seinem Inhalt oder seinem Umfang nach eingeschränkt, sondern nur der Inhaber des Rechtes für den Fall der Gebrauchnahme zu einem bestimmten, im Wege der Vollstreckung erzwingbaren Tun oder Unterlassen verpflichtet. Demgemäß bleibt das durch den Spruch gestaltete Rechtsverhältnis auch bei Nichtbeachtung der Auflage bestehen (siehe auch hiezu Adamovich a. a. O., S. 113). Nur für den Fall der Gebrauchnahme vom erteilten Recht wird ein bestimmtes Verhalten (Tun, Unterlassen, Dulden) vorgeschrieben. Diese Verpflichtungen haben eine Selbstständigkeit gegenüber dem verliehenen Recht in dem Sinn, dass sie die Ausübung des Rechts unberührt lassen.

Sie dürfen keinen Substanzverlust des erworbenen Rechts mit sich bringen. Daraus folgt, dass nur eine solche in den Spruch eines begünstigenden Verwaltungsaktes aufgenommene Bestimmung eine als Auflage zu kennzeichnende Nebenbestimmung sein kann, die - unbeschadet des sachlichen Zusammenhanges - für den Inhalt oder den Umfang des verliehenen Rechtes ohne Einfluss ist. Eine Bestimmung, die auch dann, wenn sie in die Form eines Gebotes oder Verbotes gekleidet wird, nichts anderes bedeutet, als dass das verliehene Recht umfänglich eingeschränkt wird, die ein über den Inhalt der Konzession hinausreichendes Handeln zu einem durch die Konzession nicht mehr gedeckten, also gewerberechtlich unbefugten Tätigwerden macht, entbehrt somit des Charakters einer bloßen Auflage. Eine gegenteilige Ansicht ist auch nicht aus der Bestimmung des Paragraph 54, GewO ableitbar, wonach hinsichtlich der Art der Ausübung des Gewerbebetriebes (und der Einrichtung der Betriebsstätte) gewerbepolizeiliche Regelungen getroffen werden können. Aus dem hier in Betracht kommenden Wortlaut dieser Gesetzesstelle "die Art der Ausübung des Gewerbebetriebes" ist klar zu erkennen, dass es sich bei den danach zulässigen gewerbepolizeilichen Regelungen niemals um eine Regelung hinsichtlich der Summe der im Rahmen der Gewerbeberechtigung zu verrichtenden Tätigkeiten (dem Was der Gewerbeausübung), sondern nur um die Regelung der besonderen Art und Weise, in welcher diese Tätigkeiten verrichtet werden dürfen (dem Wie der Gewerbeausübung), handeln kann. Eine Beschränkung hinsichtlich des Ausmaßes der Dienste, die von einem gewerblichen Unternehmen angeboten werden dürfen, stellt keine gewerbepolizeiliche Regelung dar, die sich auf die Art der Ausübung des Gewerbebetriebes bezieht. Das Vorbringen der mitbeteiligten Partei erweist sich somit schon bei Bedachtnahme auf die Natur der im Spruch des angefochtenen Bescheides vorgenommenen Beschränkungen der verliehenen Konzession nicht als stichhaltig.

Nun hat sich die belangte Behörde jedoch gar nicht auf die Bestimmungen des § 54 GewO berufen; sie hat vielmehr - wie bereits oben dargetan wurde - ihre Entscheidung auf § 5 Abs. 1 des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes gestützt, weil sie der Meinung war, dass die Voraussetzung des Bedarfes nach der Gewerbeausübung im vorliegenden Fall nur zum Teil erfüllt sei. Sowohl der Begründung des angefochtenen Bescheides als auch der Gegenschrift ist einwandfrei zu entnehmen, dass die Erwägungen, welche die belangte Behörde zu der in Rede stehenden Berufungsentscheidung veranlasst haben, ausschließlich auf der Beurteilung der Frage, inwiefern ein Bedarf nach der Gewerbeausübung anzuerkennen sei, fußende Erwägungen waren. Die belangte Behörde hat somit keine Ermessensentscheidung getroffen; die mit dem Hinweis auf die Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes vom 29. April 1912, Slg. Nr. 8874/A, vom 11. September 1922, Slg. Nr. 13.136/A, und vom 20. Dezember 1929, Slg. Nr. 15.932/A, sowie auf das Erkenntnis des Bundesgerichtshofes vom 29. September 1938, Slg. Nr. 1951/A, verbundenen Ausführungen in der Gegenschrift über eine vermeintliche, aus dem ihr zustehenden Ermessen bei der Konzessionsverleihung ableitbare Berechtigung, die Verleihung der Konzession auch unter Bedingungen und Beschränkungen vorzunehmen, konnten somit nur den Sinn haben, darzutun, dass es der belangten Behörde nicht verwehrt gewesen wäre, in Handhabung des Ermessens einen inhaltlich gleichen Bescheid zu erlassen, wie den auf die Bestimmungen des § 5 Abs. 1 des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes gestützten. Hiezu ist zunächst darauf hinzuweisen, dass der angefochtene Bescheid nur so, wie er ergangen ist, Gegenstand der verwaltungsgerichtlichen Nachprüfung sein konnte, es sich hierbei aber um eine rechtlich gebundene Entscheidung handelte, die Frage, ob die belangte Behörde in Handhabung des Ermessens eingeschritten sein konnte, somit gar nicht in Betracht kam. Darüber hinaus ist jedoch noch folgendes zu bemerken: Es mag dahingestellt bleiben, ob und gegebenenfalls inwieweit die Gewerbebehörden - dies insbesondere bei einem Gesetz, das (wie das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz) während der Geltungsdauer des Bundes-Verfassungsgesetzes 1929 (nach dessen Vollwirksamwerden) erlassen worden ist - als befugt anzusehen sind, bei der Verleihung von Konzessionen nach freiem Ermessen vorzugehen und in diesem Zusammenhang auch Einschränkungen der beantragten Konzession vorzunehmen, sowie ob und in welchem Ausmaß die angeführten verwaltungsgerichtlichen Erkenntnisse als mit der derzeitigen Rechtslage noch vereinbar angesehen werden können. Jedenfalls könnte es nicht als zulässig erachtet werden, die Frage, ob und in welchem Ausmaß eine für die Konzessionserteilung gesetzlich aufgestellte Voraussetzung als gegeben anzuerkennen sei, unter dem Gesichtspunkt einer vermeintlichen Ermessensübung zu beurteilen. Denn wenn die Behörde nach dem Gesetz verpflichtet ist, mangels Vorliegens einer für die Konzessionsverleihung geforderten Voraussetzung das Parteibegehren abzuweisen, kann begrifflich kein Raum für eine Ermessensentscheidung unter Bedachtnahme auf diese Voraussetzung betreffende Erwägungen sein. Im übrigen ist die Bejahung der Lokalbedarfsfrage das Ergebnis einer Beweiswürdigung angesichts von Tatsachen, die den Schluss zulassen, dass eine Nachfrage nach Leistungen des betreffenden Gewerbes vorhanden ist. Auch im Rahmen der als Beweiswürdigung anzusprechenden Denkopoperation ist kein Platz für die Handhabung des Ermessens. Nun hat sich die belangte Behörde jedoch gar nicht auf die Bestimmungen des Paragraph 54, GewO berufen; sie hat vielmehr - wie

bereits oben dargetan wurde - ihre Entscheidung auf Paragraph 5, Absatz eins, des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes gestützt, weil sie der Meinung war, dass die Voraussetzung des Bedarfes nach der Gewerbeausübung im vorliegenden Fall nur zum Teil erfüllt sei. Sowohl der Begründung des angefochtenen Bescheides als auch der Gegenschrift ist einwandfrei zu entnehmen, dass die Erwägungen, welche die belangte Behörde zu der in Rede stehenden Berufungsentscheidung veranlasst haben, ausschließlich auf der Beurteilung der Frage, inwiefern ein Bedarf nach der Gewerbeausübung anzuerkennen sei, fußende Erwägungen waren. Die belangte Behörde hat somit keine Ermessensentscheidung getroffen; die mit dem Hinweis auf die Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes vom 29. April 1912, Slg. Nr. 8874/A, vom 11. September 1922, Slg. Nr. 13.136/A, und vom 20. Dezember 1929, Slg. Nr. 15.932/A, sowie auf das Erkenntnis des Bundesgerichtshofes vom 29. September 1938, Slg. Nr. 1951/A, verbundenen Ausführungen in der Gegenschrift über eine vermeintliche, aus dem ihr zustehenden Ermessen bei der Konzessionsverleihung ableitbare Berechtigung, die Verleihung der Konzession auch unter Bedingungen und Beschränkungen vorzunehmen, konnten somit nur den Sinn haben, darzutun, dass es der belangten Behörde nicht verwehrt gewesen wäre, in Handhabung des Ermessens einen inhaltlich gleichen Bescheid zu erlassen, wie den auf die Bestimmungen des Paragraph 5, Absatz eins, des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes gestützten. Hiezu ist zunächst darauf hinzuweisen, dass der angefochtene Bescheid nur so, wie er ergangen ist, Gegenstand der verwaltungsgerichtlichen Nachprüfung sein konnte, es sich hierbei aber um eine rechtlich gebundene Entscheidung handelte, die Frage, ob die belangte Behörde in Handhabung des Ermessens eingeschritten sein konnte, somit gar nicht in Betracht kam. Darüber hinaus ist jedoch noch folgendes zu bemerken: Es mag dahingestellt bleiben, ob und gegebenenfalls inwieweit die Gewerbebehörden - dies insbesondere bei einem Gesetz, das (wie das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz) während der Geltungsdauer des Bundes-Verfassungsgesetzes 1929 (nach dessen Vollwirksamwerden) erlassen worden ist - als befugt anzusehen sind, bei der Verleihung von Konzessionen nach freiem Ermessen vorzugehen und in diesem Zusammenhang auch Einschränkungen der beantragten Konzession vorzunehmen, sowie ob und in welchem Ausmaß die angeführten verwaltungsgerichtlichen Erkenntnisse als mit der derzeitigen Rechtslage noch vereinbar angesehen werden können. Jedenfalls könnte es nicht als zulässig erachtet werden, die Frage, ob und in welchem Ausmaß eine für die Konzessionserteilung gesetzlich aufgestellte Voraussetzung als gegeben anzuerkennen sei, unter dem Gesichtspunkt einer vermeintlichen Ermessensübung zu beurteilen. Denn wenn die Behörde nach dem Gesetz verpflichtet ist, mangels Vorliegens einer für die Konzessionsverleihung geforderten Voraussetzung das Parteibegehren abzuweisen, kann begrifflich kein Raum für eine Ermessensentscheidung unter Bedachtnahme auf diese Voraussetzung betreffende Erwägungen sein. Im übrigen ist die Bejahung der Lokalbedarfsfrage das Ergebnis einer Beweiswürdigung angesichts von Tatsachen, die den Schluss zulassen, dass eine Nachfrage nach Leistungen des betreffenden Gewerbes vorhanden ist. Auch im Rahmen der als Beweiswürdigung anzusprechenden Denkkonstruktion ist kein Platz für die Handhabung des Ermessens.

Somit bleibt nur noch zu prüfen, ob die belangte Behörde mit Rücksicht auf die im § 5 Abs. 1 des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes geforderte Bedachtnahme auf den Bedarf nach der Gewerbeausübung zu der angefochtenen Entscheidung gelangen durfte. Somit bleibt nur noch zu prüfen, ob die belangte Behörde mit Rücksicht auf die im Paragraph 5, Absatz eins, des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes geforderte Bedachtnahme auf den Bedarf nach der Gewerbeausübung zu der angefochtenen Entscheidung gelangen durfte.

Bei der Beurteilung dieser Frage ist von der Art des hier in Rede stehenden Gewerbes und dem Zweck, dem es zu dienen bestimmt ist, auszugehen. Dieses Gewerbe wird im § 3 lit. c leg. cit. als eine besondere Art des Gelegenheitsverkehrs folgendermaßen gekennzeichnet: "Personenbeförderung mit Personenkraftwagen, die zu jedermanns Gebrauch an öffentlichen Orten bereitgehalten werden (mit Kraftfahrzeugen betriebenes Platzfuhrwerksgewerbe Taxigewerbe)." Es ist seinem Wesen nach durch das Angebot von Beförderungsmitteln an Einzelpersonen zur Durchführung von Fahrten auf der Straße entsprechend den individuellen Bedürfnissen an öffentlich zugänglichen Stellen gekennzeichnet, wobei nicht außer acht gelassen werden darf, dass es - wie der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 20. Dezember 1955, Slg. Nr. 3930/A, zum Ausdruck gebracht hat - nicht so sehr der Abwicklung eines mehr oder minder regelmäßigen Personenverkehrs dient, sondern vor allem dazu bestimmt ist, dem Mangel an Beförderungsmöglichkeiten in unvorhergesehenen oder dringenden Fällen abzuhelpen. Das Gesetz stellt die Leistungen dieses Gewerbes nicht auf einen besonders umschriebenen Zweck ab, ja es lässt schon durch die Bestimmung der Art des bei der Ausübung des Gewerbes zur Verwendung gelangenden Beförderungsmittels (Personenkraftwagen) im Gegensatz zu dem im § 3 lit. a angeführten Ausfluggewerbe - bei dem schon nach der Natur des Beförderungsmittels (Omnibus) gewisse Beschränkungen in Ansehung der

Beförderungszwecke gegeben sind - den weitesten Spielraum für die Möglichkeiten, zu Beförderungszwecke die Dienste dieses Gewerbes in Anspruch zu nehmen. Es ist das durch keine sonstigen Merkmale gekennzeichnete, allgemeinste der auf die Befriedigung von individuellen Bedürfnissen abgestellten Personenbeförderungsgewerbe (§ 3 leg. cit.). Zu dem Wesen dieses Gewerbes gehört es auch, dass die von ihm angebotenen Dienstleistungen jederzeit zur Verfügung stehen sollen. Unter diesem Gesichtspunkt ist auch die Frage des Bedarfs zu betrachten. Die belangte Behörde hat nun - was durchaus zutreffend ist - sich zunächst die Frage vorgelegt, wie nach den besonderen örtlichen Verhältnissen die Grenzen zu ziehen seien, um das Gebiet zu bestimmen, auf das sich die Bedarfsprüfung zu erstrecken habe. Sie hat als das hiernach in Betracht kommende Gebiet das gesamte Stadtgebiet von Wien angesehen. Dass sie dieses Gebiet ihrer Entscheidung zu Grunde legen durfte, wird von keiner Partei des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens bestritten. Davon ausgehend konnte die im Zusammenhang mit neuen Konzessionsansuchen anzustellende Bedarfsprüfung nur die Feststellung zum Gegenstande haben, ob - von außergewöhnlichen Verhältnissen abgesehen - innerhalb des Stadtgebietes von Wien wann und wo immer Unternehmen des Taxi-Gewerbes dem Interessentenkreis zur Verfügung stehen. Dass dies jedoch nicht der Fall sei, hat die belangte Behörde auf Grund des Ergebnisses der von ihr durchgeführten Erhebungen festgestellt. Sie hat sich allerdings bei Bedachtnahme auf den Umstand, dass ein Mangel an Taxifahrzeugen nach dem Ergebnis der Erhebungen nicht gleichmäßig an allen in die Untersuchung einbezogenen Standplätzen festzustellen gewesen sei, für berechtigt gehalten, in entsprechender Würdigung der Bedarfsfrage Konzessionen in eingeschränktem Umfang dergestalt zu verleihen, dass die Inhaber dieser Konzessionen nur auf solchen Standplätzen Aufstellung nehmen dürfen, auf denen ein nicht ausreichendes Angebot an Taxiunternehmen festzustellen gewesen sei. Dieser Gedankengang ist nur verständlich, wenn man unterstellt, dass das Taxigewerbe, weil in der gesetzlichen Begriffsumschreibung von einem Bereithalten an öffentlichen Orten die Rede ist, also vom Gesetzgeber eine Sammelbezeichnung für die jeweils in Betracht kommenden einzelnen Standplätze gewählt worden sei, als eine Summe von einzelnen gleichartigen Teilgewerben zu betrachten sei, demnach auch der Bedarf nach Leistungen jedes einzelnen Teilgewerbes gesondert zu prüfen und eine Konzession nur im Umfang des festgestellten Bedarfs zu verleihen sei. Dieser Rechtsansicht vermag der Verwaltungsgerichtshof indes nicht beizupflichten. Bei der Beurteilung dieser Frage ist von der Art des hier in Rede stehenden Gewerbes und dem Zweck, dem es zu dienen bestimmt ist, auszugehen. Dieses Gewerbe wird im Paragraph 3, Litera c, leg. cit. als eine besondere Art des Gelegenheitsverkehrs folgendermaßen gekennzeichnet: "Personenbeförderung mit Personenkraftwagen, die zu jedermanns Gebrauch an öffentlichen Orten bereitgehalten werden (mit Kraftfahrzeugen betriebenes Platzfuhrwerksgewerbe Taxigewerbe)." Es ist seinem Wesen nach durch das Angebot von Beförderungsmitteln an Einzelpersonen zur Durchführung von Fahrten auf der Straße entsprechend den individuellen Bedürfnissen an öffentlich zugänglichen Stellen gekennzeichnet, wobei nicht außer acht gelassen werden darf, dass es - wie der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 20. Dezember 1955, Slg. Nr. 3930/A, zum Ausdruck gebracht hat - nicht so sehr der Abwicklung eines mehr oder minder regelmäßigen Personenverkehrs dient, sondern vor allem dazu bestimmt ist, dem Mangel an Beförderungsmöglichkeiten in unvorhergesehenen oder dringenden Fällen abzuhelpen. Das Gesetz stellt die Leistungen dieses Gewerbes nicht auf einen besonders umschriebenen Zweck ab, ja es lässt schon durch die Bestimmung der Art des bei der Ausübung des Gewerbes zur Verwendung gelangenden Beförderungsmittels (Personenkraftwagen) im Gegensatz zu dem im Paragraph 3, Litera a, angeführten Ausflugsgewerbe - bei dem schon nach der Natur des Beförderungsmittels (Omnibus) gewisse Beschränkungen in Ansehung der Beförderungszwecke gegeben sind - den weitesten Spielraum für die Möglichkeiten, zu Beförderungszwecke die Dienste dieses Gewerbes in Anspruch zu nehmen. Es ist das durch keine sonstigen Merkmale gekennzeichnete, allgemeinste der auf die Befriedigung von individuellen Bedürfnissen abgestellten Personenbeförderungsgewerbe (Paragraph 3, leg. cit.). Zu dem Wesen dieses Gewerbes gehört es auch, dass die von ihm angebotenen Dienstleistungen jederzeit zur Verfügung stehen sollen. Unter diesem Gesichtspunkt ist auch die Frage des Bedarfs zu betrachten. Die belangte Behörde hat nun - was durchaus zutreffend ist - sich zunächst die Frage vorgelegt, wie nach den besonderen örtlichen Verhältnissen die Grenzen zu ziehen seien, um das Gebiet zu bestimmen, auf das sich die Bedarfsprüfung zu erstrecken habe. Sie hat als das hiernach in Betracht kommende Gebiet das gesamte Stadtgebiet von Wien angesehen. Dass sie dieses Gebiet ihrer Entscheidung zu Grunde legen durfte, wird von keiner Partei des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens bestritten. Davon ausgehend konnte die im Zusammenhang mit neuen Konzessionsansuchen anzustellende Bedarfsprüfung nur die Feststellung zum Gegenstande haben, ob - von außergewöhnlichen Verhältnissen abgesehen - innerhalb des Stadtgebietes von Wien wann und wo immer Unternehmen des Taxi-Gewerbes dem Interessentenkreis zur Verfügung stehen. Dass dies

jedoch nicht der Fall sei, hat die belangte Behörde auf Grund des Ergebnisses der von ihr durchgeführten Erhebungen festgestellt. Sie hat sich allerdings bei Bedachtnahme auf den Umstand, dass ein Mangel an Taxifahrzeugen nach dem Ergebnis der Erhebungen nicht gleichmäßig an allen in die Untersuchung einbezogenen Standplätzen festzustellen gewesen sei, für berechtigt gehalten, in entsprechender Würdigung der Bedarfsfrage Konzessionen in eingeschränktem Umfang dergestalt zu verleihen, dass die Inhaber dieser Konzessionen nur auf solchen Standplätzen Aufstellung nehmen dürfen, auf denen ein nicht ausreichendes Angebot an Taxiunternehmen festzustellen gewesen sei. Dieser Gedankengang ist nur verständlich, wenn man unterstellt, dass das Taxigewerbe, weil in der gesetzlichen Begriffsumschreibung von einem Bereithalten an öffentlichen Orten die Rede ist, also vom Gesetzgeber eine Sammelbezeichnung für die jeweils in Betracht kommenden einzelnen Standplätze gewählt worden sei, als eine Summe von einzelnen gleichartigen Teilgewerben zu betrachten sei, demnach auch der Bedarf nach Leistungen jedes einzelnen Teilgewerbes gesondert zu prüfen und eine Konzession nur im Umfang des festgestellten Bedarfs zu verleihen sei. Dieser Rechtsansicht vermag der Verwaltungsgerichtshof indes nicht beizupflichten.

Wenn im § 3 lit. c des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes der Ausdruck "an öffentlichen Orten" verwendet wird, so soll damit nur abstrakt ein Begriffsmerkmal des Gewerbes umschrieben, keinesfalls aber damit gesagt werden, dass es sich bei der unter der Verwendung von diesen Worten formulierten Kennzeichnung des Gewerbes um eine zusammenfassende Bezeichnung von nach der Art der zu beziehenden Standplätze unterscheidbaren, sonst jedoch gleichartigen Gewerben handle, die nur wegen dieser Gleichartigkeit auf Grund einer einheitlichen Gewerbeberechtigung ausgeübt werden dürfen. Nun kann es nach der Verwaltungsrechtslehre und Rechtsprechung als unbestritten gelten, dass selbst solche Gewerbe, die, wie etwa das Gast- und Schankgewerbe, nach dem Gesetz in Teilberechtigungen zerfallen, als einheitliche Gewerbe anzusehen sind. Umsomehr muss dies aber gelten, wenn auf irgendwelche Teilberechtigungen hinweisende Bestimmungen im Gesetz gar nicht enthalten sind. Ist demnach das Taxigewerbe als ein einheitliches Gewerbe in dem Sinn aufzufassen, dass es die Berechtigung, auf sämtlichen Standplätzen innerhalb des Standortgebietes aufzufahren, in sich schließt, dann kann es nicht als zulässig erachtet werden, bei einem auf den vollen Wortlaut gemäß § 3 lit. c des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes abgestellten Konzessionsansuchen eine inhaltlich, d. h. dem Umfang in örtlicher und zeitlicher Hinsicht nach eingeschränkte Konzession zu verleihen. Aus dem Vorgesagten ergibt sich aber auch, dass die Frage des Bedarfes nur unter Bedachtnahme auf das gesamte, nach dem vom Konzessionswerber gewählten Standort in Betracht kommende Gebiet beurteilt werden darf. Hier verhält es sich nach der Natur des Gewerbes auch anders als bei der Prüfung der Frage, inwieweit einem Parteibegehren, das auf die vollen Berechtigungen eines Gewerbes (z. B. des Güterbeförderungsgewerbes) gerichtet ist, Rechnung zu tragen sei, wenn das Ergebnis des amtlichen Ermittlungsverfahrens zwar keine Anhaltspunkte dafür liefert, dass der Nachfrage nach Leistungen dieses Gewerbes kein ausreichendes Angebot gegenüberstehe, der Konzessionswerber im Verfahren aber behauptet, dass für bestimmte Teiltätigkeiten dieses Gewerbes (z. B. für auf Güter besonderer Art spezialisierte Fuhrleistungen) ein Bedarf bestehe. Wenn es nämlich, wie der Verwaltungsgerichtshof anlässlich verschiedener Beschwerdefälle, so u. a. auch in den von der belangten Behörde in einer Nachtragseingabe vom 10. Dezember 1963 zitierten Erkenntnissen vom 18. Februar 1960, Zl. 1678/58, vom 2. März 1960, Zl. 1500/58, vom 1. Februar 1963, Zl. 235/62, und vom 26. Oktober 1961, Zl. 2276/60, anerkannt hat, in solchen Fällen - aber auch in den Fällen, in denen es um die Frage des Bedarfes nach ganzjährigen oder nur während bestimmter Zeiten (z. b. während der Fremdenverkehrssaison) zu führenden Betrieben - als zulässig erachtet werden muss, die Konzession für einen Gewerbebetrieb, für den im uneingeschränkten Umfang der Berechtigung ein Bedarf nicht besteht, zu verweigern und es dem Konzessionswerber überlassen bleiben soll, ob er im Einklang mit seinen Behauptungen in der Bedarfsfrage ein umfänglich oder inhaltlich eingeschränktes Konzessionsansuchen neuerlich einbringen will, so ist hiefür folgende Überlegung maßgebend: Ausgangspunkt für die Beurteilung der Bedarfsfrage kann nur Inhalt und Umfang des Parteibegehrens sein. Angesichts eines nicht weiter modifizierten Parteibegehrens und somit der fehlenden Bereitschaft des Konzessionswerbers, seiner Absicht, einem angeblich vorhandenen ganz speziellen oder nur zu bestimmten Jahreszeiten zu Tage tretenden Bedürfnis entgegenzukommen, in der Form eines entsprechend eingeschränkten Konzessionsansuchens Ausdruck zu verleihen, besteht daher keine Verpflichtung der Behörde, die Frage, ob in dieser Richtung ein Bedarf überhaupt gegeben sein konnte, zu prüfen. Dazu kommt, dass vielfach wegen der Andersartigkeit der Leistungen, die im Gegensatz zum Regelfall im Rahmen des Gewerbes nach den Behauptungen des Konzessionswerbers erbracht werden sollen, auch von einem Bedarf nach den gleichen Leistungen in diesen Fällen kaum mehr gesprochen werden könnte. All dies trifft jedoch nicht zu, wenn - wie im vorliegenden Fall - das Vorhandensein eines Bedarfes für grundsätzlich gleiche

Leistungen desselben Gewerbes innerhalb eines bestimmten, für die Prüfung der Bedarfsfrage in Betracht kommenden Gebietes festgestellt wird, mag der Bedarf auch nicht kontinuierlich sein, d. h. die Nachfrage nach Leistungen nicht an allen Punkten (Standplätzen) innerhalb dieses Gebietes und auch nicht zu allen Zeiten gleichmäßig bestehen. Demnach lässt sich im vorliegenden Fall auch nicht die Ansicht vertreten, dass eine Möglichkeit der Rechtsverletzung durch den angefochtenen Bescheid deshalb nicht gegeben sein könnte, weil bei Unzulässigkeit der Verleihung einer eingeschränkten Konzession das Konzessionsbegehren mangels Bedarfes nach der Gewerbeausübung hätte abgewiesen werden müssen. Wenn im Paragraph 3, Litera c, des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes der Ausdruck "an öffentlichen Orten" verwendet wird, so soll damit nur abstrakt ein Begriffsmerkmal des Gewerbes umschrieben, keinesfalls aber damit gesagt werden, dass es sich bei der unter der Verwendung von diesen Worten formulierten Kennzeichnung des Gewerbes um eine zusammenfassende Bezeichnung von nach der Art der zu beziehenden Standplätze unterscheidbaren, sonst jedoch gleichartigen Gewerben handle, die nur wegen dieser Gleichartigkeit auf Grund einer einheitlichen Gewerbeberechtigung ausgeübt werden dürfen. Nun kann es nach der Verwaltungsrechtslehre und Rechtsprechung als unbestritten gelten, dass selbst solche Gewerbe, die, wie etwa das Gast- und Schankgewerbe, nach dem Gesetz in Teilberechtigungen zerfallen, als einheitliche Gewerbe anzusehen sind. Umsomehr muss dies aber gelten, wenn auf irgendwelche Teilberechtigungen hinweisende Bestimmungen im Gesetz gar nicht enthalten sind. Ist demnach das Taxigewerbe als ein einheitliches Gewerbe in dem Sinn aufzufassen, dass es die Berechtigung, auf sämtlichen Standplätzen innerhalb des Standortgebietes aufzufahren, in sich schließt, dann kann es nicht als zulässig erachtet werden, bei einem auf den vollen Wortlaut gemäß Paragraph 3, Litera c, des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes abgestellten Konzessionsansuchen eine inhaltlich, d. h. dem Umfang in örtlicher und zeitlicher Hinsicht nach eingeschränkte Konzession zu verleihen. Aus dem Vorgesagten ergibt sich aber auch, dass die Frage des Bedarfes nur unter Bedachtnahme auf das gesamte, nach dem vom Konzessionswerber gewählten Standort in Betracht kommende Gebiet beurteilt werden darf. Hier verhält es sich nach der Natur des Gewerbes auch anders als bei der Prüfung der Frage, inwieweit einem Parteibegehren, das auf die vollen Berechtigungen eines Gewerbes (z. B. des Güterbeförderungsgewerbes) gerichtet ist, Rechnung zu tragen sei, wenn das Ergebnis des amtlichen Ermittlungsverfahrens zwar keine Anhaltspunkte dafür liefert, dass der Nachfrage nach Leistungen dieses Gewerbes kein ausreichendes Angebot gegenüberstehe, der Konzessionswerber im Verfahren aber behauptet, dass für bestimmte Teiltätigkeiten dieses Gewerbes (z. B. für auf Güter besonderer Art spezialisierte Fuhrleistungen) ein Bedarf bestehe. Wenn es nämlich, wie der Verwaltungsgerichtshof anlässlich verschiedener Beschwerdefälle, so u. a. auch in den von der belangten Behörde in einer Nachtragseingabe vom 10. Dezember 1963 zitierten Erkenntnissen vom 18. Februar 1960, Zl. 1678/58, vom 2. März 1960, Zl. 1500/58, vom 1. Februar 1963, Zl. 235/62, und vom 26. Oktober 1961, Zl. 2276/60, anerkannt hat, in solchen Fällen - aber auch in den Fällen, in denen es um die Frage des Bedarfes nach ganzjährigen oder nur während bestimmter Zeiten (z. b. während der Fremdenverkehrssaison) zu führenden Betrieben - als zulässig erachtet werden muss, die Konzession für einen Gewerbebetrieb, für den im uneingeschränkten Umfang der Berechtigung ein Bedarf nicht besteht, zu verweigern und es dem Konzessionswerber überlassen bleiben soll, ob er im Einklang mit seinen Behauptungen in der Bedarfsfrage ein umfänglich oder inhaltlich eingeschränktes Konzessionsansuchen neuerlich einbringen will, so ist hiefür folgende Überlegung maßgebend: Ausgangspunkt für die Beurteilung der Bedarfsfrage kann nur Inhalt und Umfang des Parteibegehrens sein. Angesichts eines nicht weiter modifizierten Parteibegehrens und somit der fehlenden Bereitschaft des Konzessionswerbers, seiner Absicht, einem angeblich vorhandenen ganz speziellen oder nur zu bestimmten Jahreszeiten zu Tage tretenden Bedürfnis entgegenzukommen, in der Form eines entsprechend eingeschränkten Konzessionsansuchens Ausdruck zu verleihen, besteht daher keine Verpflichtung der Behörde, die Frage, ob in dieser Richtung ein Bedarf überhaupt gegeben sein konnte, zu prüfen. Dazu kommt, dass vielfach wegen der Andersartigkeit der Leistungen, die im Gegensatz zum Regelfall im Rahmen des Gewerbes nach den Behauptungen des Konzessionswerbers erbracht werden sollen, auch von einem Bedarf nach den gleichen Leistungen in diesen Fällen kaum mehr gesprochen werden könnte. All dies trifft jedoch nicht zu, wenn - wie im vorliegenden Fall - das Vorhandensein eines Bedarfes für grundsätzlich gleiche Leistungen desselben Gewerbes innerhalb eines bestimmten, für die Prüfung der Bedarfsfrage in Betracht kommenden Gebietes festgestellt wird, mag der Bedarf auch nicht kontinuierlich sein, d. h. die Nachfrage nach Leistungen nicht an allen Punkten (Standplätzen) innerhalb dieses Gebietes und auch nicht zu allen Zeiten gleichmäßig bestehen. Demnach lässt sich im vorliegenden Fall auch nicht die Ansicht vertreten, dass eine Möglichkeit der

Rechtsverletzung durch den angefochtenen Bescheid deshalb nicht gegeben sein könnte, weil bei Unzulässigkeit der Verleihung einer eingeschränkten Konzession das Konzessionsbegehren mangels Bedarfes nach der Gewerbeausübung hätte abgewiesen werden müssen.

Die belangte Behörde vermeint, wie aus ihrem Schriftsatz vom 10. Dezember 1963 weiters hervorgeht, die von ihr vertretene Rechtsansicht noch durch folgende Argumente erhärten zu können. § 49 Abs. 1 der Betriebsordnung für den nicht linienmäßigen Personenverkehr BGBl. Nr. 289/1955, enthalte die Bestimmung, dass die Standplätze nach dem Grundsatz der freien Standplatzwahl bezogen werden dürfen, wenn nicht - von einer zweiten Ausnahme abgesehen - die Konzession auf das Beziehen bestimmter Standplätze beschränkt ist. Diese Bestimmung sei ein weiteres Indiz dafür, dass die bestehende Rechtsordnung namentlich auch für das Taxigewerbe eine Beschränkung der Konzession auf das Beziehen bestimmter Standplätze vorsehe. Im Zusammenhang mit einem völlig gleich gearteten Beschwerdefall, in dem beantragt worden war, die erwähnte Bestimmung der Betriebsordnung als gesetzwidrig aufzuheben, habe der Verfassungsgerichtshof (der diesen Antrag mangels Präjudizialität zurückgewiesen hatte) in seinem Erkenntnis vom 30. September 1963, Zl. B 429/63, die Ansicht geäußert, dass es keine denkmögliche Auslegung der Gesetzesstelle bedeute, wenn die belangte Behörde in Anwendung des § 5 Abs. 1 des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes eine auf das Bereithalten an jenen öffentlichen Orten eingeschränkte Konzession erteile, an denen ein Bedarf bestehe. Dass die Beschränkung auf das Befahren bestimmter Standplätze seit eh und je Bestand der hier in Betracht kommenden Rechtsordnung sei, zeige schließlich auch ein Überblick auf die vor der Einführung der reichsrechtlichen Vorschriften für das Personenbeförderungsgewerbe in Österreich in Geltung gestandenen Vorschriften, hätten doch auch die (in Hellers Kommentar zur Gewerbeordnung, Wien 1937, S. 430, auszugsweise abgedruckten) Bestimmungen zur Regelung des Platzfuhrwerksgewerbes eine Einschränkung bezüglich des Beziehens bestimmter Standplätze vorgesehen. Hiezu ist folgendes zu sagen. Allen angeführten Vorschriften ist gemeinsam, dass sie als Verordnungen auf Grund der im § 54 GewO bzw. der in § 10 des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes enthaltenen Ermächtigungen zur Erlassung von gewerbepolizeilichen Regelungen erlassen worden sind. Dass aus § 54 GewO die Berechtigung zur Verleihung von inhaltlich oder umfänglich eingeschränkten Konzessionen nicht abgeleitet werden könne, ist in den der Widerlegung des Vorbringens der mitbeteiligten Partei gewidmeten Ausführungen bereits dargetan worden. Aus auf Grund dieser Gesetzesbestimmung ergangenen Verordnungen irgendwelche Argumente für die Rechtmäßigkeit der Verleihung von eingeschränkten Konzessionen ableiten zu wollen, ist somit schon aus diesem Grunde verfehlt. Aber auch § 10 des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes enthält keine in diese Richtung weisende Vorschrift. Ziffer 4 dieser Gesetzesstelle, die sich allein mit dem Beziehen von Standplätzen befasst, ist nur zu entnehmen, dass im Verordnungsweg eine bestimmte Reihenfolge im Befahren der Standplätze nach Maßgabe der dort angeführten Gesichtspunkte festgelegt werden kann. Dies ist aber eindeutig eine Ermächtigung zu einer generellen Regelung der Art der Ausübung des Gewerbes, was das Befahren von Standplätzen anlangt. Wenn im § 49 Abs. 1 der Betriebsordnung die Wendung gebrauchtDie belangte Behörde vermeint, wie aus ihrem Schriftsatz vom 10. Dezember 1963 weiters hervorgeht, die von ihr vertretene Rechtsansicht noch durch folgende Argumente erhärten zu können. Paragraph 49, Absatz eins, der Betriebsordnung für den nicht linienmäßigen Personenverkehr Bundesgesetzblatt Nr. 289 aus 1955,, enthalte die Bestimmung, dass die Standplätze nach dem Grundsatz der freien Standplatzwahl bezogen werden dürfen, wenn nicht - von einer zweiten Ausnahme abgesehen - die Konzession auf das Beziehen bestimmter Standplätze beschränkt ist. Diese Bestimmung sei ein weiteres Indiz dafür, dass die bestehende Rechtsordnung namentlich auch für das Taxigewerbe eine Beschränkung der Konzession auf das Beziehen bestimmter Standplätze vorsehe. Im Zusammenhang mit einem völlig gleich gearteten Beschwerdefall, in dem beantragt worden war, die erwähnte Bestimmung der Betriebsordnung als gesetzwidrig aufzuheben, habe der Verfassungsgerichtshof (der diesen Antrag mangels Präjudizialität zurückgewiesen hatte) in seinem Erkenntnis vom 30. September 1963, Zl. B 429/63, die Ansicht geäußert, dass es keine denkmögliche Auslegung der Gesetzesstelle bedeute, wenn die belangte Behörde in Anwendung des Paragraph 5, Absatz eins, des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes eine auf das Bereithalten an jenen öffentlichen Orten eingeschränkte Konzession erteile, an denen ein Bedarf bestehe. Dass die Beschränkung auf das Befahren bestimmter Standplätze seit eh und je Bestand der hier in Betracht kommenden Rechtsordnung sei, zeige schließlich auch ein Überblick auf die vor der Einführung der reichsrechtlichen Vorschriften für das Personenbeförderungsgewerbe in Österreich in Geltung gestandenen Vorschriften, hätten doch auch die (in Hellers Kommentar zur Gewerbeordnung, Wien 1937, S. 430, auszugsweise abgedruckten) Bestimmungen zur Regelung des Platzfuhrwerksgewerbes eine Einschränkung bezüglich des Beziehens bestimmter Standplätze vorgesehen. Hiezu ist folgendes zu sagen. Allen angeführten Vorschriften ist gemeinsam, dass sie als Verordnungen auf Grund der im

Paragraph 54, GewO bzw. der in Paragraph 10, des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes enthaltenen Ermächtigungen zur Erlassung von gewerbepolizeilichen Regelungen erlassen worden sind. Dass aus Paragraph 54, GewO die Berechtigung zur Verleihung von inhaltlich oder umfänglich eingeschränkten Konzessionen nicht abgeleitet werden könne, ist in den der Widerlegung des Vorbringens der mitbeteiligten Partei gewidmeten Ausführungen bereits dargetan worden. Aus auf Grund dieser Gesetzesbestimmung ergangenen Verordnungen irgendwelche Argumente für die Rechtmäßigkeit der Verleihung von eingeschränkten Konzessionen ableiten zu wollen, ist somit schon aus diesem Grunde verfehlt. Aber auch Paragraph 10, des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes enthält keine in diese Richtung weisende Vorschrift. Ziffer 4 dieser Gesetzesstelle, die sich allein mit dem Beziehen von Standplätzen befasst, ist nur zu entnehmen, dass im Verordnungsweg eine bestimmte Reihenfolge im Befahren der Standplätze nach Maßgabe der dort angeführten Gesichtspunkte festgelegt werden kann. Dies ist aber eindeutig eine Ermächtigung zu einer generellen Regelung der Art der Ausübung des Gewerbes, was das Befahren von Standplätzen anlangt. Wenn im Paragraph 49, Absatz eins, der Betriebsordnung die Wendung gebraucht

wird: "... wenn die Konzession auf die Beziehung bestimmter

Standplätze beschränkt ist", so bedeutet dies nur, dass der Grundsatz der freien Standplatzwahl dann - was an sich selbstverständlich ist - nicht gilt, wenn der rechtskräftige Konzessionsverleihungsbescheid - die gewerberechtliche Individualnorm - Beschränkungen enthält. Damit wird aber nichts über die Rechtmäßigkeit der Verleihung derartig beschränkter Konzessionen ausgesagt, zumal Konzessionen ja auf Grund von vornherein eingeschränkten Konzessionsansuchen erteilt worden sein konnten, aber auch Fälle denkbar sind, in denen die beschränkte Konzession ihre Wurzeln in seinerzeit erteilten Konzessionen mit der gleichzeitigen Zuweisung bestimmter Standplätze aus verkehrspolizeilichen Rücksichten, wie dies nach der damals bestandenen Rechtslage - nach der es allgemeine straßenpolizeiliche Regelungen in dieser Hinsicht vielfach nicht gab - für zulässig erachtet worden war (vgl. u. a. Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes vom 24. April 1901, Slg. Nr. 273/A und Slg. Nr. 274/A), haben. Aber auch daraus, dass der Verfassungsgerichtshof in dem zitierten Erkenntnis die von der belangten Behörde vorgenommene Auslegung des § 5 Abs. 1 des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes als nicht denkunmöglich bezeichnet hat, ist für den Standpunkt der belangten Behörde nichts zu gewinnen. Schon die obigen, der Erörterung des hier aufgeworfenen Fragenkomplexes gewidmeten Ausführungen beweisen, dass von einer denkunmöglichen Auslegung des § 5 Abs. 1 des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes, die die Schlussfolgerung zum Gegenstand haben müsste, dass diese Gesetzesbestimmung nur zum Schein angewendet worden sei, die Entscheidung demnach einer gesetzlichen Grundlage entbehren würde, keine Rede sein kann. Damit ist aber nichts darüber ausgesagt, ob - was in die ausschließliche Kognition des Verwaltungsgerichtshofes fällt - die von der belangten Behörde als Berufungsbehörde vorgenommene Einschränkung der von der Gewerbebehörde erster Instanz verliehenen Konzession in der Bestimmung des § 5 Abs. 1 des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes ihre Deckung zu finden vermag. Die Aussage des Verfassungsgerichtshofes, dass eine bestimmte Auslegung des Gesetzes denkunmöglich ist, lässt die vom Verwaltungsgerichtshof zu lösende Frage der richtigen oder unrichtigen Gesetzesanwendung vollkommen offen. Dass und warum dies nicht der Fall ist, wurde indes in den vorstehenden Ausführungen bereits dargelegt. Standplätze beschränkt ist", so bedeutet dies nur, dass der Grundsatz der freien Standplatzwahl dann - was an sich selbstverständlich ist - nicht gilt, wenn der rechtskräftige Konzessionsverleihungsbescheid - die gewerberechtliche Individualnorm - Beschränkungen enthält. Damit wird aber nichts über die Rechtmäßigkeit der Verleihung derartig beschränkter Konzessionen ausgesagt, zumal Konzessionen ja auf Grund von vornherein eingeschränkten Konzessionsansuchen erteilt worden sein konnten, aber auch Fälle denkbar sind, in denen die beschränkte Konzession ihre Wurzeln in seinerzeit erteilten Konzessionen mit der gleichzeitigen Zuweisung bestimmter Standplätze aus verkehrspolizeilichen Rücksichten, wie dies nach der damals bestandenen Rechtslage - nach der es allgemeine straßenpolizeiliche Regelungen in dieser Hinsicht vielfach nicht gab - für zulässig erachtet worden war vergleiche u. a. Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes vom 24. April 1901, Slg. Nr. 273/A und Slg. Nr. 274/A), haben. Aber auch daraus, dass der Verfassungsgerichtshof in dem zitierten Erkenntnis die von der belangten Behörde vorgenommene Auslegung des Paragraph 5, Absatz eins, des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes als nicht denkunmöglich bezeichnet hat, ist für den Standpunkt der belangten Behörde nichts zu gewinnen. Schon die obigen, der Erörterung des hier aufgeworfenen Fragenkomplexes gewidmeten Ausführungen beweisen, dass von einer denkunmöglichen Auslegung des Paragraph 5, Absatz eins, des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes, die die Schlussfolgerung zum Gegenstand haben müsste, dass diese Gesetzesbestimmung nur zum Schein angewendet worden sei, die Entscheidung demnach einer gesetzlichen Grundlage entbehren würde, keine Rede sein kann. Damit ist aber nichts darüber ausgesagt, ob - was in

die ausschließliche Kognition des Verwaltungsgerichtshofes fällt - die von der belangten Behörde als Berufungsbehörde vorgenommene Einschränkung der von der Gewerbebehörde erster Instanz verliehenen Konzession in der Bestimmung des Paragraph 5, Absatz eins, des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes ihre Deckung zu finden vermag. Die Aussage des Verfassungsgerichtshofes, dass eine bestimmte Auslegung des Gesetzes denkmöglich ist, lässt die vom Verwaltungsgerichtshof zu lösende Frage der richtigen oder unrichtigen Gesetzesanwendung vollkommen offen. Dass und warum dies nicht der Fall ist, wurde indes in den vorstehenden Ausführungen bereits dargelegt.

Es soll nicht verkannt werden, dass eine den Bedürfnissen des Interessentenkreises voll Rechnung tragende Regelung des Angebotes an Leistungen des Platzfuhrwerksgewerbes durchaus erwünscht ist und dass es in dem Fall, als dieses Ziel nicht bereits durch auf dem Grundsatz freiwilliger Zusammenarbeit zustandegekommene, organisatorische, die Platzfuhrwerksunternehmer bindende Maßnahmen gewährleistet erscheint, von Seiten der Gewerbebehörde zu treffende Regelungen nahe liegen. Diese zu ermöglichen, dienen offenbar auch die Bestimmungen des § 10 Abs. 4 des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes und die darauf gegründeten Bestimmungen der Betriebsordnung. Weiters steht die Bestimmung des § 54 GewO, soweit sie - wie oben dargetan - zu gewerbepolizeilichen Regelungen ermächtigt, zu Verfügung. Wenn in den Erläuternden Bemerkungen zu der das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz betreffenden Regierungsvorlage (530 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates, VI. GP.) davon die Rede ist, dass die Gewerbeordnung, das Rahmengesetz, in das mit dem Gelegenheitsverkehrs-Gesetz die in diesem bezeichneten Tätigkeiten wieder zurückgeführt werden sollten, hinreichende Handhaben zu einer verkehrswirtschaftlich erforderlichen Lenkung des Verkehrs biete, so können nur die eben angeführten Möglichkeiten behördlichen Eingreifens gemeint sein, weil wohl unterstellt werden muss, dass das für den gesamten Bereich der rechtsstaatlichen Verwaltung geltende Legalitätsprinzip die Ausgangsbasis bei der Schaffung des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes gebildet hat. Dass die Gewerbeordnung oder das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz eine ausdrückliche Ermächtigung zur Verleihung eingeschränkter Konzessionen enthielte, ist auch niemals behauptet worden. Aus einer Bestimmung, die dem Bedarf nach der Gewerbeausübung als Voraussetzung für die Konzessionsverleihung normiert, kann jedoch niemals die Berechtigung zu wirtschaftlichen (im vorliegenden Fall verkehrswirtschaftlichen) Lenkungsmaßnahmen abgeleitet werden. Gerade der Umstand, dass - worauf die Beschwerde mit Recht hinweist - als Ergebnis solcher Maßnahmen, durch sie geschaffen, innerhalb desselben im Gesetz nach seinen Merkmalen genau umschriebenen Gewerbes zwei Arten von Gewerben verschiedenen Rechtes entstehen, zeigt mit voller Deutlichkeit, dass eine solche Betrachtungsweise mit den das Gewerberecht sonst beherrschenden Grundsätzen nicht in Einklang zu bringen ist. Es zeigt sich somit, dass sämtliche von der belangten Behörde vorgebrachten Argumente nicht stichhältig sind. Es soll nicht verkannt werden, dass eine den Bedürfnissen des Interessentenkreises voll Rechnung tragende Regelung des Angebotes an Leistungen des Platzfuhrwerksgewerbes durchaus erwünscht ist und dass es in dem Fall, als dieses Ziel nicht bereits durch auf dem Grundsatz freiwilliger Zusammenarbeit zustandegekommene, organisatorische, die Platzfuhrwerksunternehmer bindende Maßnahmen gewährleistet erscheint, von Seiten der Gewerbebehörde zu treffende Regelungen nahe liegen. Diese zu ermöglichen, dienen offenbar auch die Bestimmungen des Paragraph 10, Absatz 4, des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes und die darauf gegründeten Bestimmungen der Betriebsordnung. Weiters steht die Bestimmung des Paragraph 54, GewO, soweit sie - wie oben dargetan - zu gewerbepolizeilichen Regelungen ermächtigt, zu Verfügung. Wenn in den Erläuternden Bemerkungen zu der das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz betreffenden Regierungsvorlage (530 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates, römisch sechs. Gesetzgebungsperiode davon die Rede ist, dass die Gewerbeordnung, das Rahmengesetz, in das mit dem Gelegenheitsverkehrs-Gesetz die in diesem bezeichneten Tätigkeiten wieder zurückgeführt werden sollten, hinreichende Handhaben zu einer verkehrswirtschaftlich erforderlichen Lenkung des Verkehrs biete, so können nur die eben angeführten Möglichkeiten behördlichen Eingreifens gemeint sein, weil wohl unterstellt werden muss, dass das für den gesamten Bereich der rechtsstaatlichen Verwaltung geltende Legalitätsprinzip die Ausgangsbasis bei der Schaffung des Gelegenheitsverkehrs-Gesetzes gebildet hat. Dass die Gewerbeordnung oder das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz eine ausdrückliche Ermächtigung zur Verleihung eingeschränkter Konzessionen enthielte, ist auch niemals behauptet worden. Aus einer Bestimmung, die dem Bedarf nach der Gewerbeausübung als Voraussetzung für die Konzessionsverleihung normiert, kann jedoch niemals die Berechtigung zu wirtschaftlichen (im vorliegenden Fall verkehrswirtschaftlichen) Lenkungsmaßnahmen abgeleitet werden. Gerade der Umstand, dass - worauf die Beschwerde mit Recht hinweist - als Ergebnis solcher Maßnahmen, durch sie geschaffen, innerhalb desselben im

Gesetz nach seinen Merkmalen genau umschriebenen Gewerbes zwei Arten von Gewerben verschiedenen Rechtes entstehen, zeigt mit voller Deutlichkeit, dass eine solche Betrachtungsweise mit den das Gewerberecht sonst beherrschenden Grundsätzen nicht in Einklang zu bringen ist. Es zeigt sich somit, dass sämtliche von der belangten Behörde vorgebrachten Argumente nicht stichhältig sind.

Der angefochtene Bescheid erweist sich somit schon aus dem bisher erörterten Beschwerdevorbringen als inhaltlich rechtswidrig. Er musste daher - ohne dass auf das übrige, dem Nachweis einer Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften bei der Lösung der Bedarfsfrage gewidmete Beschwerdevorbringen eingegangen zu werden brauchte - gemäß § 42 Abs. 2 lit. a VwGG 1952 aufgehoben werden. Der angefochtene Bescheid erweist sich somit schon aus dem bisher erörterten Beschwerdevorbringen als inhaltlich rechtswidrig. Er musste daher - ohne dass auf das übrige, dem Nachweis einer Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften bei der Lösung der Bedarfsfrage gewidmete Beschwerdevorbringen eingegangen zu werden brauchte - gemäß Paragraph 42, Absatz 2, Litera a, VwGG 1952 aufgehoben werden.

Wien, am 7. Juli 1964

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1964:1962001806.X00

Im RIS seit

12.07.2001

Zuletzt aktualisiert am

02.11.2010

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at