

TE Vwgh Erkenntnis 1986/3/19 86/03/0014

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 19.03.1986

Index

10/07 Verwaltungsgerichtshof;

40/01 Verwaltungsverfahren;

Norm

AVG §45 Abs2;

AVG §58 Abs2;

AVG §60;

VwGG §41 Abs1;

1. AVG § 45 heute
2. AVG § 45 gültig ab 01.02.1991

1. AVG § 58 heute
2. AVG § 58 gültig ab 01.02.1991

1. AVG § 60 heute
2. AVG § 60 gültig ab 01.02.1991

1. VwGG § 41 heute
2. VwGG § 41 gültig ab 01.01.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
3. VwGG § 41 gültig von 01.03.2013 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
4. VwGG § 41 gültig von 01.07.2012 bis 28.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
5. VwGG § 41 gültig von 01.01.1991 bis 30.06.2012 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 330/1990
6. VwGG § 41 gültig von 05.01.1985 bis 31.12.1990

Beachte

Vorgeschichte: 85/03/0111 E 15. Januar 1986 VwSlg 11991 A/1986;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Leibrecht und die Hofräte Dr. Baumgartner und Dr. Leukauf als Richter, im Beisein der Schriftführerin Dr. Kratzert, über die Beschwerde der N-Luftfahrtgesellschaft m. b. H. in W, vertreten durch Dr. Walter Schuppich, Dr. Werner Sporn, Dr. Michael Winischhofer und Dr. Martin Schuppich, Rechtsanwälte in Wien I, Falkestraße 6, gegen den Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 6. Dezember 1985, Zl. 30.542/28-I/4-85, betreffend Flugstreckenbewilligung, zu Recht erkannt: Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Leibrecht und die Hofräte Dr. Baumgartner und Dr. Leukauf als Richter, im Beisein der

Schriftführerin Dr. Kratzert, über die Beschwerde der N-Flugfahrtgesellschaft m. b. H. in W, vertreten durch Dr. Walter Schuppich, Dr. Werner Sporn, Dr. Michael Winischhofer und Dr. Martin Schuppich, Rechtsanwälte in Wien römisch eins, Falkestraße 6, gegen den Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde vom 6. Dezember 1985, Zl. 30.542/28-I/4-85, betreffend Flugstreckenbewilligung, zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufgehoben.

Der Bund hat der Beschwerdeführerin Aufwendungen in der Höhe von S 9.570,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Das Mehrbegehren wird abgewiesen.

Begründung

Der Beschwerdeführerin wurde mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr vom 21. Dezember 1984 gemäß § 107 Luftfahrtgesetz (LFG) die Bewilligung zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen und Sachen mit zwei Flugzeugen der Gewichtsklasse F (je 104 Personen) im Bedarfsverkehr erteilt. Mit Schreiben vom 12. März 1985 stellte sie den Antrag auf Erteilung einer Flugstreckenbewilligung für die Strecke Wien - Tel Aviv - Wien gemäß §§ 8 und 9 des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr, BGBl. Nr. 393/1973 (BGzLV), und Genehmigung der Beförderungsbedingungen gemäß § 11 leg. cit., da sie beabsichtige, in der Zeit vom 13. Mai 1985 bis 28. Oktober 1985 wöchentliche Pauschalreise-Charterflüge (ITC-Flüge mit Aufenthaltsdauer am Bestimmungsort von mindestens sieben Nächten) durchzuführen. Dem Antrag wurde ein Chartervertrag mit dem ITS Reisebüro angeschlossen (insgesamt 25 Flugtermine). Der Beschwerdeführerin wurde mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr vom 21. Dezember 1984 gemäß Paragraph 107, Luftfahrtgesetz (LFG) die Bewilligung zur gewerbsmäßigen Beförderung von Personen und Sachen mit zwei Flugzeugen der Gewichtsklasse F (je 104 Personen) im Bedarfsverkehr erteilt. Mit Schreiben vom 12. März 1985 stellte sie den Antrag auf Erteilung einer Flugstreckenbewilligung für die Strecke Wien - Tel Aviv - Wien gemäß Paragraphen 8 und 9 des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr, Bundesgesetzblatt Nr. 393 aus 1973, (BGzLV), und Genehmigung der Beförderungsbedingungen gemäß Paragraph 11, leg. cit., da sie beabsichtige, in der Zeit vom 13. Mai 1985 bis 28. Oktober 1985 wöchentliche Pauschalreise-Charterflüge (ITC-Flüge mit Aufenthaltsdauer am Bestimmungsort von mindestens sieben Nächten) durchzuführen. Dem Antrag wurde ein Chartervertrag mit dem ITS Reisebüro angeschlossen (insgesamt 25 Flugtermine).

Mit Bescheid der belangten Behörde vom 22. Mai 1985 wurde der Antrag der Beschwerdeführerin abgewiesen. Dieser Bescheid wurde mit hg. Erkenntnis vom 15. Jänner 1986, Zl. 85/03/0111, wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufgehoben.

Schon vordem, nämlich mit Schreiben vom 18. September 1985 (eingelangt bei der belangten Behörde am 27. September 1985) stellte die Beschwerdeführerin den Antrag auf Erteilung einer Flugstreckenbewilligung abermals für die Strecke Wien-Tel Aviv-Wien gemäß §§ 8 und 9 BGzLV und Genehmigung der Beförderungsbedingungen gemäß § 11 leg. cit. Sie beabsichtige, in der Zeit vom 23. Dezember 1985 bis 31. März 1986 wöchentliche Pauschalreise-Charterflüge (sogenannte ITC-Flüge) durchzuführen. Dem Antrag wurde ein am 26. August 1985 abgeschlossener Chartervertrag mit dem ITAS Reisebüro angeschlossen (insgesamt 15 Flugtermine). Zur Begründung wurde insbesondere vorgebracht, daß dem Antrag keine öffentlichen Interessen im Sinne des § 9 Abs. 1 lit. a BGzLV entgegenstünden. Abgesehen davon, daß § 9 Abs. 1 lit. b leg. cit. gar nicht zur Anwendung gelange, da zwischen Österreich und Israel kein Luftverkehrsabkommen bestehe, sei das Flugverkehrsangebot der Beschwerdeführerin der Flugverkehrsnachfrage zwischen Israel und Österreich angepaßt. Sei doch im genannten Zeitraum für den Tourismus in Israel Hochsaison. Die Strecke werde zwar sowohl von der AUA als auch von der EL AL im Fluglinienverkehr bedient, doch könne durch das bisherige Fluverkehrsangebot die Flugverkehrsnachfrage - vor allem im Hinblick auf den intensiven Aufbau des Fremdenverkehrs in Israel - nicht gedeckt werden. Sowohl bei österreichischen als auch israelischen Reisebüros existierten Wartelisten für Personen, die mangels erforderlicher Kapazität nicht oder nicht sofort befördert werden könnten (Touristen wollen eine bestimmte Zeit in Israel bleiben und aus finanziellen Gründen Chartertarife in Anspruch nehmen). Von der Beschwerdeführerin wurde, wie schon im eingangs genannten Verfahren, die Kopie eines Fernschreibens vom 1. März 1985 betreffend die Auslastung der AUA (für die Zeit vom 5. Mai bis 28. Juli 1985) vorgelegt, aus dem zu entnehmen ist, daß mit Ausnahme der Termine 19. Mai und 26. Mai 1985 eine

große Anzahl von Personen auf Wartelisten gebucht war. Neuerlich legte die Beschwerdeführerin auch ein Fernschreiben des Reiseveranstalters ITAS vom 12. April 1985 vor, in welchem zum Ausdruck gebracht wurde, daß für touristische Zwecke das Linienverkehrsangebot Charterflüge nicht ersetzen könne, durch ein entsprechendes Charterangebot zusätzliche Nachfrage geweckt werde und es trotz der Zusatzflüge der Linienunternehmen (sogar Nachtflüge) zu Überbuchungen und endlosen Wartelisten komme. Letztlich wurde darauf verwiesen, daß der Beschwerdeführerin von der israelischen Luftfahrtbehörde bereits die entsprechenden Verkehrsrechte bewilligt worden wären. Schon vordem, nämlich mit Schreiben vom 18. September 1985 (eingelangt bei der belangten Behörde am 27. September 1985) stellte die Beschwerdeführerin den Antrag auf Erteilung einer Flugstreckenbewilligung abermals für die Strecke Wien-Tel Aviv-Wien gemäß Paragraphen 8 und 9 BGzLV und Genehmigung der Beförderungsbedingungen gemäß Paragraph 11, leg. cit. Sie beabsichtige, in der Zeit vom 23. Dezember 1985 bis 31. März 1986 wöchentliche Pauschalreise-Charterflüge (sogenannte ITC-Flüge) durchzuführen. Dem Antrag wurde ein am 26. August 1985 abgeschlossener Chartervertrag mit dem ITAS Reisebüro angeschlossen (insgesamt 15 Flugtermine). Zur Begründung wurde insbesondere vorgebracht, daß dem Antrag keine öffentlichen Interessen im Sinne des Paragraph 9, Absatz eins, Litera a, BGzLV entgegenstünden. Abgesehen davon, daß Paragraph 9, Absatz eins, Litera b, leg. cit. gar nicht zur Anwendung gelange, da zwischen Österreich und Israel kein Luftverkehrsabkommen bestehe, sei das Flugverkehrsangebot der Beschwerdeführerin der Flugverkehrsnachfrage zwischen Israel und Österreich angepaßt. Sei doch im genannten Zeitraum für den Tourismus in Israel Hochsaison. Die Strecke werde zwar sowohl von der AUA als auch von der EL AL im Fluglinienverkehr bedient, doch könne durch das bisherige Fluverkehrsangebot die Flugverkehrsnachfrage - vor allem im Hinblick auf den intensiven Aufbau des Fremdenverkehrs in Israel - nicht gedeckt werden. Sowohl bei österreichischen als auch israelischen Reisebüros existierten Wartelisten für Personen, die mangels erforderlicher Kapazität nicht oder nicht sofort befördert werden könnten (Touristen wollen eine bestimmte Zeit in Israel bleiben und aus finanziellen Gründen Charters tarife in Anspruch nehmen). Von der Beschwerdeführerin wurde, wie schon im eingangs genannten Verfahren, die Kopie eines Fernschreibens vom 1. März 1985 betreffend die Auslastung der AUA (für die Zeit vom 5. Mai bis 28. Juli 1985) vorgelegt, aus dem zu entnehmen ist, daß mit Ausnahme der Termine 19. Mai und 26. Mai 1985 eine große Anzahl von Personen auf Wartelisten gebucht war. Neuerlich legte die Beschwerdeführerin auch ein Fernschreiben des Reiseveranstalters ITAS vom 12. April 1985 vor, in welchem zum Ausdruck gebracht wurde, daß für touristische Zwecke das Linienverkehrsangebot Charterflüge nicht ersetzen könne, durch ein entsprechendes Charterangebot zusätzliche Nachfrage geweckt werde und es trotz der Zusatzflüge der Linienunternehmen (sogar Nachtflüge) zu Überbuchungen und endlosen Wartelisten komme. Letztlich wurde darauf verwiesen, daß der Beschwerdeführerin von der israelischen Luftfahrtbehörde bereits die entsprechenden Verkehrsrechte bewilligt worden wären.

Über Anfrage der belangten Behörde gab die AUA mit Fernschreiben Ende Oktober 1985 bekannt, daß sie im Winter 1985/86 vier wöchentliche Frequenzen im Linienverkehr, die EL AL drei wöchentliche Linienflüge durchführe (Kapazität von 1065 Sitzplätzen pro Richtung pro Woche). Bei erhöhter Nachfrage sei sie in der Lage, den zusätzlichen Bedarf durch Zusatzflüge abzudecken. Gegenwärtig seien in der genannten Zeit 13 Zusatzflüge geplant. Es habe zwar im letzten Winter eine geringe Steigerung erzielt werden können, doch werde die Bewilligung des vorliegenden Antrages zu einer Überkapazität führen und würden die Linienflüge schwerstens beeinträchtigt.

Die EL AL gab ebenfalls bekannt, daß genügend Kapazität bestehe.

Die Beschwerdeführerin führte in ihrer Stellungnahme vom 11. November 1985 aus, daß es einer objektiven Überprüfung bedürfe, zumal es sich bei AUA und EL AL um Konkurrenzunternehmen handle. Selbst aus dem Vorbringen der AUA ergebe sich die Notwendigkeit von Zusatzflügen. Im übrigen stehe im touristischen Verkehr nach Israel ein "Boom" bevor.

Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid vom 6. Dezember 1985 wurde der Antrag vom 18. September 1985 abgewiesen. Zur Begründung wurde im wesentlichen ausgeführt, die Beschwerdeführerin führe in der Stellungnahme vom 11. November 1985 bezüglich des Bedarfes aus, daß die AUA in der Winterflugplanperiode 1984/85 fünf wöchentliche Zusatzflüge, das seien insgesamt 104, durchgeführt habe. Diese Berechnungen seien unrichtig, da der Begriff "Frequenz" nicht ein, sondern zwei Flüge umfasse. Daraus ergebe sich, daß die AUA in der Winterflugplanperiode auf der relevanten Strecke insgesamt 192 Flüge durchgeführt habe. Bei wöchentlich vier Frequenzen - das seien je ein Hin- und Rückflug - habe damit die AUA in 22 Wochen insgesamt 176 planmäßige Linienflüge durchgeführt und habe die Zahl der Zusatzflüge nur insgesamt 16 betragen. Daraus ergebe sich, daß mit

keiner steigenden Nachfrage zu rechnen sei. Die Notwendigkeit zu regelmäßigen wöchentlichen Bedarfsflügen könne nicht aus einer Nachfrage nach gelegentlichen Zusatzflügen abgeleitet werden. Bei gelegentlich erforderlichen Zusatzflügen sei auf die Möglichkeit der Durchführung sogenannter Gelegenheitsflüge gemäß § 10 BGzLV hinzuweisen, die lediglich anzeigepflichtig seien. Das Ermittlungsverfahren habe ergeben, daß die Linienunternehmen in der Lage seien, jeden auftretenden Bedarf durch Einsatz größeren Fluggerätes oder Durchführung von Extraflügen zu decken. Es sei überdies erfahrungsgemäß mit einem relativ geringen Verkehrsaufkommen zu rechnen und kämen auf Grund des überdurchschnittlich hohen Anteils des touristischen Verkehrs ohnehin günstige Sondertarife zur Anwendung. Die Auswirkungen der Erteilung der beantragten Bewilligung auf die gesamte Marktsituation könne nicht nur anhand des seitens der Beschwerdeführerin geplanten Flugprogramms bzw. der bisher angebotenen Kapazitäten gewertet werden, sondern wären neben den bereits genannten Faktoren auch die Präjudizialwirkung für die israelischen und österreichischen Charterunternehmen in die Interessenabwägung einzubeziehen. Eine Gewährung von Verkehrsrechten für regelmäßige Charterflüge hätte zur Folge, daß auch anderen Gesellschaften gleiche Rechte eingeräumt werden müßten, obwohl gar keine echte Nachfrage bestehe, und der daraus resultierende sinnlose, planlose Wettbewerb würde zweifellos die wirtschaftliche Aufrechterhaltung der im Interesse der österreichischen Volkswirtschaft liegenden Linienverbindung Wien-Tel Aviv ernsthaft in Frage stellen. Auf Grund dieser Erwägungen sowie im Hinblick darauf, daß der die Kontinuität des Flugverkehrs garantierende Linienverkehr nicht durch an keinerlei Betriebspflicht gebundene Bedarfsunternehmen in seiner wirtschaftlichen Existenz gefährdet werden solle und die von der Beschwerdeführerin behauptete Nachfrage nicht bestehe, seien auch bisher auf dieser Strecke keine Flugserien an Charterunternehmen bewilligt worden. Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid vom 6. Dezember 1985 wurde der Antrag vom 18. September 1985 abgewiesen. Zur Begründung wurde im wesentlichen ausgeführt, die Beschwerdeführerin führe in der Stellungnahme vom 11. November 1985 bezüglich des Bedarfes aus, daß die AUA in der Winterflugplanperiode 1984/85 fünf wöchentliche Zusatzflüge, das seien insgesamt 104, durchgeführt habe. Diese Berechnungen seien unrichtig, da der Begriff "Frequenz" nicht ein, sondern zwei Flüge umfasse. Daraus ergebe sich, daß die AUA in der Winterflugplanperiode auf der relevanten Strecke insgesamt 192 Flüge durchgeführt habe. Bei wöchentlich vier Frequenzen - das seien je ein Hin- und Rückflug - habe damit die AUA in 22 Wochen insgesamt 176 planmäßige Linienflüge durchgeführt und habe die Zahl der Zusatzflüge nur insgesamt 16 betragen. Daraus ergebe sich, daß mit keiner steigenden Nachfrage zu rechnen sei. Die Notwendigkeit zu regelmäßigen wöchentlichen Bedarfsflügen könne nicht aus einer Nachfrage nach gelegentlichen Zusatzflügen abgeleitet werden. Bei gelegentlich erforderlichen Zusatzflügen sei auf die Möglichkeit der Durchführung sogenannter Gelegenheitsflüge gemäß Paragraph 10, BGzLV hinzuweisen, die lediglich anzeigepflichtig seien. Das Ermittlungsverfahren habe ergeben, daß die Linienunternehmen in der Lage seien, jeden auftretenden Bedarf durch Einsatz größeren Fluggerätes oder Durchführung von Extraflügen zu decken. Es sei überdies erfahrungsgemäß mit einem relativ geringen Verkehrsaufkommen zu rechnen und kämen auf Grund des überdurchschnittlich hohen Anteils des touristischen Verkehrs ohnehin günstige Sondertarife zur Anwendung. Die Auswirkungen der Erteilung der beantragten Bewilligung auf die gesamte Marktsituation könne nicht nur anhand des seitens der Beschwerdeführerin geplanten Flugprogramms bzw. der bisher angebotenen Kapazitäten gewertet werden, sondern wären neben den bereits genannten Faktoren auch die Präjudizialwirkung für die israelischen und österreichischen Charterunternehmen in die Interessenabwägung einzubeziehen. Eine Gewährung von Verkehrsrechten für regelmäßige Charterflüge hätte zur Folge, daß auch anderen Gesellschaften gleiche Rechte eingeräumt werden müßten, obwohl gar keine echte Nachfrage bestehe, und der daraus resultierende sinnlose, planlose Wettbewerb würde zweifellos die wirtschaftliche Aufrechterhaltung der im Interesse der österreichischen Volkswirtschaft liegenden Linienverbindung Wien-Tel Aviv ernsthaft in Frage stellen. Auf Grund dieser Erwägungen sowie im Hinblick darauf, daß der die Kontinuität des Flugverkehrs garantierende Linienverkehr nicht durch an keinerlei Betriebspflicht gebundene Bedarfsunternehmen in seiner wirtschaftlichen Existenz gefährdet werden solle und die von der Beschwerdeführerin behauptete Nachfrage nicht bestehe, seien auch bisher auf dieser Strecke keine Flugserien an Charterunternehmen bewilligt worden.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde, mit der Rechtswidrigkeit des Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht werden.

Die belangte Behörde hat Akten des Verwaltungsverfahrens vorgelegt und in der von ihr erstatteten Gegenschrift beantragt, die Beschwerde als unbegründet abzuweisen.

Der Verwaltungsgerichtshof hat unter Anwendung des § 12 Abs. 1 Z. 2 VwGG erwogenDer Verwaltungsgerichtshof hat unter Anwendung des Paragraph 12, Absatz eins, Ziffer 2, VwGG erwogen:

Für den gegenständlichen Beschwerdefall sind insbesondere folgende Bestimmungen des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr, BGBl. Nr. 393/1973, von Bedeutung:Für den gegenständlichen Beschwerdefall sind insbesondere folgende Bestimmungen des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr, Bundesgesetzblatt Nr. 393 aus 1973,, von Bedeutung:

"§ 8. (1) Die Ausübung von Flugverkehrsrechten (§ 2) beim gewerbsmäßigen Betrieb grenzüberschreitender Flugstrecken bedarf - soweit im § 10 dieses Bundesgesetzes oder in zwischenstaatlichen Vereinbarungen nichts anderes bestimmt ist - einer Bewilligung des Bundesministers für Verkehr (Flugstreckenbewilligung)."§ 8. (1) Die Ausübung von Flugverkehrsrechten (Paragraph 2,) beim gewerbsmäßigen Betrieb grenzüberschreitender Flugstrecken bedarf - soweit im Paragraph 10, dieses Bundesgesetzes oder in zwischenstaatlichen Vereinbarungen nichts anderes bestimmt ist - einer Bewilligung des Bundesministers für Verkehr (Flugstreckenbewilligung).

.....

§ 9. (1) Die Flugstreckenbewilligung ist auf Antrag zu erteilen, wennParagraph 9, (1) Die Flugstreckenbewilligung ist auf Antrag zu erteilen, wenn

- a) öffentliche Interessen, insbesondere Interessen der österreichischen Luftverkehrswirtschaft nicht entgegenstehen;
- b) das Flugverkehrsangebot der Flugverkehrsnachfrage angepaßt ist (§ 4) und b) das Flugverkehrsangebot der Flugverkehrsnachfrage angepaßt ist (Paragraph 4,) und
- c) die zur Anwendung gelangenden Beförderungstarife den Voraussetzungen dieses Bundesgesetzes entsprechen.

.....

1. (4)Absatz 4,Flugstreckenbewilligungen sind unter Bedachtnahme auf die Verkehrsaufgaben des Luftbeförderungsunternehmens insoweit bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen, als dies im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt und der österreichischen Luftverkehrswirtschaft erforderlich ist.

§ 4. In Luftverkehrsabkommen kann vereinbart werden, daß bei Erteilung von Flugstreckenbewilligungen (§ 8) das Flugverkehrsangebot anzupassen ist: Paragraph 4, In Luftverkehrsabkommen kann vereinbart werden, daß bei Erteilung von Flugstreckenbewilligungen (Paragraph 8,) das Flugverkehrsangebot anzupassen ist:

- a) der Flugverkehrsnachfrage zwischen Österreich und dem anderen Vertragsstaat,
- b) der Flugverkehrsnachfrage zwischen den Vertragsstaaten und dritten Staaten, die von der betreffenden Flugstrecke berührt werden, und
- c) den Bedingungen für einen wirtschaftlichen Betrieb der betreffenden Flugstrecke."

Wie der Verwaltungsgerichtshof bereits in dem in der Sachverhaltsdarstellung zitierten hg. Erkenntnis vom 15. Jänner 1986, Zl. 85/03/0111 (es wurde erst nach Erlassung des vorliegend angefochtenen Bescheides und Einbringung der Beschwerde zugestellt), welches einen völlig gleichgelagerten Antrag der Beschwerdeführerin betraf, dargelegt hat, ist unabhängig vom Bestehen eines Luftverkehrsabkommens in jedem Fall bei Erteilung einer Flugstreckenbewilligung zu überprüfen, ob das Flugverkehrsangebot der Flugverkehrsnachfrage angepaßt ist (§ 9 Abs. 1 lit. b BGzLV), sodaß der gegenteiligen Ansicht der Beschwerdeführerin keine Berechtigung zukommt. Der Verwaltungsgerichtshof hat weiters in diesem Erkenntnis zum Ausdruck gebracht, daß aus den gesetzlichen Bestimmungen nicht abgeleitet werden könne, wenn ein auf derselben Strecke bereits im Linienverkehr operierendes Unternehmen in der Lage sei, jede, also auch eine zusätzlich auftretende Kapazitätsnachfrage durch größeres Fluggerät oder Extraflüge auf dieser Strecke abzudecken, könne einem anderen Bedarfsunternehmen keine Flugstreckenbewilligung mehr erteilt werden. Der Verwaltungsgerichtshof hat jedoch der belangten Behörde beigeplant, daß zu den im § 9 Abs. 1 lit. a BGzLV genannten Interessen der österreichischen Luftverkehrswirtschaft auch die Sicherung der wirtschaftlichen Existenz des Linienverkehrs zähle, dessen Kontinuität auf einer bestimmten Strecke nicht durch an keinerlei Betriebspflicht gebundene Bedarfsunternehmen gefährdet werden dürfe. Allerdings sei, dies auch nach Meinung der belangten Behörde, die Beschwerdeführerin ein Teil der österreichischen Luftverkehrswirtschaft.Wie der Verwaltungsgerichtshof bereits in dem in der Sachverhaltsdarstellung zitierten

hg. Erkenntnis vom 15. Jänner 1986, Zl. 85/03/0111 (es wurde erst nach Erlassung des vorliegend angefochtenen Bescheides und Einbringung der Beschwerde zugestellt), welches einen völlig gleichgelagerten Antrag der Beschwerdeführerin betraf, dargelegt hat, ist unabhängig vom Bestehen eines Luftverkehrsabkommens in jedem Fall bei Erteilung einer Flugstreckenbewilligung zu überprüfen, ob das Flugverkehrsangebot der Flugverkehrsnachfrage angepaßt ist (Paragraph 9, Absatz eins, Litera b, BGzLV), sodaß der gegenteiligen Ansicht der Beschwerdeführerin keine Berechtigung zukommt. Der Verwaltungsgerichtshof hat weiters in diesem Erkenntnis zum Ausdruck gebracht, daß aus den gesetzlichen Bestimmungen nicht abgeleitet werden könne, wenn ein auf derselben Strecke bereits im Linienverkehr operierendes Unternehmen in der Lage sei, jede, also auch eine zusätzlich auftretende Kapazitätsnachfrage durch größeres Fluggerät oder Extraflüge auf dieser Strecke abzudecken, könne einem anderen Bedarfsunternehmen keine Flugstreckenbewilligung mehr erteilt werden. Der Verwaltungsgerichtshof hat jedoch der belangten Behörde beigegeben, daß zu den im Paragraph 9, Absatz eins, Litera a, BGzLV genannten Interessen der österreichischen Luftverkehrswirtschaft auch die Sicherung der wirtschaftlichen Existenz des Linienverkehrs zähle, dessen Kontinuität auf einer bestimmten Strecke nicht durch an keinerlei Betriebspflicht gebundene Bedarfsunternehmen gefährdet werden dürfe. Allerdings sei, dies auch nach Meinung der belangten Behörde, die Beschwerdeführerin ein Teil der österreichischen Luftverkehrswirtschaft.

Die belangte Behörde hat die Ablehnung des vorliegenden Antrages der Beschwerdeführerin sowohl auf den Versagungsgrund des § 9 Abs. 1 lit. a als auch auf den des § 9 Abs. 1 lit. b BGzLV gestützt. Die belangte Behörde hat die Ablehnung des vorliegenden Antrages der Beschwerdeführerin sowohl auf den Versagungsgrund des Paragraph 9, Absatz eins, Litera a, als auch auf den des Paragraph 9, Absatz eins, Litera b, BGzLV gestützt.

Dem Beschwerdevorbringen, mit dem das Vorliegen der Versagungsgründe bekämpft wird, kommt unter dem Gesichtspunkt der Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften im Ergebnis Berechtigung zu.

Gemäß § 37 AVG ist Zweck des Ermittlungsverfahrens, den für die Erledigung der Verwaltungssache maßgeblichen Sachverhalt festzustellen, wobei die Behörde von Amts wegen vorzugehen hat (§ 39 Abs. 2 AVG). Der im § 45 Abs. 2 AVG normierte Grundsatz der freien Beweiswürdigung schließt keinesfalls eine verwaltungsgerichtliche Kontrolle in der Richtung aus, ob der Sachverhalt genügend ermittelt wurde und ob die bei der Beweiswürdigung vorgenommenen Erwägungen schlüssig sind. Wesentliche Mängel in der Sachverhaltsdarstellung einschließlich der Beweiswürdigung führen daher zu einer Aufhebung des Bescheides. (Vgl. z. B. das hg. Erkenntnis vom 24. Mai 1974, Slg. Nr. 8619/A.) Gemäß § 60 AVG sind in der Begründung des Bescheides die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens, die bei der Beweiswürdigung maßgebenden Erwägungen und die darauf gestützte Beurteilung der Rechtsfrage klar und übersichtlich zusammenzufassen. Die Behörde hat in der Begründung die Gedankenvorgänge und Eindrücke aufzudecken, die dafür maßgebend waren, daß sie das eine oder andere Beweismittel dem anderen vorgezogen und eine Tatsache für wahr oder unwahr gehalten hat. (Vgl. z. B. das hg. Erkenntnis vom 14. Jänner 1952, Slg. Nr. 2411/A.) Gemäß Paragraph 37, AVG ist Zweck des Ermittlungsverfahrens, den für die Erledigung der Verwaltungssache maßgeblichen Sachverhalt festzustellen, wobei die Behörde von Amts wegen vorzugehen hat (Paragraph 39, Absatz 2, AVG). Der im Paragraph 45, Absatz 2, AVG normierte Grundsatz der freien Beweiswürdigung schließt keinesfalls eine verwaltungsgerichtliche Kontrolle in der Richtung aus, ob der Sachverhalt genügend ermittelt wurde und ob die bei der Beweiswürdigung vorgenommenen Erwägungen schlüssig sind. Wesentliche Mängel in der Sachverhaltsdarstellung einschließlich der Beweiswürdigung führen daher zu einer Aufhebung des Bescheides. (Vgl. z. B. das hg. Erkenntnis vom 24. Mai 1974, Slg. Nr. 8619/A.) Gemäß Paragraph 60, AVG sind in der Begründung des Bescheides die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens, die bei der Beweiswürdigung maßgebenden Erwägungen und die darauf gestützte Beurteilung der Rechtsfrage klar und übersichtlich zusammenzufassen. Die Behörde hat in der Begründung die Gedankenvorgänge und Eindrücke aufzudecken, die dafür maßgebend waren, daß sie das eine oder andere Beweismittel dem anderen vorgezogen und eine Tatsache für wahr oder unwahr gehalten hat. (Vgl. z. B. das hg. Erkenntnis vom 14. Jänner 1952, Slg. Nr. 2411/A.)

Die belangte Behörde hat die Annahme der fehlenden Nachfrage im wesentlichen allein auf die Behauptungen der Luftbeförderungsunternehmen AUA und EL AL, also auf Angaben von Unternehmen gestützt, für die die Beschwerdeführerin eine Konkurrenz darstellt. Hierbei bestehen diese lediglich aus fernschriftlichen Mitteilungen und wurden konkrete Unterlagen, aus denen sich das Zutreffen dieser Behauptungen in einer überprüfaren Weise ergibt, nicht in Vorlage gebracht. Dazu kommt, daß von der Beschwerdeführerin ebenfalls verschiedene Auskünfte vorgelegt wurden, die allerdings vom Bestehen einer zusätzlichen Nachfrage im Charterverkehr und davon, daß durch den

Linienverkehr nicht jede Nachfrage regelmäßig gedeckt werden könne, sprechen. Mit diesen hat sich die belangte Behörde nicht auseinandergesetzt, geschweige denn bei einschlägigen Reiseveranstaltern erforderliche zusätzliche Auskünfte über die bestehende bzw. zu erwartende Nachfrage und deren Deckung eingeholt. Daß einem bestehenden Chartervertrag bei der Beurteilung der Bedarfsfrage eine gewisse, wenn auch nicht die alleinige Bedeutung zukommt, hat die belangte Behörde in der Gegenschrift selbst eingeräumt. Eine zeugenschaftliche Vernehmung des Verantwortlichen des Reisebüros ITAS, das den vorliegenden Vertrag mit der Beschwerdeführerin abgeschlossen hat, wäre daher ebenfalls angezeigt gewesen. Ohne solche konkreten Ermittlungen kann eine abschließende Beurteilung, ob der touristische Verkehr, und zwar auch der zu erwartende, allein mit dem flugplanmäßigen Linienverkehr abgedeckt werden kann, nicht getroffen werden. Schließlich sieht § 9 Abs. 4 BGzLV auch die Möglichkeit der Erteilung von Bedingungen, Befristungen und Auflagen vor. Die belangte Behörde hat die Annahme der fehlenden Nachfrage im wesentlichen allein auf die Behauptungen der Luftbeförderungsunternehmen AUA und EL AL, also auf Angaben von Unternehmen gestützt, für die die Beschwerdeführerin eine Konkurrenz darstellt. Hierbei bestehen diese lediglich aus fernschriftlichen Mitteilungen und wurden konkrete Unterlagen, aus denen sich das Zutreffen dieser Behauptungen in einer überprüfbaren Weise ergibt, nicht in Vorlage gebracht. Dazu kommt, daß von der Beschwerdeführerin ebenfalls verschiedene Auskünfte vorgelegt wurden, die allerdings vom Bestehen einer zusätzlichen Nachfrage im Charterverkehr und davon, daß durch den Linienverkehr nicht jede Nachfrage regelmäßig gedeckt werden könne, sprechen. Mit diesen hat sich die belangte Behörde nicht auseinandergesetzt, geschweige denn bei einschlägigen Reiseveranstaltern erforderliche zusätzliche Auskünfte über die bestehende bzw. zu erwartende Nachfrage und deren Deckung eingeholt. Daß einem bestehenden Chartervertrag bei der Beurteilung der Bedarfsfrage eine gewisse, wenn auch nicht die alleinige Bedeutung zukommt, hat die belangte Behörde in der Gegenschrift selbst eingeräumt. Eine zeugenschaftliche Vernehmung des Verantwortlichen des Reisebüros ITAS, das den vorliegenden Vertrag mit der Beschwerdeführerin abgeschlossen hat, wäre daher ebenfalls angezeigt gewesen. Ohne solche konkreten Ermittlungen kann eine abschließende Beurteilung, ob der touristische Verkehr, und zwar auch der zu erwartende, allein mit dem flugplanmäßigen Linienverkehr abgedeckt werden kann, nicht getroffen werden. Schließlich sieht Paragraph 9, Absatz 4, BGzLV auch die Möglichkeit der Erteilung von Bedingungen, Befristungen und Auflagen vor.

Ebenso fehlt es an einem konkreten, durch zielführende Erhebungen untermauerten Sachverhalt, aus dem sich die Befürchtung der belangten Behörde schlüssig ableiten ließe, daß der Linienverkehr durch die beantragte Flugstreckenbewilligung (ein Flugtermin pro Woche in einem bestimmten Zeitraum) in seiner wirtschaftlichen Existenz gefährdet würde. Dies könnte etwa dann der Fall sein, wenn auf Grund konkreter Tatsachen zu befürchten wäre, daß durch den Charterverkehr die wirtschaftlich erforderliche Auslastung der Linienflüge in Wegfall käme, also die bisher im Linienverkehr beförderten Touristen auf Charterflüge wechseln. Vorliegend darf aber nicht übersehen werden, daß auch in der Wintersaison von der AUA Zusatzflüge geplant wurden.

Hinsichtlich des von der belangten Behörde neuerlich aufgeworfenen Einwandes betreffend Beispielsfolgen für andere Gesellschaften wird auf die Ausführungen im bereits zitierten hg. Erkenntnis vom 15. Jänner 1986 verwiesen.

Alle diese Ausführungen zeigen, daß der Sachverhalt in wesentlichen Punkten einer Aufklärung bedarf bzw. Verfahrensvorschriften außer acht gelassen wurden, bei deren Einhaltung die belangte Behörde zu einem anderen Bescheid hätte kommen können. Der angefochtene Bescheid war daher gemäß § 42 Abs. 2 Z. 3 lit. b und c VwGG wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufzuheben. Alle diese Ausführungen zeigen, daß der Sachverhalt in wesentlichen Punkten einer Aufklärung bedarf bzw. Verfahrensvorschriften außer acht gelassen wurden, bei deren Einhaltung die belangte Behörde zu einem anderen Bescheid hätte kommen können. Der angefochtene Bescheid war daher gemäß Paragraph 42, Absatz 2, Ziffer 3, Litera b und c VwGG wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufzuheben.

Von der von der Beschwerdeführerin beantragten Verhandlung konnte gemäß § 39 Abs. 2 Z. 3 und 6 VwGG abgesehen werden. Die Entscheidung über den Aufwandsersatz gründet sich auf die §§ 47 und 48 Abs. 1 Z. 1 und 2 VwGG in Verbindung mit Art. I A Z. 1 der Verordnung des Bundeskanzlers BGBl. Nr. 243/1985. Das Mehrbegehren an Stempelgebühren war abzuweisen, da es der Vorlage des angefochtenen Bescheides nur in einfacher Ausfertigung bedurfte. Von der von der Beschwerdeführerin beantragten Verhandlung konnte gemäß Paragraph 39, Absatz 2, Ziffer 3 und 6 VwGG abgesehen werden. Die Entscheidung über den Aufwandsersatz gründet sich auf die Paragraphen 47

und 48 Absatz eins, Ziffer eins und 2 VwGG in Verbindung mit Artikel römisch eins, A Ziffer eins, der Verordnung des Bundeskanzlers Bundesgesetzblatt Nr. 243 aus 1985,. Das Mehrbegehren an Stempelgebühren war abzuweisen, da es der Vorlage des angefochtenen Bescheides nur in einfacher Ausfertigung bedurfte.

Wien, am 19. März 1986

Schlagworte

Begründungspflicht Beweiswürdigung und Beweismittel Allgemein Beweiswürdigung Wertung der Beweismittel
Sachverhalt Beweiswürdigung

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1986:1986030014.X00

Im RIS seit

19.07.2005

Zuletzt aktualisiert am

24.07.2017

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at