TE UVS Steiermark 2007/12/04 413.14-1/2007

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 04.12.2007

Spruch

Der Unabhängige Verwaltungssenat für die Steiermark hat durch die Kammermitglieder Dr. Klaus Stühlinger, Dr. Monika Merli und Mag. Eva Schermann über die Berufungen der Verkehrsbetriebe G KG, G b H, vertreten durch Mag. P L, Wirtschaftskammer Steiermark, gegen die Bescheide des Landeshauptmannes der Steiermark vom 18.05.2007, GZ.: FA18E-65-104/2001, GZ.: FA18E-65-116/2003, GZ.:

FA18E-65-154/2005, GZ.: FA18E-65-117/2003, FA18E-65-73/1999, FA18E-65-171/2006, FA18E-65-168/2006, GZ.: FA18E-65-169/2006 sowie gegen den Bescheid des Landeshauptmannes der Steiermark vom 15.05.2007, GZ.: FA18E-65-170/2006, wie folgt entschieden: Gemäß § 66 Abs 4 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (im Folgenden AVG) in Verbindung mit § 15 Abs 1 iVm § 37 Abs 3 Kraftfahrliniengesetz, BGBl. I Nr. 203/1999 in der Fassung BGBl. I Nr. 12/2006 (im Folgenden KfIG) wird den Berufungen Folge gegeben und die jeweiligen, in den einzelnen Bescheiden angeführten Kraftfahrlinienkonzessionen befristet bis zum 31.05.2015 erteilt.

Text

Mit der Eingabe vom 04.08.2006 stellte die Verkehrsbetriebe G KG das Ansuchen um Wiedererteilung der Konzessionen für die Kraftfahrlinien 9001, 9002, 9003, 9018, 9019, 9020, 9021, 9022 und 9039. In den Anträgen zu den einzelnen Kraftfahrlinien wurde als gewünschte Konzessionsdauer der Zeitraum von 15 Jahren angegeben. Nach Durchführung der Ermittlungsverfahren erteilte der Landeshauptmann von Steiermark mit den im Spruch näher bezeichneten Bescheiden vom 18.05.2007 und dem Bescheid vom 15.05.2005 gemäß § 1, § 3 und § 7 Abs 1 Z 1 bis 3 und § 29 Abs 1 KfIG neuerlich die Konzession zum Betrieb nachstehender Kraftfahrlinien: 9009: Konzession zum Betrieb der Kraftfahrlinie Grafendorf bei Hartberg, Schulen - Grafendorf bei Hartberg, Hauptplatz - Seibersdorf am Hammerwald, Ort - Seibersdorf am Hammerwald, Pux - Seibersdorf am Hammerwald, Lackiererei Fuchs (FA18E-65-104/2001) 9020: Konzession zum Betrieb der Kraftfahrlinie Wolfgrub - Fink - Neudorf - Penzendorf - Hartberg (FA18E-65-116/2003) 9003: Konzession zum Betrieb der Kraftfahrlinie Grafendorf bei Hartberg, Hauptplatz - Grafendorf bei Hartberg, Schulen - Pongrazen, Langhoppel - Pongrazen, Schule; mit den weiteren Streckenabschnitten a, b und c lt. Bescheid vom 18.5.2007 (FA18E-65-154/2005) 9021: Konzession zum Betrieb der Kraftfahrlinie Hartberg - Ring - Hochwarth - Schwaig - Stauchdach - Penzendorf - Hartberg, mit dem weiteren Streckenabschnitt Staudach - Greith Wilfinger - Fünfhöf, Bildstock - Hochwarth, Lehnermühle (FA18E-65-117/2003) 9019: Konzession zum Betrieb der Kraftfahrlinie Penzendorf, Gasthaus Rechberger - Ring - Kalvarienberg - Ring, Graz - Hartberg; mit dem weiteren Streckenabschnitt Hartberg, Michaeligasse - Grazerstraße - Steinfeldgasse - Altersheimgasse - Haltestelle Bezirksaltenheim - Altersheimgasse - Steinfeldgasse - Grazerstraße - Michaeligasse (FA18E-65-73/1999) 9002: Konzession zum Betrieb der Kraftfahrlinie Grafendorf bei Hartberg, Schulen - Grafendorf bei Hartberg, Hauptplatz - Grafendorf bei Hartberg, Bahnhof - Lehenbrücke - Lehen - Fink (FA18E-65-171/2006) Gleichzeitig wurde die Kraftfahrlinienkonzession um die Alternativstrecke Grafendorf, Schule - Gemeindestraße - L 422 - Kreuzung KVP

L422/LB54 - Abzweigung Grafendorf/St. Johann - L 446 - Einbindung L 446/422 erweitert. 9022: Konzession zum Betrieb der Kraftfahrlinie Grafendorf bei Hartberg, Schulen - Grafendorf bei Hartberg, Hauptplatz - Kirchbergerkreuz - Kleinerdweg, Dörf - Erdwegengrub, Weber Franzl Kreuz; mit dem weiteren Streckenabschnitt Kirchbergerkreuz - Schule Kirchberg am Walde - Erdwegen, Wiesenbauer - Erdwegengrub, Weber Franzl Kreuz (FA18E-65-168/2006) 9018: Konzession zum Betrieb der Kraftfahrlinie Grafendorf bei Hartberg, Busbahnhof (Postamt) - Seibersdorf, Ort - Grafendorf, Ort - Schloss Reitenau - Stambach, Zeil - Zeilerviertel, Gößlkreuz - Puchegg, Muhr - Puchegg, Spiegelbauer, Schachenwiese - Vorau, Stift; mit den weiteren Streckenabschnitten a, b, c, d, e und f lt. Bescheid vom 15.5.2007 (FA18E-65-170/2006) 9039: Konzession zum Betrieb der Kraftfahrlinie Vorau, Postamt - Vorau, Stift - Schachenwiese - Schachen, Schmid Franzl - Puchegg, Schacherbauer - Puchegg, Berghofer; mit den weiteren Streckenabschnitten a, b, c, und d lt. Bescheid vom 18.5.2007 (FA18E-65-169/2006) Gemäß § 15 Abs 1 iVm § 37 Abs 3 KfIG wurden die einzelnen Konzessionen bis zum 31.12.2012 erteilt. Weiters wurde gemäß § 17 Abs 2 leg. cit. antragsgemäß auch die Bewilligung erteilt, die gegenständlichen Kraftfahrlinien mit den übrigen Kraftfahrlinien der Verkehrsbetriebe G KG zu koppeln. Gemäß § 18 KfIG wurde festgehalten, dass die Kraftfahrlinienbetriebe unmittelbar nach Ablauf der bisherigen Konzessionsdauer (31.05.2007) fortzuführen sind. Nach § 16 Abs 1 und 2 KfIG schrieb die belangte Behörde der Verkehrsbetriebe G KG in den jeweiligen Bescheiden Auflagen vor, die sie beim Betrieb der Kraftfahrlinien einzuhalten hat. Die von den Anträgen der Verkehrsbetriebe G KG abweichende kürzere Konzessionsdauer begründete die belangte Behörde damit, gemäß KfIG-Novelle, BGBl. Nr. 12/2006 könne die Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie auf höchstens acht Jahre erteilt werden. Bei Vorliegen eines zeitlich begrenzten oder nur vorübergehenden Verkehrsbedürfnisses sowie zur Erreichung der in § 37 Abs 3 leg. cit. angeführten Ziele könne sie auch für einen kürzeren Zeitraum erteilt werden. § 37 Abs 3 KfIG normiere, dass die Aufsichtsbehörden bei ihren Maßnahmen auch die Ziele der Bundes- und Landesplanung zu beachten hätten. Mit Schreiben vom 23.04.2007 sei seitens der Fachabteilung 18A - Gesamtverkehr und Projektierung - des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung ein Regierungsbeschluss vom 16.04.2007 übermittelt worden. In Anlehnung an diesen Regierungsbeschluss sei seitens der Fachabteilung 18A mit Schreiben vom 11.05.2007 der Auftrag ergangen, die Konzessionsendzeiten der Kraftfahrlinien im Hartberger Oberland mit Dezember 2012 festzulegen. Begründet worden sei dieser Antrag damit, es sei verkehrsplanerisch (ausschreibungstechnisch) sinnvoll, die derzeit unterschiedlichen Konzessionsendzeiten in verkehrsgeografisch zusammenhängenden Bereichen zu vereinheitlichen. Der in den Bescheidebegründungen genannte Schriftverkehr und der zitierte Regierungsbeschluss befanden sich nicht in den vorgelegten Akten. Die Berufungen der Verkehrsbetriebe G KG - alle vom 29.05.2007 - richteten sich ausschließlich gegen die Erteilung der Konzessionen auf die Dauer von (nur) fünf Jahren. Auf Grund der Trennbarkeit der Sache war die Wiedererteilung der einzelnen Kraftfahrlinienkonzessionen unter den in den Bescheiden angeführten Verpflichtungen und Auflagen nicht Gegenstand des Berufungsverfahrens. Begründet wurden die Berufungen damit, dass die Verkürzung der ohnehin schon herabgesetzten gesetzlich möglichen Konzessionsdauer von acht Jahren eine wirtschaftliche Benachteiligung (gegenüber anderen Verkehrsbetrieben) bedeute. Es werde ersucht, die Konzessionsdauer für die in Rede stehenden Konzessionen bis zum Jahre 2015 (gesetzliche Höchstfrist) zu erteilen. In der mündlichen Verhandlung vom 04.12.2007 brachte die Berufungswerberin, vertreten durch Mag. P L, Wirtschaftskammer Steiermark, zum angegebenen Grund für die Nichtgewährung der höchstmöglichen Konzessionsdauer noch ergänzend vor, der Wirtschaftskammer - und auch den einzelnen Unternehmen - sei die verkehrspolitische Fachplanung des Landes Steiermark nicht bekannt. Dies führe dazu, dass keine verlässliche Basis bestünde, auf der die einzelnen Unternehmen - vor allem die Klein- und Mittelbetriebe, die im Verkehrsverbund Steiermark zusammengeschlossen seien (insgesamt 64 Unternehmen) - ihre betriebsinternen Entscheidungen treffen könnten. OAR E W - er vertrat die belangte Behörde - wies darauf hin, dass die Landesverkehrsplanung durch die Verbundgesellschaft (das sind 95 Prozent der Unternehmen) gemeinsam mit der Planungsabteilung FA18A erfolge; letztere sei auch für die Förderungsmittel zuständig. Zu unterscheiden sei zwischen eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Leistungen, die die Verkehrsbetriebe erbringen. Die gemeinwirtschaftlichen Leistungen würden von Land und Verkehrsverbund gefördert werden. Daraus ergebe sich die Notwendigkeit von öffentlichen Ausschreibungen nach dem Vergaberecht. Um die in Hinkunft notwendigen Ausschreibungen planen zu können, sei als erster Schritt geplant, den Ablauf der bestehenden Konzessionen - gebündelt nach Regionen - zu vereinheitlichen, um danach, als zweiten Schritt, die gemeinwirtschaftlichen Leistungen in den jeweiligen Bündelbereichen unter Einhaltung klar definierter Ausschreibungskriterien auszuschreiben. In diesem Zusammenhang verwies OAR E W auf den von ihm beigebrachten Regierungsbeschluss, Aktenvermerk vom 27.03.2007, (Beilage ./C) mit nachstehendem Inhalt: Durch die letzte Novellierung des Bundesgesetzes über die

linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz - KfLG) mit Wirksamkeit 14.1.2006 (BGBl. I Nr. 12/2006 vom 13.1.2006) müssen bei allen Leistungsbestellungen im Kraftfahrlinienverkehr die anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechtes berücksichtigt werden, eine einfache Bestellung beim Konzessionär ist nicht mehr zulässig. Zudem ist die nahezu automatische Verlängerung von Kraftfahrlinienkonzessionen nicht mehr vorgesehen. Grund für diese Änderung war ein EU-Vertragsverletzungsverfahren gegen die Republik Österreich bezüglich einer Leistungsbestellung bei der nunmehrigen ÖBB-Postbus GmbH im Bereich Osttirol. Die Anwendung des Vergaberechtes wurde bei den zuletzt abgeschlossenen Verkehrsdienstverträgen bereits berücksichtigt, wobei auf Grund des teilweise großen Zeitdruckes in manchen Fällen Vorgangsweisen gewählt werden mussten, welche auf Dauer vor der Vergabekontrollbehörde nicht haltbar wären. Allgemein hat sich gezeigt, dass die bestehenden Konzessionsrechte der Unternehmen ein großer Hemmschuh bei der Bestellung von Zusatzleistungen sind. Die Praxis zeigt, dass die Vergabe der Konzessionen und 'gemeinwirtschaftlichen' Leistungen, welche vom Konzessionär nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden können, in einem gemeinsamen Verfahren erfolgen muss. Nur so ist eine effiziente Mittelverwendung zu gewährleisten. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen die derzeit unterschiedlichen Konzessionslaufzeiten in verkehrsgeographisch zusammenhängenden Bereichen vereinheitlicht werden. Zu diesem Zweck dürfen auslaufende Konzessionen nur mehr bis zu einem festgelegten Stichtag je Region vergeben werden. Dabei ist aber kein Eingriff in bestehende Konzessionsrechte vorgesehen. Diese Beschränkung der Laufzeit bei der Neuvergabe der Konzessionen ist auf Grund einer ebenfalls neuen Bestimmung des Kraftfahrliniengesetzes möglich, und zwar dann, wenn dies zur Berücksichtigung der Ziele der Landesplanung erforderlich ist ('... zur Erreichung der in § 37 Abs. 3 angeführten Ziele kann sie auch für einen kürzeren Zeitraum erteilt werden' §15 Abs.3 KfLG). Um diese gesetzliche Möglichkeit zu nützen, ist eine zweistufige Vorgangsweise vorgesehen. Im ersten Schritt sollen die maximalen Laufzeiten bei Neuvergaben für die einzelnen Linien festgelegt werden, damit diese danach in gemeinsamen Losen vergeben werden können. Im zweiten Schritt wird eine genaue Vorgangsweise für die gemeinsame Vergabe von Konzession und Zusatzleistung ausgearbeitet. Im ersten Schritt hat die Fachabteilung 18A bereits einen Katalog der Linienbündel samt erforderlichen Ablaufristen erstellt. Dieser Katalog ist von der Fachabteilung 18E als Zielsetzung der Landesplanung im Sinne von § 37 Abs. 3 KfLG bei der Erteilung der Konzessionen verbindlich zu berücksichtigen. Im zweiten Schritt wird die FA18A eine konkrete Vorgangsweise erarbeiten, bei welcher insbesondere Folgendes zu beachten ist: - Berücksichtigung eines integrierten Planungsinteresses des Landes für verkehrsgeographisch zusammenhängende Regionen - Vergabe der Regionen über Lose zur möglichst weitgehenden Absicherung der bestehenden Struktur auf Seite der Verkehrsunternehmen ('Anbietermarkt') - die arbeits- und sozialrechtlichen Auswirkungen auf die Mitarbeiter - die gesetzlichen Rahmenbedingungen sowie deren erforderliche Weiterentwicklung (EU-Verordnung, Nahverkehrsreform) - allfällige Notwendigkeit zur Änderung der geltenden Regelungen der Verbundfinanzierung (Tarifbestellung) - Möglichkeit einer konstruktiven Ausschreibung und Erstellung der dafür erforderlichen methodischen und technischen Instrumente. Die regionalen Bündel seien - so OAR E W weiter - im Hinblick auf die bestehenden Konzessionsbefristungen gebildet worden. Die Verkehrsbetriebe G KG falle, wie auch die ÖBB-Postbus GmbH, in den Hartberger Raum (Hartberger Oberland), wo die Konzessionen größtenteils mit dem Jahre 2012 befristet seien. Aus der von OAR E W beigebrachten Unterlage mit der Überschrift Ausschreibungsdatum der Linienbündel (Beilage ./A) gehen die einzelnen regionalen Linienbündel hervor. Zum Hartberger Oberland ist darin - abweichend von den Angaben des Behördenvertreters - festgehalten: Anzahl von KfL-Nr. 49, Anzahl von VNr. 49, Maximum von Konzessionen bis (KFL) 18.09.2016. Auf diesen Widerspruch angesprochen, verwies OAR E W neuerlich auf das in den Bescheidbegründungen erwähnte, sich nicht in den Akten befindliche Schreiben der FA18A vom 11.05.2007 an die FA18E mit dem Befristungsauftrag bis 2012. Die Unterlagen (grafische Darstellung und Ausschreibungsdaten der Linienbündel) habe er erst vorige Woche erhalten. Weitere Vorhaben bzw. Ziele der Verkehrsplanung seien der Behörde nicht bekannt. Zum Benachteiligungsargument legte die Berufungswerberin die Bescheide des Landeshauptmannes vom 03.09.2007 bzw. 05.11.2007 zu den GZ.: FA18E-61-71/2000-17 und GZ.: FA18E-61-54/1999-10 vor. Mit den zitierten Bescheiden (Beilage ./E und Beilage ./D) erteilte der Landeshauptmann von Steiermark der ÖBB-Postbus GmbH auf die Anträge vom 25.05.2005 und 31.01.2006 hin die Konzession zum Betrieb von zwei Kraftfahrlinien auf Strecken im regionalen Bereich des Linienbündels Hartberger Oberland gemäß § 15 Abs 1 KfLG, jeweils auf die Dauer von acht Jahren, befristet bis zum 15.10.2015 bzw. bis zum 10.11.2015. OAR E W verwies in diesem Zusammenhang auf die zeitlich früher gestellten Anträge. Die Frage, weshalb in den (gegenüber den verfahrensgegenständlichen) später erlassenen Wiedererteilungsbescheiden, betreffend die ÖBB-Postbus GmbH, der Regierungsbeschluss vom 27.03.2007 mit dem dort formulierten Zielen keine Berücksichtigung fand (kürzere

Wiedererteilungsdauer), konnte der Vertreter der belangten Behörde nicht beantworten. Der Unabhängige Verwaltungssenat für die Steiermark ist bei seiner Entscheidung von folgenden Überlegungen ausgegangen: Gemäß § 66 Abs 4 AVG hat die Berufungsbehörde, sofern die Berufung nicht wegen Unzulässigkeit oder Verspätung zurückzuweisen ist, immer in der Sache selbst zu entscheiden. Sie ist berechtigt, ihre Anschauung sowohl hinsichtlich des Spruches als auch hinsichtlich der Begründung an die Stelle jener der Unterbehörde zu setzen und demgemäß den angefochtenen Bescheid nach jeder Richtung abzuändern. Nach § 37 Abs 1 KfVG haben zur Optimierung des öffentlichen Personenverkehrs die Aufsichtsbehörden fördernd darauf einzuwirken, dass die Interessen der verschiedenen Verkehrsträger des öffentlichen Personenverkehrs ausgeglichen und ihre Leistungen und ihre Entgelte aufeinander abgestimmt werden. Sie haben zu diesem Zweck die freiwillige Zusammenarbeit und die Zusammenschlüsse der Unternehmen, wie beispielsweise Gemeinschaftsverkehre und Verkehrsverbände, zu fördern. Nach § 37 Abs 2 leg. cit. gilt im Sinne des Abs 1 als 1. Gemeinschaftsverkehr die Kooperation einzelner Berechtigungsinhaber mit dem Zweck, zwei oder mehrere ihrer Kraftfahrlinien mit durchgehenden Kursen und durchgehenden Beförderungspreisen gemeinsam zu betreiben; 2. Verkehrsverbund die Kooperation möglichst aller in einem bestimmten Gebiet (Verbundraum) tätigen Verkehrsunternehmen des öffentlichen Personenverkehrs (Eisenbahn- und Kraftfahrlinienunternehmen) in einer Organisation mit Rechtspersönlichkeit zum Zwecke der Angebotsoptimierung und der unternehmensübergreifenden Anwendung eines einheitlichen Fahrpreissystems in einem zusammenhängenden und koordinierten Verkehrsnetz; 3. Angebotsoptimierung die Einrichtung und befriedigende Bedienung und erforderlichenfalls die Erweiterung und Änderung von Verkehrsverbindungen sowie die Abstimmung der Fahrpläne in wirtschaftlich zumutbarem Rahmen. Nach § 37 Abs 3 leg. cit. haben die Aufsichtsbehörden bei ihren Maßnahmen auch die Ziele der Bundes- und Landesplanung zu beachten. Nach § 15 Abs 1 KfVG, in der Fassung der Novelle zum KfVG, BGBl. I Nr. 12/2006, in Kraft getreten am 14.01.2006, wird die Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie auf höchstens acht Jahre erteilt. Bei Vorliegen eines zeitlich begrenzten oder nur vorübergehenden Verkehrsbedürfnisses sowie zur Erreichung der in § 37 Abs 3 angeführten Ziele kann sie auch für einen kürzeren Zeitraum erteilt werden. Durch die Novellierung dieser Bestimmung wurde die maximale Konzessionsdauer von bisher zehn auf acht Jahre herabgesetzt und mit der Einfügung des hervorgehobenen Halbsatzes zur Erreichung von Zielen der Bundes- und Landesplanung vorrangig den Ländern ein verkehrspolitischer Spielraum eingeräumt. Das aus dem Regierungsbeschluss vom 27.03.2007 zu erschießende Ziel einer effizienten Mittelverwendung im Zusammenhang mit der Bestellung von Zusatzleistungen kann ein verkehrspolitisches Ziel sein, auf das bei der Festsetzung von Konzessionszeiträumen Bedacht genommen werden soll. Diesem Ziel ist allerdings nur dann mit der Verkürzung von Konzessionsendzeiten (gegenüber der gesetzlichen Höchstdauer) schrittweise näher zu kommen, wenn die Konzessionsendzeiten tatsächlich zu einer Vereinheitlichung der Gültigkeitsdauer der einzelnen Konzessionen innerhalb eines regionalen Raumes führen. Vorerst ist in der mündlichen Verhandlung hervorgekommen, dass der belangten Behörde zum Zeitpunkt der Erlassung der Bescheide im Ergebnis nur ein Befristungsauftrag bis 2012, und keine näheren Informationen zur Landesplanung vorgelegen sind. Um sich auf den Tatbestand im § 37 Abs 3 KfVG stützen zu können, hätte die belangte Behörde - und dies ergibt sich schon daraus, dass Ermessensentscheidungen gegenüber den davon betroffenen Verfahrensparteien schlüssig und nachvollziehbar zu begründen sind - der Frage nachzugehen gehabt, ob die in den Fällen der Verkehrsbetriebe G KG gewählte zeitliche Befristung der Konzessionsdauer auf fünf Jahre (2012) dem Ziel im Regierungsbeschluss zumindest mittelfristig (durch Vereinheitlichung der Konzessionsendzeiten im Linienbündel Hartberger Oberland) dient. Bei dieser Prüfung hätte die Behörde anhand der erst aus Anlass der Berufungsverfahren beigegebenen Unterlagen feststellen können, dass im Hartberger Raum das Maximum von Konzessionen bis 18.9.2016, und nicht bis zum Jahre 2012, befristet ist. Durch die Konzessionserteilungen an die (auch im Hartberger Oberland fahrenden) ÖBB-Postbus GmbH bis zum Jahre 2015 hat die belangte Behörde gezeigt, dass selbst der von ihr mehrmals genannte Befristungsauftrag bis 2012 für sie nicht in allen Fällen richtungsweisend ist. Abgesehen davon, dass eine solche Entscheidungspraxis gleichheitswidrig ist, wurde durch die Festlegung unterschiedlicher Konzessionsendzeiten im Linienbündel Hartberger Oberland das proklamierte (Teil)ziel einer Vereinheitlichung von Konzessionsendzeiten innerhalb eines regional zusammenhängenden Verkehrsraumes fallen gelassen. Eine Verkürzung der gesetzlich vorgesehenen Höchstdauer von acht Jahren auf fünf Jahre ist damit jedenfalls nicht mehr zu begründen. Eine über den Vereinheitlichungsgedanken hinausreichende Landesplanung, die im Konzessions(wieder)erteilungsverfahren zu berücksichtigen wäre, ist nicht bekannt. Es war daher den Berufungen Folge zu geben und (auch) der Verkehrsbetriebe G KG die in Rede stehenden Kraftfahrlinienkonzessionen bis zum Jahre 2015 zu erteilen.

Schlagworte

Kraftfahrlinienkonzession Konzessionszeiten Höchstdauer Vereinheitlichung Zusatzleistungen Gleichheitsgrundsatz

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at