

TE Uvs Bescheid 2010/5/28 30.19-15/2010

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 28.05.2010

Index

Verwaltungsstrafverfahren

Norm

KfIG §4

KfIG §16

KfIG §20 Abs1 Z1 lite

1. KfIG § 4 heute
2. KfIG § 4 gültig ab 01.01.2000

1. KfIG § 16 heute
2. KfIG § 16 gültig ab 01.01.2000

1. KfIG § 20 heute
2. KfIG § 20 gültig ab 28.05.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 61/2015
3. KfIG § 20 gültig von 14.02.2013 bis 27.05.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 32/2013
4. KfIG § 20 gültig von 14.01.2006 bis 13.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 12/2006
5. KfIG § 20 gültig von 01.05.2002 bis 13.01.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 77/2002
6. KfIG § 20 gültig von 01.01.2000 bis 30.04.2002

Spruch

Der Unabhängige Verwaltungssenat für die Steiermark hat durch das Senatsmitglied Mag. Eva Schermann über die Berufung des Herrn D M, vertreten durch S & S Rechtsanwälte OG, St, W, gegen das Straferkenntnis des Bezirkshauptmannes von Leibnitz vom 12.02.2010, GZ: 15.1 5693/2009, wie folgt entschieden: Der Unabhängige Verwaltungssenat für die Steiermark hat durch das Senatsmitglied Mag. Eva Schermann über die Berufung des Herrn D M, vertreten durch S & S Rechtsanwälte OG, St, W, gegen das Straferkenntnis des Bezirkshauptmannes von Leibnitz vom 12.02.2010, GZ: 15.1 5693 aus 2009,, wie folgt entschieden:

Der Berufung wird Folge gegeben, das Straferkenntnis behoben und das Verfahren eingestellt.

Rechtsgrundlagen:

§ 66 Abs 4 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 idgF (AVG) §§ 24 und 45 Abs 1 Z 3 Verwaltungsstrafgesetz 1991 idgF (VStG) Paragraph 66, Absatz 4, Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 idgF (AVG) Paragraphen 24 und 45 Absatz eins, Ziffer 3, Verwaltungsstrafgesetz 1991 idgF (VStG)

Text

Mit dem bekämpften Straferkenntnis wurde Herrn D M als Verwaltungsstrafrechtlich Beauftragter nach § 9 Abs 2 VStG wie folgt zur Last gelegt: Mit dem bekämpften Straferkenntnis wurde Herrn D M als Verwaltungsstrafrechtlich Beauftragter nach Paragraph 9, Absatz 2, VStG wie folgt zur Last gelegt:

Zeit: 26.01.2009

Ort: zwischen BiH/Banja Luka und Österreich/Linz,

int. Kraftfahrline Gornji Graci - Linz

betroffenes KFZ: Omnibus

Ihre Funktion: Verwaltungsstrafrechtlich Beauftragte(r) nach § 9 Abs. 2 VStG
Ihre Funktion: Verwaltungsstrafrechtlich Beauftragte(r) nach Paragraph 9, Absatz 2, VStG

1. Übertretung

Gemäß § 20 Z. 1 verpflichtet die Berechtigung deren Inhaber die Kraftfahrline während der gesamten Berechtigungsdauer den gesetzlichen Vorschriften, den Vorschriften der Berechtigung und dem Fahrplan entsprechend ununterbrochen zu betreiben (Betriebspflicht). Gemäß Paragraph 20, Ziffer eins, verpflichtet die Berechtigung deren Inhaber die Kraftfahrline während der gesamten Berechtigungsdauer den gesetzlichen Vorschriften, den Vorschriften der Berechtigung und dem Fahrplan entsprechend ununterbrochen zu betreiben (Betriebspflicht).

Sie haben als Verantwortlicher der Firma A, B Sv, Ba L, nicht dafür Sorge getragen, dass diese Vorschriften eingehalten werden und die Linie dem Fahrplan entsprechend betrieben wird. Gemäß gültigem Fahrplan (Bestandteil der Konzession) darf in Bosnien-Herzegowina die Ortschaft Banja Luka nicht bedient werden. Es wurde festgestellt, dass Personen in der Zeit von 15.01.2009 bis 25.01.2009 von Banja Luka nach Österreich transportiert wurden. Obgenannte Firma hat somit gegen die im Bescheid des BMVIT-II/ST7 (Personenverkehr) Wien, GZ.: BMVIT-243.955/0004-II/ST7/2005, erteilten Auflagen gem. § 16 Abs. 1 und 2 Z. 2 KfLG (die Kraftfahrline ist ganzjährig mit 2 Kurspaaren wöchentlich (Mittwoch und Sonntag ab Gornji Graci; Montag und Freitag ab Linz) zu betreiben, verstoßen. Sie haben als Verantwortlicher der Firma A, B Sv, Ba L, nicht dafür Sorge getragen, dass diese Vorschriften eingehalten werden und die Linie dem Fahrplan entsprechend betrieben wird. Gemäß gültigem Fahrplan (Bestandteil der Konzession) darf in Bosnien-Herzegowina die Ortschaft Banja Luka nicht bedient werden. Es wurde festgestellt, dass Personen in der Zeit von 15.01.2009 bis 25.01.2009 von Banja Luka nach Österreich transportiert wurden. Obgenannte Firma hat somit gegen die im Bescheid des BMVIT-II/ST7 (Personenverkehr) Wien, GZ.: BMVIT-243.955/0004-II/ST7/2005, erteilten Auflagen gem. Paragraph 16, Absatz eins und 2 Ziffer 2, KfLG (die Kraftfahrline ist ganzjährig mit 2 Kurspaaren wöchentlich (Mittwoch und Sonntag ab Gornji Graci; Montag und Freitag ab Linz) zu betreiben, verstoßen.

Er habe dadurch die Rechtsvorschriften des § 20 Abs 1 und 5 Kraftfahrlineengesetz iVm § 16 Abs 1 und 2 KfLG verletzt und wurde über ihn gemäß § 47 Abs 1 KfLG eine Geldstrafe in der Höhe von € 726,00, im Falle der Uneinbringlichkeit 10 Tage Ersatzfreiheitsstrafe, verhängt. Er habe dadurch die Rechtsvorschriften des Paragraph 20, Absatz eins und 5 Kraftfahrlineengesetz in Verbindung mit Paragraph 16, Absatz eins und 2 KfLG verletzt und wurde über ihn gemäß Paragraph 47, Absatz eins, KfLG eine Geldstrafe in der Höhe von € 726,00, im Falle der Uneinbringlichkeit 10 Tage Ersatzfreiheitsstrafe, verhängt.

In der Begründung wurde nach wörtlicher Wiedergabe der Rechtfertigungsangaben des nunmehrigen Berufungswerbers vom 23.07.2009 und vom 12.01.2010 und eines Antwortschreibens des BMVIT vom 01.11.2009 ausgeführt, dass auf Grund der Aktenlage und der zu Grunde liegenden Privatanzeige sowie auf Grund der Sachverhaltsdarstellung davon auszugehen sei, dass der nunmehrige Berufungswerber die ihm zur Last gelegte Verwaltungsübertretung zu verantworten habe. Mit Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 11.07.2005, GZ: BMVIT-243.955/0004-II/ST7/2005, sei der Firma A, Ba L, die Konzession für die österreichische Teilstrecke der internationalen Kraftfahrline Gornji Graci - Linz bis zum 01.11.2009 erteilt worden. Die gegenständliche Konzession werde mit dem österreichischen Rezipropartner Bg R GesmbH betrieben, welche ebenfalls im Besitz der gleichlautenden Konzession sei. Gemäß gültigem Fahrplan (Bestandteil der Konzession) dürfe in Bosnien-Herzegowina die Ortschaft Banja Luka nicht bedient werden. Die Firma Be Transporte GesmbH habe mit Anzeige vom 26.01.2009 mitgeteilt, dass Personen von Banja Luka nach Österreich transportiert würden. Unter Bezugnahme auf § 20 Abs 1 Kraftfahrlineengesetz und § 47 Abs 5 Kraftfahrlineengesetz führte die Behörde weiters aus,

das obgenannte Firma gegen diese Pflicht im Ausland verstoßen habe, da die Haltestelle Banja Luka angefahren worden wäre, obwohl dies laut Fahrplan nicht erlaubt gewesen sei. Die weiteren Ausführungen beziehen sich auf die Strafbemessung. In der Begründung wurde nach wörtlicher Wiedergabe der Rechtfertigungsangaben des nunmehrigen Berufungswerbers vom 23.07.2009 und vom 12.01.2010 und eines Antwortschreibens des BMVIT vom 01.11.2009 ausgeführt, dass auf Grund der Aktenlage und der zu Grunde liegenden Privatanzeige sowie auf Grund der Sachverhaltsdarstellung davon auszugehen sei, dass der nunmehrige Berufungswerber die ihm zur Last gelegte Verwaltungsübertretung zu verantworten habe. Mit Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 11.07.2005, GZ: BMVIT-243.955/0004-II/ST7/2005, sei der Firma A, Ba L, die Konzession für die österreichische Teilstrecke der internationalen Kraftfahrlinie Gornji Graci - Linz bis zum 01.11.2009 erteilt worden. Die gegenständliche Konzession werde mit dem österreichischen Rezipropartner Bg R GesmbH betrieben, welche ebenfalls im Besitz der gleichlautenden Konzession sei. Gemäß gültigem Fahrplan (Bestandteil der Konzession) dürfe in Bosnien-Herzegowina die Ortschaft Banja Luka nicht bedient werden. Die Firma Be Transporte GesmbH habe mit Anzeige vom 26.01.2009 mitgeteilt, dass Personen von Banja Luka nach Österreich transportiert würden. Unter Bezugnahme auf Paragraph 20, Absatz eins, Kraftfahrliniengesetz und Paragraph 47, Absatz 5, Kraftfahrliniengesetz führte die Behörde weiters aus, das obgenannte Firma gegen diese Pflicht im Ausland verstoßen habe, da die Haltestelle Banja Luka angefahren worden wäre, obwohl dies laut Fahrplan nicht erlaubt gewesen sei. Die weiteren Ausführungen beziehen sich auf die Strafbemessung.

Gegen diese Entscheidung hat Herr M, rechtsfreundlich vertreten, rechtzeitig das Rechtsmittel der Berufung erhoben. Begründend führte dieser aus, dass es richtig sei, dass die AD A Ba L auf ihrer internationalen Kraftfahrlinie Linz - Gornji Graci - Linz auch die Haltestelle Banja Luka bediene und somit Personen auf dieser internationalen Kraftfahrlinien von Banja Luka nach Österreich transportiere. Ob dies für den vorgeworfenen Tatzeitpunkt stimme, ließe sich nicht mehr eruieren, was aber auch bedeutungslos sei, da der von der Behörde aus dem Konzessionsbescheid gezogene Schluss, die Ortschaft Banja Luka in Bosnien-Herzegowina dürfe von A nicht angefahren werden, in vielfacher Hinsicht verfehlt sei. So sei auf Grund des völkerrechtlichen Territorialitätsprinzips keine Strafkompentenz österreichischer Behörden gegeben für das Anfahren oder nicht Anfahren von Haltestellen im Ausland auf internationalen Kraftfahrlinien. Eine verfassungskonforme Interpretation des § 47 Abs 5 KfLG führe auch zu keinem anderen Ergebnis. Verwiesen wurde auf ein Rechtsgutachten von O. Univ.-Prof. DDr. H Ma vom 27.01.2010. Es liege auch kein Verstoß gegen die im Konzessionsbescheid erteilte Auflage gemäß § 16 Abs 1 und 2 Z 2 KfLG vor, wonach die Kraftfahrlinie ganzjährig mit 2 Kurspaaren wöchentlich (Mittwoch und Sonntag ab Gornji Graci; Montag und Freitag ab Linz) zu betreiben sei. Bei noch so weiter Auslegung gelinge es nicht, das Befahren der Haltestelle Banja Luka als Verstoß gegen die genannte Auflage zu verstehen. Unter weiterem Hinweis auf die Vereinbarung zwischen den Regierungen der Republik Österreich und der Republik Bosnien und Herzegowina über die Beförderung von Personen im Kraftfahrlinienverkehr (BGBl III Nr. 52/2003) wurde weiters ausgeführt, dass es für die Berechtigung, die Haltestelle Banja Luka anfahren zu dürfen, auf die bosnische Konzession ankomme, da Banja Luka im Hoheitsgebiet der Republik Bosnien und Herzegowina liege. A sei vom Ministerium für Kommunikation und Transport der Republik Bosnien und Herzegowina mit Bescheid vom 11.10.2004 die Berechtigung erteilt worden, auf der gegenständlichen internationalen Kraftfahrlinie Fahrgäste in Banja Luka für eine grenzüberschreitende Beförderung nach Österreich aufzunehmen bzw. nach einer grenzüberschreitenden Beförderung von Österreich abzusetzen. Der dem Bescheid angeschlossene Fahrplan enthielte dementsprechend auch die Haltestelle Banja Luka. Mit Bescheid vom 21.10.2009 sei die Konzession neuerlich für den Zeitraum vom 01.11.2009 bis zum 01.11.2014 erteilt worden, die Haltestelle Banja Luka sei wiederum enthalten. Auf Grund der Tatsache, dass der auf dem Hoheitsgebiet von Bosnien-Herzegowina verlaufende Streckenteil nach dem klaren Wortlaut der zwischenstaatlichen Vereinbarung ausschließlich in die Zuständigkeit des Ministeriums für Kommunikation und Transport fiele, ergebe sich schon alleine daraus die Berechtigung von A, die Haltestelle Banja Luka auch anzufahren. Es sei richtig, dass die Haltestelle Banja Luka auf dem der österreichischen Konzession angeschlossenen und von der bosnischen Behörde genehmigten Fahrplan durchgestrichen sei. Mangels Rechtszuständigkeit könne dies eine eigenständige Wirkung für eine Haltestelle in Bosnien-Herzegowina jedoch nicht entfalten. Der österreichische Konzessionsbescheid laute auch auf den Betrieb der österreichischen Teilstrecke. Weiters wurde ausgeführt, dass das bosnische Kraftfahrlinienrecht eine Betriebspflicht vorsehe; das Nichtanfahren der Haltestelle Banja Luka auf der gegenständlichen internationalen Kraftfahrlinie wäre also nach bosnischem Recht strafbar. Käme man rechtsirrig zur Ansicht, dass das Anfahren der Haltestelle Banja Luka nach österreichischem Recht rechtswidrig erfolge und bedenke man, dass nach bosnischem Recht das Nichtanfahren

der Haltestelle von Banja Luka rechtswidrig wäre und beides jeweils unter Strafe stehe, so könnte sich der Einschreiter nur noch aussuchen, ob er in Österreich für das Anfahren oder in Bosnien für das Nichtanfahren der Haltestelle bestraft werden wolle. Ein rechtskonformes Verhalten, das nicht zu einer Bestrafung führe, gebe es dann nicht mehr. Ein Verschulden wäre daher jedenfalls auszuschließen. Gegen diese Entscheidung hat Herr M, rechtsfreundlich vertreten, rechtzeitig das Rechtsmittel der Berufung erhoben. Begründend führte dieser aus, dass es richtig sei, dass die AD A Ba L auf ihrer internationalen Kraftfahrlinie Linz - Gornji Graci - Linz auch die Haltestelle Banja Luka bediene und somit Personen auf dieser internationalen Kraftfahrlinien von Banja Luka nach Österreich transportiere. Ob dies für den vorgeworfenen Tatzeitpunkt stimme, ließe sich nicht mehr eruieren, was aber auch bedeutungslos sei, da der von der Behörde aus dem Konzessionsbescheid gezogene Schluss, die Ortschaft Banja Luka in Bosnien-Herzegowina dürfe von A nicht angefahren werden, in vielfacher Hinsicht verfehlt sei. So sei auf Grund des völkerrechtlichen Territorialitätsprinzips keine Strafkompetenz österreichischer Behörden gegeben für das Anfahren oder nicht Anfahren von Haltestellen im Ausland auf internationalen Kraftfahrlinien. Eine verfassungskonforme Interpretation des Paragraph 47, Absatz 5, KfLG führe auch zu keinem anderen Ergebnis. Verwiesen wurde auf ein Rechtsgutachten von O. Univ.-Prof. DDr. H Ma vom 27.01.2010. Es liege auch kein Verstoß gegen die im Konzessionsbescheid erteilte Auflage gemäß Paragraph 16, Absatz eins und 2 Ziffer 2, KfLG vor, wonach die Kraftfahrlinie ganzjährig mit 2 Kurspaaren wöchentlich (Mittwoch und Sonntag ab Gornji Graci; Montag und Freitag ab Linz) zu betreiben sei. Bei noch so weiter Auslegung gelinge es nicht, das Befahren der Haltestelle Banja Luka als Verstoß gegen die genannte Auflage zu verstehen. Unter weiterem Hinweis auf die Vereinbarung zwischen den Regierungen der Republik Österreich und der Republik Bosnien und Herzegowina über die Beförderung von Personen im Kraftfahrlinienverkehr Bundesgesetzblatt Teil 3, Nr. 52 aus 2003,) wurde weiters ausgeführt, dass es für die Berechtigung, die Haltestelle Banja Luka anfahren zu dürfen, auf die bosnische Konzession ankomme, da Banja Luka im Hoheitsgebiet der Republik Bosnien und Herzegowina liege. A sei vom Ministerium für Kommunikation und Transport der Republik Bosnien und Herzegowina mit Bescheid vom 11.10.2004 die Berechtigung erteilt worden, auf der gegenständlichen internationalen Kraftfahrlinie Fahrgäste in Banja Luka für eine grenzüberschreitende Beförderung nach Österreich aufzunehmen bzw. nach einer grenzüberschreitenden Beförderung von Österreich abzusetzen. Der dem Bescheid angeschlossene Fahrplan enthielte dementsprechend auch die Haltestelle Banja Luka. Mit Bescheid vom 21.10.2009 sei die Konzession neuerlich für den Zeitraum vom 01.11.2009 bis zum 01.11.2014 erteilt worden, die Haltestelle Banja Luka sei wiederum enthalten. Auf Grund der Tatsache, dass der auf dem Hoheitsgebiet von Bosnien-Herzegowina verlaufende Streckenteil nach dem klaren Wortlaut der zwischenstaatlichen Vereinbarung ausschließlich in die Zuständigkeit des Ministeriums für Kommunikation und Transport fiele, ergebe sich schon alleine daraus die Berechtigung von A, die Haltestelle Banja Luka auch anzufahren. Es sei richtig, dass die Haltestelle Banja Luka auf dem der österreichischen Konzession angeschlossenen und von der bosnischen Behörde genehmigten Fahrplan durchgestrichen sei. Mangels Rechtszuständigkeit könne dies eine eigenständige Wirkung für eine Haltestelle in Bosnien-Herzegowina jedoch nicht entfalten. Der österreichische Konzessionsbescheid laute auch auf den Betrieb der österreichischen Teilstrecke. Weiters wurde ausgeführt, dass das bosnische Kraftfahrlinienrecht eine Betriebspflicht vorsehe; das Nichtanfahren der Haltestelle Banja Luka auf der gegenständlichen internationalen Kraftfahrlinie wäre also nach bosnischem Recht strafbar. Käme man rechtsirrig zur Ansicht, dass das Anfahren der Haltestelle Banja Luka nach österreichischem Recht rechtswidrig erfolge und bedenke man, dass nach bosnischem Recht das Nichtanfahren der Haltestelle von Banja Luka rechtswidrig wäre und beides jeweils unter Strafe stehe, so könnte sich der Einschreiter nur noch aussuchen, ob er in Österreich für das Anfahren oder in Bosnien für das Nichtanfahren der Haltestelle bestraft werden wolle. Ein rechtskonformes Verhalten, das nicht zu einer Bestrafung führe, gebe es dann nicht mehr. Ein Verschulden wäre daher jedenfalls auszuschließen.

Selbst käme man rechtsirrig zu dem Schluss, dass das Anfahren der Haltestelle Banja Luka durch A rechtswidrig sei und schuldhaft erfolgt sei, so könne das Verschulden höchstens minimal sein, sodass die Voraussetzungen vorlägen, um gemäß § 21 Abs 1 VStG von der Verhängung einer Strafe abzusehen, zumindest die Strafe gemäß § 20 VStG zu mildern. Es wurde beantragt, eine mündliche Verhandlung anzuberaumen, die angebotenen Beweise aufzunehmen und den angefochtenen Bescheid ersatzlos zu beheben und das Verwaltungsstrafverfahren einzustellen, in eventuelle den Bescheid zu beheben und von der Verhängung einer Strafe abzusehen, in eventuelle den Bescheid zu beheben und die Strafe außerordentlich zu mildern. Selbst käme man rechtsirrig zu dem Schluss, dass das Anfahren der Haltestelle Banja Luka durch A rechtswidrig sei und schuldhaft erfolgt sei, so könne das Verschulden höchstens minimal sein, sodass die Voraussetzungen vorlägen, um gemäß Paragraph 21, Absatz eins, VStG von der Verhängung einer Strafe

abzusehen, zumindest die Strafe gemäß Paragraph 20, VStG zu mildern. Es wurde beantragt, eine mündliche Verhandlung anzuberaumen, die angebotenen Beweise aufzunehmen und den angefochtenen Bescheid ersatzlos zu beheben und das Verwaltungsstrafverfahren einzustellen, in eventu den Bescheid zu beheben und von der Verhängung einer Strafe abzusehen, in eventu den Bescheid zu beheben und die Strafe außerordentlich zu mildern.

Der Unabhängige Verwaltungssenat für die Steiermark als zuständige Berufungsbehörde geht bei seiner Entscheidung, welche gemäß § 51e Abs 2 Z 2 letzter Fall VStG ohne Durchführung einer öffentlich, mündlichen Verhandlung getroffen werden kann - der Antrag auf Durchführung einer mündlichen Verhandlung wurde mit Zustimmung der Parteien zurückgezogen - nach Maßgabe des vorgelegten Verfahrensaktes sowie des im Zuge des Berufungsverfahrens vorgelegten Gutachtens des Univ.-Prof. DDr. H Ma vom 27.01.2010, von folgenden Erwägungen aus: Der Unabhängige Verwaltungssenat für die Steiermark als zuständige Berufungsbehörde geht bei seiner Entscheidung, welche gemäß Paragraph 51 e, Absatz 2, Ziffer 2, letzter Fall VStG ohne Durchführung einer öffentlich, mündlichen Verhandlung getroffen werden kann - der Antrag auf Durchführung einer mündlichen Verhandlung wurde mit Zustimmung der Parteien zurückgezogen - nach Maßgabe des vorgelegten Verfahrensaktes sowie des im Zuge des Berufungsverfahrens vorgelegten Gutachtens des Univ.-Prof. DDr. H Ma vom 27.01.2010, von folgenden Erwägungen aus:

Mit Bescheid vom 11.07.2005 hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag vom 11.10.2004 der Fa. A, B Sv, Ba L, gemäß §§ 1, 3, 7 Abs 1 Z 1 - 3 und 29 Abs 1 KfLG neuerlich die Konzession zum Betrieb der österreichischen Teilstrecke Linz Wels Liezen ... Leoben ... Graz ... A9 - österreichisch-slowenische Staatsgrenze bei Spielfeld der internationalen Kraftfahrlinie Gronji Graci - Linz bis zum 01.11.2009 erteilt. Gleichzeitig wurden gemäß § 16 Abs 1 und 2 KfLG insgesamt 6 Auflagen vorgeschrieben. Mit Bescheid vom 11.07.2005 hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag vom 11.10.2004 der Fa. A, B Sv, Ba L, gemäß Paragraphen eins, 3, 7, Absatz eins, Ziffer eins, - 3 und 29 Absatz eins, KfLG neuerlich die Konzession zum Betrieb der österreichischen Teilstrecke Linz Wels Liezen ... Leoben ... Graz ... A9 - österreichisch-slowenische Staatsgrenze bei Spielfeld der internationalen Kraftfahrlinie Gronji Graci - Linz bis zum 01.11.2009 erteilt. Gleichzeitig wurden gemäß Paragraph 16, Absatz eins und 2 KfLG insgesamt 6 Auflagen vorgeschrieben.

Auflagenpunkt 2.) lautet:

Die Kraftfahrlinie ist ganzjährig mit zwei Kurspaaren wöchentlich (Mittwoch und Sonntag ab Gronji Graci; Montag und Freitag ab Linz) zu betreiben.

Auflagenpunkt 5.) lautet:

Die Kraftfahrlinie ist gemäß dem vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zur Kenntnis genommenen Fahrplan zu betreiben. Der Fahrplan ist bei jeder Linienfahrt mitzuführen und auf Verlangen hiezu berechtigter Kontrollorgane vorzuweisen.

Auf dem mit selben Tage vom BMVIT zur Kenntnis genommenen Fahrplan ist die darin eingetragene Station/Haltestelle Banja Luka durchgestrichen. Dies erfolgte ebenso auf der vom BMVIT mit 11.07.2005 zur Kenntnis genommenen Fahrpreisliste für die internationale Omnibuslinie G.Graci-Linz und zwar sowohl für die Fahrtstrecke Banja Luka - Linz, als auch Banja Luka - Graz.

Vom zuständigen Minister von Bosnien und Herzegowina wurde A am 11.10.2004 die Berechtigung zum Betrieb der internationalen Buslinie Gronji Graci (BiH) - Linz (A) in Kooperation mit Bg R (A) auf dem Gebiet in Bosnien und Herzegowina nach Maßgabe des Zeitplanes des Fahrplanentwurfes und der Preisliste, welche einen Bestandteil der Berechtigung darstellen, mit folgenden Ein- und Ausstiegsstellen G. Graci, Mrkonjic G. B. Luka, Laktasi, N.Topola Graz, Leoben, Liezen, Wels, Linz bis 01.11.2009 erteilt (Datum der Berechtigung 11.10.2004). In dem genehmigten Zeitplan (Timetable for international busline) ist als Haltestelle Banja Luka angeführt; Zeiten für Anfahrt und Ankunft sind nicht eingetragen; in der genehmigten Fahrpreisliste scheinen die Haltestellen Banja Luka - Linz und Banja Luka - Graz unter Angabe des Fahrpreises auf.

Am selben Tag, 11.10.2004, erteilte auch die zuständige Behörde des Staates Bosnien und Herzegowina Bg R die Berechtigung zum Betrieb der internationalen Buslinie Gronji Graci (BIH) - Linz (A) in Kooperation mit A (BIH), ebenfalls unter Bedachtnahme auf den Zeitplan des Fahrplanentwurfes und der Preisliste als Bestandteil der Berechtigung. Als Ein- und Ausstiegsstellen waren ebenso, wie bei A vorgesehen (G. Graci, Mrkonjic G. B. Luka, Laktasi, N.Topola Graz, Leoben, Liezen, Wels, Linz). Die Berechtigung war befristet bis 01.11.2009.

Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie hat am 10.11.2004 der Bg R GmbH die Konzession zum Betrieb der österreichischen Teilstrecke Linz ... Wels ... Liezen ... Leoben ... Graz ... A9 -österreichisch-slowenische Staatsgrenze bei Spielfeld der internationalen Kraftfahrlinie Linz Gronji - Graci bis zum 01.11.2009 erteilt. Es wurden insgesamt 6 Auflagen vorgeschrieben, die sich inhaltlich mit den Auflagen, die A mit Bescheid vom 11.07.2005 erteilt wurden, decken.

Am 11.07.2005 richtete das BMVIT ein Schreiben mit dem Betreff A - Banja-Luka an das Ministerium für Kommunikation und Transporte in Bosnien und Herzegowina, in dem auf ein Schreiben des Ministeriums für Bosnien und Herzegowina vom 10.06.2005 Bezug genommen wird. Darin wird unter anderem ausgeführt, dass die österreichische Konzessionsbehörde prinzipiell keine Einwendungen gegen eine Bedienung von Banja Luka habe, es werde jedoch auf den Umstand hingewiesen, dass bei dem vorgelegten Fahrplan der Fa. A - Banja Luka keine Fahrzeiten für Banja Luka angegeben worden seien. Des Weiteren sei von beiden Konzessionsbehörden für den österreichischen Rezipropartner Bg R ein Fahrplan ohne Banja Luka genehmigt worden. Das Ministerium stimme daher vorläufig auch nur einem Fahrplan ohne Bedienung von Banja Luka zu.

Maßgebliche Rechtsvorschriften:

Gemäß § 2 Abs 1 KfLG bedarf die Erteilung einer Konzession oder einer Genehmigung eines Antrages des Personenkraftverkehrsunternehmers. Dieser ist unmittelbar bei der Aufsichtsbehörde (§ 3) einzubringen. Gemäß Paragraph 2, Absatz eins, KfLG bedarf die Erteilung einer Konzession oder einer Genehmigung eines Antrages des Personenkraftverkehrsunternehmers. Dieser ist unmittelbar bei der Aufsichtsbehörde (Paragraph 3,) einzubringen.

Gemäß § 4 Abs 1 KfLG können, wenn dies zur leichteren Durchführung grenzüberschreitender Verkehre mit anderen Staaten erforderlich ist, zwischenstaatliche Vereinbarungen über diese Verkehre auf Grund dieses Bundesgesetzes abgeschlossen werden. Gemäß Paragraph 4, Absatz eins, KfLG können, wenn dies zur leichteren Durchführung grenzüberschreitender Verkehre mit anderen Staaten erforderlich ist, zwischenstaatliche Vereinbarungen über diese Verkehre auf Grund dieses Bundesgesetzes abgeschlossen werden.

Gemäß § 33 Abs 1 KfLG wird die Festsetzung sowie die Verlegung von Haltestellen über Antrag des Berechtigungsinhabers vom Landeshauptmann auf Grund einer mit einem Lokalausweis verbundenen mündlichen Verhandlung bescheidmäßig genehmigt. Zu dieser Verhandlung sind insbesondere der Unternehmer, der Straßenbaulastträger, die Straßenaufsichtsbehörde, die Bezirksverwaltungsbehörde, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde auch diese, und die Gemeinde zu laden. Die Auflassung einer Haltestelle kann sowohl über Antrag des Berechtigungsinhabers als auch erforderlichenfalls von Amts wegen vorgenommen werden. Die Durchführung einer mündlichen mit einem Lokalausweis verbundenen Verhandlung ist diesfalls nicht erforderlich. Gemäß Paragraph 33, Absatz eins, KfLG wird die Festsetzung sowie die Verlegung von Haltestellen über Antrag des Berechtigungsinhabers vom Landeshauptmann auf Grund einer mit einem Lokalausweis verbundenen mündlichen Verhandlung bescheidmäßig genehmigt. Zu dieser Verhandlung sind insbesondere der Unternehmer, der Straßenbaulastträger, die Straßenaufsichtsbehörde, die Bezirksverwaltungsbehörde, im örtlichen Wirkungsbereich einer Bundespolizeibehörde auch diese, und die Gemeinde zu laden. Die Auflassung einer Haltestelle kann sowohl über Antrag des Berechtigungsinhabers als auch erforderlichenfalls von Amts wegen vorgenommen werden. Die Durchführung einer mündlichen mit einem Lokalausweis verbundenen Verhandlung ist diesfalls nicht erforderlich.

Gemäß § 36 Abs 1 KfLG gelten die Fahrpläne für die Kraftfahrlinien für jeweils eine Jahresfahrplanperiode. Sofern vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie aus Zweckmäßigkeitsgründen nicht anderes bestimmt wird, fällt die Jahresfahrplanperiode mit jener des Eisenbahnbetriebes der Österreichischen Bundesbahnen zusammen. Gemäß Paragraph 36, Absatz eins, KfLG gelten die Fahrpläne für die Kraftfahrlinien für jeweils eine Jahresfahrplanperiode. Sofern vom Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie aus Zweckmäßigkeitsgründen nicht anderes bestimmt wird, fällt die Jahresfahrplanperiode mit jener des Eisenbahnbetriebes der Österreichischen Bundesbahnen zusammen.

Gemäß § 16 Abs 1 leg cit können im Bescheid, mit dem die Berechtigung erteilt wird, aus öffentlichen Rücksichten bestimmte Auflagen vorgeschrieben werden, die dem Berechtigungswerber von der Aufsichtsbehörde vor Erteilung der Berechtigung bekanntzugeben sind. Gemäß Paragraph 16, Absatz eins, leg cit können im Bescheid, mit dem die Berechtigung erteilt wird, aus öffentlichen Rücksichten bestimmte Auflagen vorgeschrieben werden, die dem Berechtigungswerber von der Aufsichtsbehörde vor Erteilung der Berechtigung bekanntzugeben sind.

Gemäß § 16 Abs 2 leg cit kommen als Auflagen insbesondere in Betracht. Gemäß Paragraph 16, Absatz 2, leg cit kommen als Auflagen insbesondere in Betracht:

Z 5: das Verbot, auf einer bestimmten Teilstrecke Fahrgäste zur Beförderung nach einem anderen Ort innerhalb dieser Strecke - die Endpunkte miteingerechnet - aufzunehmen; Ziffer 5 :; das Verbot, auf einer bestimmten Teilstrecke Fahrgäste zur Beförderung nach einem anderen Ort innerhalb dieser Strecke - die Endpunkte miteingerechnet - aufzunehmen;

dieses Verbot schließt jedoch nicht die Beförderung von Fahrgästen von Orten außerhalb der Verbotszone in Orte innerhalb derselben oder die Aufnahme von Fahrgästen in Orten der Verbotszone nach Orten außerhalb derselben aus (Zwischenbedienungsverbot);

Z 6: das generelle Verbot jedes Zu- und Aussteigens auf einer bestimmten Teilstrecke einschließlich deren Endpunkte (Halteverbot). Ziffer 6 :; d, a, s, generelle Verbot jedes Zu- und Aussteigens auf einer bestimmten Teilstrecke einschließlich deren Endpunkte (Halteverbot).

Gemäß § 20 Abs 1 Z 1 leg cit verpflichtet die Berechtigung deren Inhaber die Kraftfahrlinie während der gesamten Berechtigungsdauer gemäß. Gemäß Paragraph 20, Absatz eins, Ziffer eins, leg cit verpflichtet die Berechtigung deren Inhaber die Kraftfahrlinie während der gesamten Berechtigungsdauer gemäß

1. a) Litera a
den Vorschriften dieses Bundesgesetzes,
2. b) Litera b
den Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 684/92,
3. c) Litera c
den Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 12/98 und
4. d) Litera d
den Vorschriften des Landverkehrsabkommens zwischen der Europäischen Union und der Schweizerischen Eidgenossenschaft sowie
5. e) Litera e
den Vorschriften der Berechtigung und dem Fahrplan entsprechend ununterbrochen zu betreiben.

Gemäß § 20 Abs 1 Z 5 leg cit verpflichtet die Berechtigung deren Inhaber zur Einhaltung der Vorschriften der §§ 33 bis 35 über Haltestellen (Haltestellenpflicht). Gemäß Paragraph 20, Absatz eins, Ziffer 5, leg cit verpflichtet die Berechtigung deren Inhaber zur Einhaltung der Vorschriften der Paragraphen 33 bis 35 über Haltestellen (Haltestellenpflicht).

Gemäß § 20 Abs 1 Z 6 leg cit verpflichtet die Berechtigung deren Inhaber die Fahrpläne, sofern in den Linienfahrzeugen keine Abfertigungsgeräte zum Einsatz gelangen auch eine Aufstellung der Fahrpreise (Tarifdreieck), sowie die Beförderungsbedingungen in den Linienfahrzeugen mitzuführen und den Fahrgästen auf Verlangen vorzulegen. Außer bei Verwendung einer Haltestellenanzeige im Linienfahrzeug hat dieser Fahrplan sämtliche Haltestellen der Kraftfahrlinie anzuführen. An den Haltestellen sind gut lesbare Fahrpläne oder Auszüge aus diesen (Durchfahrtszeiten) unter Angabe der die Kraftfahrlinien betreibenden Unternehmen anzuschlagen und zu erhalten. Die Beförderungspreise und die Fahrpläne sind im Österreichischen Kraftfahrlinienkursbuch oder in einem Verbundkursbuch auf Kosten des Berechtigungsinhabers zu veröffentlichen. Die Kursbücher (Fahrplanauskünfte) können als Druckwerke oder in elektronischen Medien veröffentlicht werden. Die Fahrplandaten sind dem jeweiligen Herausgeber des Kursbuches in geeigneter und Kosten sparender Form zu überlassen und jedenfalls aber auch den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften zur Verfügung zu stellen. Fahrpläne von Kraftfahrlinien, die nicht in einem Verkehrsverbund eingebunden sind, haben vom Berechtigungsinhaber in jeder für den Fahrgast geeigneten Form, nach Maßgabe der Möglichkeiten insbesondere auch in elektronischen Medien, veröffentlicht zu werden. In den Linienfahrzeugen ist die Betriebsführung sowie die Durchführung von Auftragsfahrten in der in § 22 Abs. 4 angeführten Weise kenntlich zu machen (Publizitätspflichten). Gemäß Paragraph 20, Absatz eins, Ziffer 6, leg cit verpflichtet die Berechtigung deren Inhaber die Fahrpläne, sofern in den Linienfahrzeugen keine Abfertigungsgeräte zum Einsatz gelangen auch eine Aufstellung der Fahrpreise (Tarifdreieck), sowie die Beförderungsbedingungen in den Linienfahrzeugen mitzuführen und den Fahrgästen auf Verlangen vorzulegen. Außer bei Verwendung einer Haltestellenanzeige im Linienfahrzeug hat dieser Fahrplan sämtliche Haltestellen der Kraftfahrlinie anzuführen. An den Haltestellen sind gut lesbare Fahrpläne oder Auszüge aus diesen (Durchfahrtszeiten) unter Angabe der die

Kraftfahrlinien betreibenden Unternehmen anzuschlagen und zu erhalten. Die Beförderungspreise und die Fahrpläne sind im Österreichischen Kraftfahrlinienkursbuch oder in einem Verbundkursbuch auf Kosten des Berechtigungsinhabers zu veröffentlichen. Die Kursbücher (Fahrplanauskünfte) können als Druckwerke oder in elektronischen Medien veröffentlicht werden. Die Fahrplandaten sind dem jeweiligen Herausgeber des Kursbuches in geeigneter und Kosten sparender Form zu überlassen und jedenfalls aber auch den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften zur Verfügung zu stellen. Fahrpläne von Kraftfahrlinien, die nicht in einem Verkehrsverbund eingebunden sind, haben vom Berechtigungsinhaber in jeder für den Fahrgast geeigneten Form, nach Maßgabe der Möglichkeiten insbesondere auch in elektronischen Medien, veröffentlicht zu werden. In den Linienfahrzeugen ist die Betriebsführung sowie die Durchführung von Auftragsfahrten in der in Paragraph 22, Absatz 4, angeführten Weise kenntlich zu machen (Publizitätspflichten).

Vereinbarung zwischen den Regierungen der Republik Österreich und der Republik Bosnien und Herzegowina über die Beförderung von Personen im Kraftfahrlinienverkehr, BGBl. III Nr. 52/2003: Vereinbarung zwischen den Regierungen der Republik Österreich und der Republik Bosnien und Herzegowina über die Beförderung von Personen im Kraftfahrlinienverkehr, BGBl. römisch drei Nr. 52/2003:

Artikel 1:

Diese Vereinbarung bezeichnet:

...

1. b) Litera b

als Konzession (Genehmigung) jene behördliche Berechtigung, die in Übereinstimmung mit den geltenden Rechtsvorschriften von jeder der beiden Vertragsparteien für den auf ihrem Hoheitsgebiet verlaufenden Streckenteil ausgestellt wird und die während ihrer Gültigkeitsdauer den Unternehmer berechtigt, einen bestimmten Kraftfahrlinienverkehr zwischen den Hoheitsgebieten der beiden Vertragsparteien oder im Transitverkehr über ihre Hoheitsgebiete durchzuführen;

2. c) Litera c

als zuständige Behörde im Falle der Republik Österreich den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und im Falle der Republik Bosnien und Herzegowina den Minister für Verkehr und Verbindungen.

Artikel 2:

(1) Ein grenzüberschreitender Kraftfahrlinienverkehr darf nur auf Grund von Konzessionen (Genehmigungen) der zuständigen Behörden beider Vertragsparteien sowie berührter dritter Staaten geführt werden.

(2) Anträge auf Erteilung von Konzessionen (Genehmigungen) sind an die zuständige Behörde des Heimatstaates des Unternehmers zu richten. Die Anträge müssen folgende Angaben enthalten:

- -Strichaufzählung
den Namen und die Anschrift des Unternehmers,
- -Strichaufzählung
die Fahrtstrecke,
- -Strichaufzählung
eine Streckenskizze,
- -Strichaufzählung
die Beförderungspreise,
- -Strichaufzählung
einen Fahrplanentwurf (unter Anführung aller Haltestellen sowie der Grenzübergänge),
- -Strichaufzählung
die vorgesehene Betriebsperiode,
- -Strichaufzählung
den beabsichtigten Betriebsbeginn sowie
- -Strichaufzählung
Angaben über Zahl, Art und Beschaffenheit der Omnibusse, die zum Einsatz gelangen sollen (siehe Anlage 1). Die Heimatbehörde übersendet eine Ausfertigung des Antrages an die zuständige Behörde der anderen Vertragspartei und an die Behörden dritter Staaten, die vom beabsichtigten Kraftfahrlinienverkehr berührt sind.

Sie bestätigt damit das Vorliegen der Zuverlässigkeit, der finanziellen Leistungsfähigkeit und der fachlichen Eignung des Unternehmers.

(3) Die Konzession (Genehmigung) wird erst erteilt, wenn über das öffentliche Interesse an der Einrichtung der Kraftfahrlinie und die Dauer der Gültigkeit der Konzession das Einverständnis hergestellt worden ist, die Zustimmung anderer berührter Staaten vorliegt, und überdies die Gegenseitigkeit gewahrt ist. Danach ist bei Erteilung einer Berechtigung an einen Unternehmer einer Vertragspartei auch an einen von der zuständigen Behörde der anderen Vertragspartei namhaft gemachten geeigneten Unternehmer eine Berechtigung für dieselbe Kraftfahrlinie und zu denselben Bedingungen zu erteilen. (Hervorhebung d. UVS)

(5) Beim Grenzübertritt in die Republik Österreich ist das Original einer Konzessionsurkunde (blau) und beim Grenzübertritt in die Republik Bosnien und Herzegowina ist das Original einer Genehmigung vorzuweisen. Über Antrag stellen die Behörden so viele Originale der Konzessionsurkunde und der Genehmigung aus, wie zur Erfüllung des Betriebsprogrammes des Kraftfahrlinienverkehrs erforderlich sind.

Artikel 4:

Die Konzessionen (Genehmigungen) für den internationalen Kraftfahrlinienverkehr berechtigen nur zur grenzüberschreitenden Personenbeförderung. Die Bedienung des Lokalverkehrs (Kabotage) im Hoheitsgebiet der anderen Vertragspartei bedarf einer gesonderten Berechtigung.

Artikel 5:

Die Unternehmer sind verpflichtet, beim Betrieb des Kraftfahrlinienverkehrs alle einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften zu beachten.

Artikel 7:

(1) Die zuständigen Behörden der Vertragsparteien regeln alle Fragen, die sich bei der Auslegung und Anwendung dieser Vereinbarung ergeben.

(2) Die Vertreter der zuständigen Behörden treten auf Verlangen einer der Vertragsparteien zusammen, insbesondere um zu beraten und zu genehmigen:

- -Strichaufzählung
die Einrichtung neuer Kraftfahrlinien,
- -Strichaufzählung
die Änderung der Strecken oder der Konzessionsbedingungen bestehender Kraftfahrlinien,
- -Strichaufzählung
Anträge auf dauernde oder vorübergehende Einstellung des Betriebes von Kraftfahrlinien,
- -Strichaufzählung
die Fahrpläne,
- -Strichaufzählung
die Beförderungspreise,
- -Strichaufzählung
die Beförderungsbedingungen.

(3) In dringenden Fällen können die Entscheidungen nach Herstellung des schriftlichen oder telefonischen Einverständnisses zwischen beiden zuständigen Behörden getroffen werden.

Artikel 8:

(1) Fahrpläne und Beförderungspreise werden für die Dauer eines Jahres genehmigt und sind auf Kosten des Unternehmers in gleichartigen offiziellen Veröffentlichungen (Kursbüchern) zu verlautbaren. Werden Kraftfahrlinienverkehre reziprok betrieben, so kann vereinbart werden, dass jeder Rezipropartner vorläufig die Kosten der Veröffentlichung des gesamten Fahrplanbildes der Kraftfahrlinie im nationalen Kursbuch übernimmt und den auf den anderen Rezipropartner entfallenden Anteil mit diesem verrechnet.

Der Berufungswerber bestreitet nicht, das A Ba L auf der internationalen Kraftfahrlinie Linz - Gronji Graci - Linz auch die Haltestelle Banja Luka bedient und somit Personen auf dieser internationalen Kraftfahrlinie von Banja Luka nach

Österreich transportiert werden. Ob dies auch auf den Tatzeitpunkt zutraf, ist wie in der Berufung ausgeführt, im Hinblick auf die gegenständliche Entscheidung bedeutungslos.

Das österreichische Staatsgebiet ist verfassungsrechtlich durch Art 3 B-VG bestimmt, demzufolge das Bundesgebiet die Gebiete der Bundesländer umfasst. Daraus ergibt sich zum einen, dass der Sanktionsbereich der österreichischen Organe, von verfassungsrechtlich gedeckten Ausnahmen abgesehen, auf das österreichische Staatsgebiet begrenzt ist, d. h. dass das Staatsgebiet den exklusiven räumlichen Sanktionsbereich der österreichischen Organe darstellt (siehe Walter/Mayer/Kucsko-Stadlmayer, Grundriss des Österreichischen Bundesverfassungsrechtes 2007, Seite 46 f) Zum Anderen begrenzt das verfassungsrechtlich festgelegte Staatsgebiet aber auch den staatlichen Gebotsbereich. Grundsätzlich dürfen Staaten Gebote ihrer Rechtsordnung nur auf solche Sachverhalte erstrecken, die im Staatsgebiet verwirklicht werden (Territorialitätsprinzip). Lediglich in ganz bestimmten Fällen dürfen die Gebote der staatlichen Rechtsordnung auch Sachverhalte erfassen, die außerhalb des Staatsgebietes verwirklicht werden. Diese Fälle müssen aus dem Völkerrecht gewonnen werden und sind im Einzelfall unter Bedachtnahme auf die ins österreichische Verfassungsrecht transferierten völkerrechtlichen Kompetenzschränken zu beurteilen. Das österreichische Staatsgebiet ist verfassungsrechtlich durch Artikel 3, B-VG bestimmt, demzufolge das Bundesgebiet die Gebiete der Bundesländer umfasst. Daraus ergibt sich zum einen, dass der Sanktionsbereich der österreichischen Organe, von verfassungsrechtlich gedeckten Ausnahmen abgesehen, auf das österreichische Staatsgebiet begrenzt ist, d. h. dass das Staatsgebiet den exklusiven räumlichen Sanktionsbereich der österreichischen Organe darstellt (siehe Walter/Mayer/Kucsko-Stadlmayer, Grundriss des Österreichischen Bundesverfassungsrechtes 2007, Seite 46 f) Zum Anderen begrenzt das verfassungsrechtlich festgelegte Staatsgebiet aber auch den staatlichen Gebotsbereich. Grundsätzlich dürfen Staaten Gebote ihrer Rechtsordnung nur auf solche Sachverhalte erstrecken, die im Staatsgebiet verwirklicht werden (Territorialitätsprinzip). Lediglich in ganz bestimmten Fällen dürfen die Gebote der staatlichen Rechtsordnung auch Sachverhalte erfassen, die außerhalb des Staatsgebietes verwirklicht werden. Diese Fälle müssen aus dem Völkerrecht gewonnen werden und sind im Einzelfall unter Bedachtnahme auf die ins österreichische Verfassungsrecht transferierten völkerrechtlichen Kompetenzschränken zu beurteilen.

Das Kraftfahrliniengesetz enthält Regelung zum grenzüberschreitenden Kraftfahrlinienverkehr in § 3 Abs 2 und 4. Basierend auf § 4 KfLG haben die Republik Österreich und die Republik Bosnien und Herzegowina die oben auszugsweise zitierte Vereinbarung über die Beförderung von Personen im Kraftfahrlinienverkehr, BGBl. III 52/2003 getroffen. Das Kraftfahrliniengesetz enthält Regelung zum grenzüberschreitenden Kraftfahrlinienverkehr in Paragraph 3, Absatz 2 und 4, Basierend auf Paragraph 4, KfLG haben die Republik Österreich und die Republik Bosnien und Herzegowina die oben auszugsweise zitierte Vereinbarung über die Beförderung von Personen im Kraftfahrlinienverkehr, Bundesgesetzblatt Teil 3, 52 aus 2003, getroffen.

Wie sich aus Art. 1 lit b ergibt, bezeichnet Konzession (Genehmigung) jene behördliche Berechtigung, die in Übereinstimmung mit der geltenden Rechtsvorschriften von jeder der beiden Vertragsparteien für den auf ihrem Hoheitsgebiet verlaufenden Streckenteil ausgestellt wird. Wie sich aus Artikel eins, Litera b, ergibt, bezeichnet Konzession (Genehmigung) jene behördliche Berechtigung, die in Übereinstimmung mit der geltenden Rechtsvorschriften von jeder der beiden Vertragsparteien für den auf ihrem Hoheitsgebiet verlaufenden Streckenteil ausgestellt wird.

Aus Art 5 ergibt sich, dass der Betrieb des Kraftfahrlinienverkehrs die Unternehmer verpflichtet sind, alle einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften zu beachten. Aus Artikel 5, ergibt sich, dass der Betrieb des Kraftfahrlinienverkehrs die Unternehmer verpflichtet sind, alle einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften zu beachten.

Das BMVIT hat mit Bescheid vom 11.07.2005, GZ: BMVIT-243.955/0004II/ST7/2005, A die Konzession zum Betrieb der österreichischen Teilstrecke neuerlich erteilt. Weder das Kraftfahrliniengesetz noch die Vereinbarung bieten Anhaltspunkte dafür, dass eine österreichische Konzession Rechtspflichten für ein Verhalten des Konzessionswerbers außerhalb des österreichischen Staatsgebietes festlegte. Die Vereinbarung gestattet es den Behörden der beteiligten Staaten nicht Regelungen für Sachverhalte zu treffen, die sich auf dem Gebiet des jeweils anderen Staates ereignen. Auch bei der Entscheidung, welche Haltestelle in welchem Staat eingerichtet werden, beschränkt sich die normative Festlegung des jeweiligen Staates für sein Staatsgebiet.

Die Bestimmung des § 47 Abs 5 KfLG, auf die sich der bekämpfte Bescheid stützt, sieht vor, dass ein Berechtigungsinhaber auch strafbar ist, wenn er in § 20 Abs 1 genannte Pflichten im Ausland verletzt. Die Bestimmung

des Paragraph 47, Absatz 5, KfLG, auf die sich der bekämpfte Bescheid stützt, sieht vor, dass ein Berechtigungsinhaber auch strafbar ist, wenn er in Paragraph 20, Absatz eins, genannte Pflichten im Ausland verletzt.

Aus den im bekämpften Bescheid zitierten Bestimmungen des § 20 Abs 1 Z 1 und Z 5 lässt sich eine Fernwirkung im Sinne einer grenzüberschreitenden Wirkung nicht entnehmen. Gemäß § 20 Abs 1 Z 1 lit e ist die Kraftfahrlinie den Vorschriften der Berechtigung und dem Fahrplan entsprechend ununterbrochen zu betreiben (Betriebspflicht); die Berechtigung beschränkt sich, wie vorne ausgeführt, auf die österreichische Teilstrecke. Der Fahrplan ist Teil dieser Berechtigung und folglich auch auf das österreichische Staatsgebiet beschränkt. Die Streichung einzelner Haltestellen in einem von anderem Staat genehmigten Fahrplan durch die österreichischen Behörden vermag in deren Staatsgebiet keine Rechtswirkungen zu entfalten. Ist die Genehmigungsbehörde (Konzessionsbehörde) mit dem mit Antrag übermittelten Fahrplanentwurf nicht einverstanden und wird über eine allfällige Abänderung kein Einvernehmen erzielt, so können nach § 20 KfLG Beschränkungen, jedoch nur für das Inland festgelegt werden oder aber es ist die Konzession zu versagen. Daher entspricht es nicht der Vereinbarung zwischen der Republik Österreich und der Republik Bosnien und Herzegowina trotz Unstimmigkeit die Konzession zu erteilen. Die Festlegung von Haltestellen ist keine Maßnahme nach § 20 KfLG; § 33 ff, auf die darin verwiesen wird enthält Regelungen für Haltestellen nur im Inland. Es kann daher im Gegenstand gegen § 20 KfLG im Ausland nicht verstoßen werden. Ein Verstoß gegen § 20 KfLG mit Fernwirkung wurde durch den gegenständlichen Sachverhalt nicht verwirklicht.

Aus den im bekämpften Bescheid zitierten Bestimmungen des Paragraph 20, Absatz eins, Ziffer eins und Ziffer 5, lässt sich eine Fernwirkung im Sinne einer grenzüberschreitenden Wirkung nicht entnehmen. Gemäß Paragraph 20, Absatz eins, Ziffer eins, Litera e, ist die Kraftfahrlinie den Vorschriften der Berechtigung und dem Fahrplan entsprechend ununterbrochen zu betreiben (Betriebspflicht); die Berechtigung beschränkt sich, wie vorne ausgeführt, auf die österreichische Teilstrecke. Der Fahrplan ist Teil dieser Berechtigung und folglich auch auf das österreichische Staatsgebiet beschränkt. Die Streichung einzelner Haltestellen in einem von anderem Staat genehmigten Fahrplan durch die österreichischen Behörden vermag in deren Staatsgebiet keine Rechtswirkungen zu entfalten. Ist die Genehmigungsbehörde (Konzessionsbehörde) mit dem mit Antrag übermittelten Fahrplanentwurf nicht einverstanden und wird über eine allfällige Abänderung kein Einvernehmen erzielt, so können nach Paragraph 20, KfLG Beschränkungen, jedoch nur für das Inland festgelegt werden oder aber es ist die Konzession zu versagen. Daher entspricht es nicht der Vereinbarung zwischen der Republik Österreich und der Republik Bosnien und Herzegowina trotz Unstimmigkeit die Konzession zu erteilen. Die Festlegung von Haltestellen ist keine Maßnahme nach Paragraph 20, KfLG; Paragraph 33, ff, auf die darin verwiesen wird enthält Regelungen für Haltestellen nur im Inland. Es kann daher im Gegenstand gegen Paragraph 20, KfLG im Ausland nicht verstoßen werden. Ein Verstoß gegen Paragraph 20, KfLG mit Fernwirkung wurde durch den gegenständlichen Sachverhalt nicht verwirklicht.

Für das Anfahren einer Haltestelle in BIH besteht keine Strafkompentenz österreichischer Behörden, selbst dann nicht, läge ein Verstoß gegen die bosnische Konzession vor.

Die bloße Streichung einer Haltestelle eines vom anderen Staat genehmigten Fahrplans, wobei im Übrigen zu bedenken ist, dass im Gegenstande die Haltestellen auch direkt im Bescheid und nicht bloß im Fahrplan enthalten sind, ist unzulässig.

Da, wie bereits oben ausgeführt, die zitierten Bestimmungen der Z 1 und Z 5 innerstaatliches Recht betrifft und Übertretungen mit Fernwirkungen nicht vorgehalten wurden, besteht im Gegenstand keine Strafkompentenz österreichischer Behörden. Da, wie bereits oben ausgeführt, die zitierten Bestimmungen der Ziffer eins und Ziffer 5, innerstaatliches Recht betrifft und Übertretungen mit Fernwirkungen nicht vorgehalten wurden, besteht im Gegenstand keine Strafkompentenz österreichischer Behörden.

Es war spruchgemäß zu entscheiden.

Schlagworte

Kraftfahrlinie; grenzüberschreitend; Personenbeförderung; Vereinbarung; Bosnien; Haltestelle; Streichung

Zuletzt aktualisiert am

11.03.2011

Quelle: Unabhängige Verwaltungssenate UVS, <http://www.wien.gv.at/uvv/index.html>

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at