

TE Vwgh Erkenntnis 1986/1/15 85/03/0111

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 15.01.1986

Index

10/07 Verwaltungsgerichtshof;
40/01 Verwaltungsverfahren;
92 Luftverkehr;

Norm

AVG §45 Abs2;
AVG §58 Abs2;
AVG §60;
BGzLV 1973 §4;
BGzLV 1973 §8;
BGzLV 1973 §9;
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. BGzLV 1973 § 4 gültig von 10.08.1973 bis 31.08.1997 aufgehoben durch BGBl. I Nr. 101/1997
1. BGzLV 1973 § 8 gültig von 10.08.1973 bis 31.08.1997 aufgehoben durch BGBl. I Nr. 101/1997
1. BGzLV 1973 § 9 gültig von 10.08.1973 bis 31.08.1997 aufgehoben durch BGBl. I Nr. 101/1997
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

Fortgesetztes Verfahren: 86/03/0014 E 19. März 1986;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Leibrecht und die Hofräte Dr. Baumgartner, Dr. Weiss, Dr. Leukauf und Dr. Sauberer als Richter, im Beisein der Schriftführerin Dr. Kratzert, über die Beschwerde der N-Luftfahrtgesellschaft mbH 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 22. Mai 1985, Zl. 30.542/17-I/4-85, betreffend Flugstreckenbewilligung, zu Recht erkannt: Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Leibrecht und die Hofräte Dr. Baumgartner, Dr. Weiss, Dr. Leukauf und Dr. Sauberer als Richter, im Beisein der Schriftführerin Dr. Kratzert, über die Beschwerde der N-Luftfahrtgesellschaft mbH 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 22. Mai 1985, Zl. 30.542/17-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 9.690,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

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). Zur Begründung wurde insbesondere vorgebracht, daß dem Antrag öffentliche Interessen im Sinne des § 9 Abs. 1 lit. a BGZLV nicht entgegenstünden. Da zwischen Österreich und Israel kein Luftverkehrsabkommen bestehe, komme § 9 Abs. 1 lit. b BGZLV nicht zur Anwendung. Außerdem sei das Flugverkehrsangebot der Beschwerdeführerin der Flugverkehrsnachfrage zwischen Österreich und Israel angepaßt. Die genannte Strecke werde zwar sowohl von der AUA als auch von der EL AL im Fluglinienverkehr bedient, doch könne das bisherige Flugverkehrsangebot die Flugverkehrsnachfrage im Hinblick auf den intensiven Aufbau des Fremdenverkehrs in Israel nicht decken. Sowohl bei österreichischen als auch bei israelischen Reisebüros würden Wartelisten für Personen existieren, die mangels erforderlicher Kapazität nicht oder nicht sofort befördert werden könnten (Touristen wollen sich eine bestimmte Zeit in Israel aufhalten und aus finanziellen Gründen Chartertarife in Anspruch nehmen). Durch die Einräumung der gegenständlichen Flugrechte sei keine, geschweige denn eine wesentliche Beeinträchtigung des Linienverkehrs zu erwarten, da durch ITC-Flüge Touristen und nicht solche Personen, die beruflich eine Luftbeförderung in Anspruch nehmen müssen, angesprochen werden. 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). Zur Begründung wurde insbesondere vorgebracht, daß dem Antrag öffentliche Interessen im Sinne des Paragraph 9, Absatz eins, Litera a, BGZLV nicht entgegenstünden. Da zwischen Österreich und Israel kein Luftverkehrsabkommen bestehe, komme Paragraph 9, Absatz eins, Litera b, BGZLV nicht zur Anwendung. Außerdem

sei das Flugverkehrsangebot der Beschwerdeführerin der Flugverkehrsnachfrage zwischen Österreich und Israel angepaßt. Die genannte Strecke werde zwar sowohl von der AUA als auch von der EL AL im Fluglinienverkehr bedient, doch könne das bisherige Flugverkehrsangebot die Flugverkehrsnachfrage im Hinblick auf den intensiven Aufbau des Fremdenverkehrs in Israel nicht decken. Sowohl bei österreichischen als auch bei israelischen Reisebüros würden Wartelisten für Personen existieren, die mangels erforderlicher Kapazität nicht oder nicht sofort befördert werden könnten (Touristen wollen sich eine bestimmte Zeit in Israel aufhalten und aus finanziellen Gründen Charters tarife in Anspruch nehmen). Durch die Einräumung der gegenständlichen Flugrechte sei keine, geschweige denn eine wesentliche Beeinträchtigung des Linienverkehrs zu erwarten, da durch ITC-Flüge Touristen und nicht solche Personen, die beruflich eine Luftbeförderung in Anspruch nehmen müssen, angesprochen werden.

Die AUA gab hiezu mit Telex vom 19. März 1985 bekannt, sie plane im Sommer 1985 vier wöchentliche Frequenzen im Linienverkehr (Fluggerät mit 135 Sitzplätzen), die EL AL wöchentlich drei (Fluggerät mit 175 Plätzen), in der Hochsaison vier. Es bestehe daher ein wöchentliches Kapazitätsangebot von sieben Linienflügen mit 1065 Sitzplätzen, in der Hochsaison von acht Flügen mit 1240 Plätzen pro Richtung zur Verfügung. Unter Berücksichtigung, daß die Strecke Wien - Tel Aviv - Wien eine rückläufige Tendenz aufweise und die israelische Regierung Maßnahmen getroffen habe, welche die Zahl der aus Israel ausreisenden israelischen Passagiere reduzieren werde (Ausreisesteuer, Devisenbeschränkung etc.), werde die Bewilligung des gegenständlichen Antrages zu einer Überkapazität führen. Da der touristische Verkehr einen hohen Anteil ausmache, bestünden seit Jahren gegenüber dem Normaltarif stark ermäßigte Sondertarife. Der Anteil der zu Sondertarifen beförderten Passagiere betrage über 95 %. Auf Grund der bestehenden Linientarifstruktur und des Kapazitätsangebotes auf Linienflügen und Zusatzflügen von AUA und EL AL bestehe kein Bedarf zur Durchführung von Charterflügen. Es werde lediglich zu einer Verlagerung auf Charterflugzeuge kommen, wodurch die Linienflüge der AUA schwerstens beeinträchtigt wären, und die AUA gezwungen sei, aus Rentabilitätsgründen eine Reduktion des Linienverkehrs vorzunehmen. Auch die EL AL sprach sich gegen den Antrag der Beschwerdeführerin aus.

Hiezu brachte die Beschwerdeführerin in ihrer Stellungnahme vom 12. April 1985 vor, daß die Behauptungen der AUA und der EL AL, sie würden mit ihrem Linienverkehr den gesamten Verkehr decken, nicht zuträfen, wie sich dies aus einer (vorgelegten) Aufstellung (vom 1. März 1985) der Auslastung der Flüge der AUA auf der Strecke Wien - Tel Aviv bzw. Tel Aviv - Wien (vom 5. Mai bis 28. Juli 1985) ergebe. Mit Ausnahme der Flüge am 19. Mai und 26. Mai 1985 (Wien - Tel Aviv) sei eine große Anzahl von Passagieren auf Wartelisten gebucht. Weiters legte die Beschwerdeführerin 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, bedürfe es doch des Bestehens von Sitzplatzangeboten bis zum Abflug. Es handle sich um verschiedene Märkte mit einer zusätzlichen Nachfrage. So sei z. B. durch den Aufbau von Charterflügen nach Eilat der Linienverkehr nicht geschädigt worden. Gerade bei Tel Aviv sei festzustellen, daß es Überbuchungen, endlose Wartelisten und trotz der geplanten sieben bis acht wöchentlichen Linienflüge mehrere Zusatzflüge und Nachtflüge gebe. Die Beschwerdeführerin verwies weiters darauf, daß sich AUA und EL AL ein Monopol erhalten möchten, obwohl sie trotz zusätzlicher Flüge nicht in der Lage seien, dem vorhandenen Bedarf, geschweige denn dem weiter entstehenden, Rechnung zu tragen.

Über telefonisches Ersuchen der belangten Behörde gab die AUA mit Fernschreiben anfangs Mai 1985 bekannt, daß sie nicht überbucht sei und bei rechtzeitiger Vereinbarung in der Lage wäre, Zusatzkapazitäten anzubieten. In der gegenständlichen Angelegenheit sei sie bezüglich Gruppenbuchungen nicht kontaktiert worden. Sie verweise darauf, daß sie derzeit zum normalen Linienprogramm 12 Zusatzflüge Wien - Tel Aviv - Wien für den Sommer 1985 plane, womit dokumentiert sei, daß sie auch zusätzlich aufgetretene Nachfrage entsprechend abdecken könne. Auch die EL AL gab mit Fernschreiben vom 6. Mai 1985 bekannt, daß sie genügend Kapazität besitze.

Der derzeitigen Aktenlage nach (der Akt besteht aus fliegenden Blättern und ist fast zur Gänze nicht journalisiert) wurden diese Ermittlungsergebnisse der Beschwerdeführerin vor Erlassung des angefochtenen Bescheides nicht zur Kenntnis gebracht.

In einem Fernschreiben vom 15. Mai 1985 brachte die Beschwerdeführerin neuerlich vor, daß es nicht angehe, der AUA und der EL AL Monopolrechte einzuräumen. Sie verwies hierbei auf eine vereinbarte Flugserie für ein bestimmtes Reisebüro nach Istanbul, die das Reisebüro letztlich, da die Genehmigung für die Beschwerdeführerin zu spät erteilt worden sei, der AUA übertragen habe, der die Flugrechte prompt erteilt worden seien.

Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid vom 22. Mai 1985 wurde der Antrag der Beschwerdeführerin gemäß §§ 8 und 9 in Verbindung mit § 11 BGzLV abgewiesen. Zur Begründung wurde wörtlich ausgeführt: Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid vom 22. Mai 1985 wurde der Antrag der Beschwerdeführerin gemäß Paragraphen 8 und 9 in Verbindung mit Paragraph 11, BGzLV abgewiesen. Zur Begründung wurde wörtlich ausgeführt:

"Das durchgeführte Ermittlungsverfahren hat eindeutig ergeben, daß die im Linienverkehr auf der Strecke Tel Aviv - Wien v. v. operierenden Unternehmen genau wie in der Vergangenheit in der Lage sind, jede Kapazitätsnachfrage durch größeres Fluggerät oder Extraflüge abzudecken. Darüber hinaus kommen aufgrund des überwiegenden und überdurchschnittlichen touristischen Verkehrsaufkommens für die Passagiere günstige Sondertarife zur Anwendung.

Unter den genannten Aspekten sowie in Hinblick darauf, daß der die Kontinuität des Flugverkehrs garantierende Linienverkehr nicht durch an keinerlei Betriebspflicht (§ 113 Luftfahrtgesetz) gebundene Bedarfsunternehmen in seiner wirtschaftlichen Existenz gefährdet werden soll (siehe Erläuternde Bemerkungen zu § 9 des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr) wurden seitens der Obersten Zivilluftfahrtbehörde auch bisher auf der Strecke Tel Aviv - Wien v.v. im Touristenverkehr keine Flugserien bewilligt. Weiters war die Präjudizialwirkung der Erteilung einer Bewilligung an die Beschwerdeführerin für andere österreichische und israelische Charterunternehmen bei der Entscheidung zu berücksichtigen. Diesen müßten auf Antrag ebenfalls Verkehrsrechte gewährt werden, was - im Widerspruch zu den dargelegten Grundsätzen bei der Vollziehung des § 9 des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr - die wirtschaftliche Aufrechterhaltung von Liniendiensten auf der Strecke Tel Aviv - Wien v.v. unmöglich machen würde." Unter den genannten Aspekten sowie in Hinblick darauf, daß der die Kontinuität des Flugverkehrs garantierende Linienverkehr nicht durch an keinerlei Betriebspflicht (Paragraph 113, Luftfahrtgesetz) gebundene Bedarfsunternehmen in seiner wirtschaftlichen Existenz gefährdet werden soll (siehe Erläuternde Bemerkungen zu Paragraph 9, des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr) wurden seitens der Obersten Zivilluftfahrtbehörde auch bisher auf der Strecke Tel Aviv - Wien v.v. im Touristenverkehr keine Flugserien bewilligt. Weiters war die Präjudizialwirkung der Erteilung einer Bewilligung an die Beschwerdeführerin für andere österreichische und israelische Charterunternehmen bei der Entscheidung zu berücksichtigen. Diesen müßten auf Antrag ebenfalls Verkehrsrechte gewährt werden, was - im Widerspruch zu den dargelegten Grundsätzen bei der Vollziehung des Paragraph 9, des Bundesgesetzes über den zwischenstaatlichen Luftverkehr - die wirtschaftliche Aufrechterhaltung von Liniendiensten auf der Strecke Tel Aviv - Wien v.v. unmöglich machen würde."

Nach Erlassung des angefochtenen Bescheides richtete die belangte Behörde am 13. Juni 1985 weitere Anfragen an die AUA und die EL AL. Die AUA gab bekannt, daß im Sommer 1985 für die relevante Strecke Reiseveranstaltern bei Buchungen in größerem Ausmaß kein abschlägiger Bescheid gegeben werden mußte. Die AUA deckte bei erhöhtem Bedarf diesen durch Zusatzflüge ab. Gegenwärtig seien im Sommer 1985 18 Zusatzflüge geplant bzw. bereits durchgeführt worden. Die EL AL führte aus, daß in der Vergangenheit seitens ihrer Gesellschaft keinem Reiseveranstalter bei Buchungen abschlägig Bescheid gegeben worden sei. In jüngster Zeit sei auch kein "Tour Operator" mit größerem Programm an sie herangetreten.

Gegen den Bescheid vom 22. Mai 1985 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 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, wenn Paragraph 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."

Soweit die Beschwerdeführerin die Meinung vertritt, § 9 Abs. 1 lit. b BGzLV komme im Hinblick auf das Klammerzitat von § 4 in dieser Gesetzesstelle nur dann zur Anwendung, wenn dies in einem Luftverkehrsabkommen vereinbart worden sei, zwischen Österreich und Israel bestehe jedoch kein derartiges Luftverkehrsabkommen, ist sie nicht im Recht. Aus dem Wortlaut des § 9 Abs. 1 lit. b BGzLV und dem gegebenen Gesetzeszusammenhang ergibt sich vielmehr unmißverständlich, daß in jedem Fall bei der Erteilung einer Flugstreckenbewilligung zu überprüfen ist, ob das Flugverkehrsangebot der Flugverkehrsnachfrage angepaßt ist, und die Zitierung des § 4 (in Klammer) lediglich, um Wiederholungen zu vermeiden, den Hinweis darauf enthält, daß die im § 4 dargelegten Kriterien für die Bedarfsprüfung bei der Überprüfung des Vorliegens der Voraussetzungen zu berücksichtigen sind. Soweit die Beschwerdeführerin die Meinung vertritt, Paragraph 9, Absatz eins, Litera b, BGzLV komme im Hinblick auf das Klammerzitat von Paragraph 4, in dieser Gesetzesstelle nur dann zur Anwendung, wenn dies in einem Luftverkehrsabkommen vereinbart worden sei, zwischen Österreich und Israel bestehe jedoch kein derartiges Luftverkehrsabkommen, ist sie nicht im Recht. Aus dem Wortlaut des Paragraph 9, Absatz eins, Litera b, BGzLV und dem gegebenen Gesetzeszusammenhang ergibt sich vielmehr unmißverständlich, daß in jedem Fall bei der Erteilung einer Flugstreckenbewilligung zu überprüfen ist, ob das Flugverkehrsangebot der Flugverkehrsnachfrage angepaßt ist, und die Zitierung des Paragraph 4, (in Klammer) lediglich, um Wiederholungen zu vermeiden, den Hinweis darauf enthält, daß die im Paragraph 4, dargelegten Kriterien für die Bedarfsprüfung bei der Überprüfung des Vorliegens der Voraussetzungen zu berücksichtigen sind.

Allerdings vermag der Verwaltungsgerichtshof auch der von der belangten Behörde im angefochtenen Bescheid zum Ausdruck kommenden Ansicht nicht zu folgen, 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 für eine bestimmte Strecke abzudecken, könne einem anderen Bedarfsunternehmen keine Flugstreckenbewilligung mehr erteilt werden. Das Gesetz sieht eine derartige Regelung nicht vor. Diese Vorgangsweise der belangten Behörde würde zu dem durch das Gesetz nicht gedeckten Ergebnis führen, daß einem Fluglinienunternehmen Monopolstellung zukäme. Die belangte Behörde hat allerdings die Ablehnung des Antrages primär nicht darauf gestützt, sondern insbesondere, wie auch den Ausführungen in der Gegenschrift zu entnehmen ist, vor allem unter Hinweis auf die Erläuternden Bemerkungen zu § 9 BGzLV, 766 Beil. NR. XIII. GP, S. 7, dargelegt, es seien bisher auf der relevanten Strecke im Touristenverkehr keine Flugserien (an Charterunternehmen) bewilligt worden, da der die Kontinuität des Flugverkehrs garantierende Linienverkehr nicht durch an keinerlei Betriebspflicht (§ 113 LFG) gebundene Bedarfsunternehmen in seiner wirtschaftlichen Existenz gefährdet werden solle. Die belangte

Behörde hat damit insbesondere den Versagungsgrund nach § 9 Abs. 1 lit. a BGzLV herangezogen. Der Verwaltungsgerichtshof pflichtet der belangten Behörde bei, daß zu den in dieser Gesetzesstelle genannten Interessen der österreichischen Luftverkehrswirtschaft auch die Sicherung der wirtschaftlichen Existenz des Linienverkehrs zählt, der nicht durch einen planlosen Wettbewerb gefährdet werden darf. Andererseits ist aber auch die Beschwerdeführerin, wie dies von der belangten Behörde in der Gegenschrift selbst ausgeführt wird, ein Teil der österreichischen Luftverkehrswirtschaft. Allerdings vermag der Verwaltungsgerichtshof auch der von der belangten Behörde im angefochtenen Bescheid zum Ausdruck kommenden Ansicht nicht zu folgen, 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 für eine bestimmte Strecke abzudecken, könne einem anderen Bedarfsunternehmen keine Flugstreckenbewilligung mehr erteilt werden. Das Gesetz sieht eine derartige Regelung nicht vor. Diese Vorgangsweise der belangten Behörde würde zu dem durch das Gesetz nicht gedeckten Ergebnis führen, daß einem Fluglinienunternehmen Monopolstellung zukäme. Die belangte Behörde hat allerdings die Ablehnung des Antrages primär nicht darauf gestützt, sondern insbesondere, wie auch den Ausführungen in der Gegenschrift zu entnehmen ist, vor allem unter Hinweis auf die Erläuternden Bemerkungen zu Paragraph 9, BGzLV, 766 Beil. NR. römisch dreizehn. GP, S. 7, dargelegt, es seien bisher auf der relevanten Strecke im Touristenverkehr keine Flugserien (an Charterunternehmen) bewilligt worden, da der die Kontinuität des Flugverkehrs garantierende Linienverkehr nicht durch an keinerlei Betriebspflicht (Paragraph 113, LFG) gebundene Bedarfsunternehmen in seiner wirtschaftlichen Existenz gefährdet werden solle. Die belangte Behörde hat damit insbesondere den Versagungsgrund nach Paragraph 9, Absatz eins, Litera a, BGzLV herangezogen. Der Verwaltungsgerichtshof pflichtet der belangten Behörde bei, daß zu den in dieser Gesetzesstelle genannten Interessen der österreichischen Luftverkehrswirtschaft auch die Sicherung der wirtschaftlichen Existenz des Linienverkehrs zählt, der nicht durch einen planlosen Wettbewerb gefährdet werden darf. Andererseits ist aber auch die Beschwerdeführerin, wie dies von der belangten Behörde in der Gegenschrift selbst ausgeführt wird, ein Teil der österreichischen Luftverkehrswirtschaft.

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.) Mit dem bloßen Hinweis auf die "Verfahrensergebnisse" wird dem nicht Genüge getan. (Vgl. z. B. das hg. Erkenntnis vom 25. April 1980, Zl. 2535/79.) 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.) Mit dem bloßen Hinweis auf die "Verfahrensergebnisse" wird dem nicht Genüge getan. (Vgl. z. B. das hg. Erkenntnis vom 25. April 1980, Zl. 2535/79.)

Wie die oben wörtlich wiedergegebene Begründung des angefochtenen Bescheides zeigt, widerspricht diese den gesetzlichen Vorschriften. Wurden doch weder erforderliche detaillierte Feststellungen über das im Linienverkehr (laut Flugplänen) tatsächlich gegebene Flugverkehrsangebot und die - nachfrage getroffen noch ein konkreter, durch zielführende Ermittlung untermauerter Sachverhalt aufgezeigt, aus dem sich die Schlußfolgerung der belangten Behörde, es würden dem Antrag Interessen der österreichischen Luftverkehrswirtschaft (Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz des Linienverkehrs) entgegenstehen, ableiten ließe. Solcher Erhebungen und Feststellungen hätte es im gegenständlichen Fall umsomehr bedurft, als die AUA selbst bereits vor Erlassung des angefochtenen Bescheides bekanntgab, zusätzlich zum normalen Linienprogramm im Sommer 1985 12 Zusatzflüge zu planen, und nach Erlassung des angefochtenen Bescheides mitteilte, daß es sich um 18 Zusatzflüge handle, wobei dieser Äußerung auch entnommen werden kann, daß teilweise sogar Buchungen abschlägig behandelt werden mußten. All dies, ganz abgesehen von den von der Beschwerdeführerin vorgelegten Unterlagen, die von der belangten Behörde keiner Prüfung unterzogen wurden, läßt die Vermutung zu, daß der touristische Verkehr allein mit dem flugplanmäßigen Linienverkehr nicht abgedeckt werden kann bzw. nicht zu befürchten ist, daß der Linienverkehr durch einen Charterverkehr in seiner wirtschaftlichen Existenz gefährdet sei. Schließlich sieht § 9 Abs. 4 BGzLV die Möglichkeit der

Erteilung von Bedingungen, Befristungen und Auflagen vor. Zum Einwand der belangten Behörde auf Beispielsfolgen für andere Gesellschaften ist zu bemerken, daß eben in jedem einzelnen Fall zu prüfen ist, ob die Voraussetzungen im Sinne des Gesetzes gegeben sind. Wie die oben wörtlich wiedergegebene Begründung des angefochtenen Bescheides zeigt, widerspricht diese den gesetzlichen Vorschriften. Wurden doch weder erforderliche detaillierte Feststellungen über das im Linienverkehr (laut Flugplänen) tatsächlich gegebene Flugverkehrsangebot und die - nachfrage getroffen noch ein konkreter, durch zielführende Ermittlung untermauerter Sachverhalt aufgezeigt, aus dem sich die Schlußfolgerung der belangten Behörde, es würden dem Antrag Interessen der österreichischen Luftverkehrswirtschaft (Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz des Linienverkehrs) entgegenstehen, ableiten ließe. Solcher Erhebungen und Feststellungen hätte es im gegenständlichen Fall umsomehr bedurft, als die AUA selbst bereits vor Erlassung des angefochtenen Bescheides bekanntgab, zusätzlich zum normalen Linienprogramm im Sommer 1985 12 Zusatzflüge zu planen, und nach Erlassung des angefochtenen Bescheides mitteilte, daß es sich um 18 Zusatzflüge handle, wobei dieser Äußerung auch entnommen werden kann, daß teilweise sogar Buchungen abschlägig behandelt werden mußten. All dies, ganz abgesehen von den von der Beschwerdeführerin vorgelegten Unterlagen, die von der belangten Behörde keiner Prüfung unterzogen wurden, läßt die Vermutung zu, daß der touristische Verkehr allein mit dem flugplanmäßigen Linienverkehr nicht abgedeckt werden kann bzw. nicht zu befürchten ist, daß der Linienverkehr durch einen Charterverkehr in seiner wirtschaftlichen Existenz gefährdet sei. Schließlich sieht Paragraph 9, Absatz 4, BGzLV die Möglichkeit der Erteilung von Bedingungen, Befristungen und Auflagen vor. Zum Einwand der belangten Behörde auf Beispielsfolgen für andere Gesellschaften ist zu bemerken, daß eben in jedem einzelnen Fall zu prüfen ist, ob die Voraussetzungen im Sinne des Gesetzes gegeben sind.

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. Von der von der Beschwerdeführerin beantragten Verhandlung konnte gemäß Paragraph 39, Absatz 2, Ziffer 3 und 6 VwGG abgesehen werden.

Die Entscheidung über den Aufwandsatz 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. Die Entscheidung über den Aufwandsatz 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,.

Wien, am 15. Jänner 1986

Schlagworte

Begründungspflicht Beweiswürdigung und Beweismittel Allgemein Beweiswürdigung Wertung der Beweismittel Sachverhalt Beweiswürdigung

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1986:1985030111.X00

Im RIS seit

19.04.2005

Zuletzt aktualisiert am

27.07.2017

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at