jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE Vwgh Erkenntnis 1998/10/7 96/12/0281

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 07.10.1998

Index

63/02 Gehaltsgesetz;

Norm

GehG 1956 §20b Abs1 Z1;
GehG 1956 §20b Abs1 Z3;
GehG 1956 §20b Abs1;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Knell und die Hofräte Dr. Germ, Dr. Höß, Dr. Riedinger und Dr. Waldstätten als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Julcher, über die Beschwerde des Mag. L in S, gegen den Bescheid des Bundesministers für Finanzen vom 5. Juli 1996, Zl. 40 1100/4-IV/1/95, betreffend Fahrtkostenzuschuß, zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Der Bund hat dem Beschwerdeführer Aufwendungen in der Höhe von S 420,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Der Beschwerdeführer steht als Beamter des Höheren Finanzdienstes in einem öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnis zum Bund; er ist in St. Pölten wohnhaft und als Jurist bei der Finanzlandesdirektion für Wien, Niederösterreich und Burgenland in Wien III, Vordere Zollamtsstraße 7, als Rechtsmittelsachbearbeiter und Berichterstatter tätig.

Mit Schreiben vom 6. März 1995 meldete der Beschwerdeführer die ab 1. März 1995 erhöhten Monatskartentarife der von ihm auf der Strecke St. Pölten bis Wien-Landstraße benützten Verkehrslinien (ÖBB S 825,--, Wiener Verkehrsverbund Kernzone S 500,--) und ersuchte bei Heranziehung abweichender Tarife um bescheidmäßige Erledigung der Neuberechnung des Fahrtkostenzuschusses.

Die Dienstbehörde erster Instanz sprach darüber mit Bescheid vom 28. August 1995 wie folgt ab:

"Auf Ihren Antrag vom 6. März 1995 wird festgestellt, daß Ihnen gemäß § 20 b Abs. 1 bis 4 und Abs. 8 des Gehaltsgesetzes 1956 (GG 1956), BGBl. Nr. 54, ein Fahrtkostenzuschuß vom 1. März 1995 an mit monatlich S 345,-- (brutto) und vom 1. Mai 1995 an mit monatlich S 299,-- (brutto) gebührt."

In der Begründung wurde u.a. ausgeführt, der Beschwerdeführer habe - bisher - für die Zurücklegung der Wegstrecke von seinem Wohnort in 3100 St. Pölten, H-Straße 26, zu seiner Dienststelle in 1031 Wien, Vordere Zollamtsstraße 7,

den Fahrtkostenzuschuß unter Zugrundelegung der Kosten für fünf Außenzonen ÖBB und der Kernzone unter Einbeziehung der Verkehrsmittel der Wiener Verkehrsbetriebe erhalten. Nach Wiedergabe der Rechtslage wurde weiter im erstinstanzlichen Bescheid ausgeführt, es sei vorerst festzuhalten, daß an Fahrtauslagen nur die Aufwendungen für das billigste in Betracht kommende öffentliche Beförderungsmittel nach dem günstigsten Tarif einschließlich der Kosten der notwendigen Benützung eines innerstädtischen öffentlichen Beförderungsmittels zu berücksichtigen seien. Stünden für die Strecke zwischen Wohnung und Dienststelle wahlweise mehrere öffentliche Beförderungsmittel zur Verfügung, so sei das billigste zu benützen. Ausnahmen seien nur dann zulässig, wenn der Beamte mit dem billigsten öffentlichen Beförderungsmittel eine unverhältnismäßig längere Hinreise- oder Rückreisezeit aufwenden müßte. Dies sei dann der Fall, wenn die tägliche Zeiteinbuße des Beamten im Verhältnis zur günstigsten Fahrtverbindung etwa eine Stunde betrage. Ferner fordere das Gesetz nicht, daß der Beamte das betreffende billigste Massenbeförderungsmittel auch tatsächlich benütze; es sei vielmehr dem Beamten selbst überlassen, auf welche Weise er den Weg von der Wohnung zur Dienststelle und retour zurücklege. Der Fahrtkostenzuschuß selbst sei jedenfalls - wie bereits ausgeführt - unter Zugrundelegung der monatlichen Kosten für das billigste öffentliche Verkehrsmittel zu bemessen. Für die Zurücklegung der Wegstrecke Wohnort St. Pölten - Dienstort Wien und zurück stünden dem Beschwerdeführer folgende Verkehrsverbindungen zur Verfügung:

"Variante I:

a) Hinfahrt:

ÖBB St. Pölten - Bhf. Wien/Hütteldorf

ab 5.36 Uhr an 6.17 Uhr

ÖBB Bhf. Wien/Hütteldorf - Bhf. Wien/Mitte

ab 6.25 Uhr an 6.59 Uhr

b) Rückfahrt:

ÖBB Bhf. Wien/Mitte - Bhf. Wien/Penzing

ab 15.45 Uhr an 16.09 Uhr

ÖBB Bhf. Wien/Penzing - St. Pölten

ab 16.16 Uhr an 17.12 Uhr

Kosten: Monatskarte für 6 Außenzonen im Verkehrsverbund

Ost-Region S 756.- (ab 1. März 1995).

Variante II:

a) Hinfahrt:

ÖBB St. Pölten - Bhf. Wien/Hütteldorf

ab 6.14 Uhr an 6.55 Uhr

U 4 Hst. Wien/Hütteldorf - Hst. Wien/Landstraße

ab 7.05 Uhr an 7.24 Uhr

b) Rückfahrt:

U 4 Hst. Wien/Landstraße - Hst. Wien/Hütteldorf

ab 15.55 Uhr an 16.14 Uhr

ÖBB Bhf. Wien/Hütteldorf - St. Pölten

ab 16.19 Uhr an 17.12 Uhr

Kosten: Monatskarte für die Kernzone sowie für 5 Außenzonen im Verkehrsverbund Ost-Region S 1.184.- (ab 1. März 1995)."

Aus dieser Gegenüberstellung ergebe sich, daß die Hinreisezeit nach Variante I 1 Stunde und 23 Minuten und nach

Variante II 1 Stunde und 10 Minuten sowie die Rückreisezeit nach Variante I 1 Stunde und 27 Minuten bzw. nach Variante II 1 Stunde und 17 Minuten betrage. Die billigere Variante I führe somit zu einer täglichen Zeiteinbuße von lediglich 23 Minuten. Demnach seien dem Fahrtkostenzuschuß die monatlichen Fahrtauslagen für sechs Außenzonen im Verkehrsverbund Ost-Region (ausgehend von der Variante I) zugrunde zu legen. In der Begründung des erstinstanzlichen Bescheides folgt dann die Berechnung des Fahrtkostenzuschusses unter Berücksichtigung des mit 1. Mai 1995 erhöhten Eigenanteils. Hinsichtlich der beantragten Benützung des innerstädtischen Autobusses in St. Pölten führte die Dienstbehörde in der Begründung des erstinstanzlichen Bescheides aus, Erhebungen beim Vermessungsamt St. Pölten hätten ergeben, daß die Entfernung zwischen der Wohnung des Beschwerdeführers zum Hauptbahnhof 1440 m betrage. Die der Wohnung des Beschwerdeführers nächstgelegene Autobushaltestelle befinde sich in der E-Straße in St. Pölten. Ausgehend von der Abfahrts- und Ankunftszeit des Zuges nach der dargestellten Variante I ergebe sich, daß der Bus für die Hinfahrt nicht benützbar sei, und daß für die Rückfahrt die Wartezeit zwischen der Ankunft des Zuges in St. Pölten um 17.12 Uhr und der Abfahrt des Autobusses vom Hauptbahnhof um 17.45 Uhr bei einer Fahrzeit von lediglich 4 Minuten 33 Minuten betrage. Gehe man weiters davon aus, daß einem gesunden Menschen - Gegenteiliges sei vom Beschwerdeführer nicht behauptet worden - die Zurücklegung einer Wegstrecke von 1 km zu Fuß in 15 Minuten durchaus möglich sei, bedeute dies, daß der Beschwerdeführer die bereits erwähnte Wegstrecke in ca. 22 Minuten zu Fuß zurücklegen könne. Berücksichtige man ferner die Fußwegstrecke zwischen der der Wohnung des Beschwerdeführers nächstgelegenen Autobushaltestelle und der Wohnung selbst, das seien 230 m, oder eine Fußmarschzeit von rund 4 Minuten, könne die Wohnung frühestens um

17.53 Uhr erreicht werden. Werde die Wegstrecke hingegen zu Fuß zurückgelegt, könne die Wohnung bereits um 17.34 Uhr wieder betreten werden. Aus diesen Gründen habe der bereits mehrfach erwähnte innerstädtisch verkehrende Autobus nicht als zweckmäßigerweise in Betracht kommendes öffentliches Beförderungsmittel angesehen werden können und sei somit auch nicht für die Berechnung des Fahrtkostenzuschusses herangezogen werden.

Gegen diesen Bescheid erhob der Beschwerdeführer Berufung, in der er im wesentlichen vorbrachte, seitens der Dienstbehörde sei nicht berücksichtigt worden, welches Beförderungsmittel für ihn im gegebenen Gesamtzusammenhang zweckmäßigerweise in Betracht komme. Dem Gesetzestext könne ferner nicht entnommen werden, daß für den Fall des Bestehens mehrerer öffentlicher Beförderungsmittel auf derselben Strecke zwischen Wohnung und Dienststelle immer das billigste Verkehrsmittel benützt werden müsse. Weiters sei dem Gesetz - entgegen der Bescheidbegründung - auch keine "Zumutbarkeitsbestimmung" im Ausmaß von "etwa 1 Stunde" zu entnehmen. Es sei vielmehr bei der Beurteilung der Frage, welches Beförderungsmittel zweckmäßigerweise benutzt werde, auf die Gesamtheit aller Kriterien Rücksicht zu nehmen, die für eine solche Entscheidung bei objektiver Betrachtungsweise als erheblich anzusehen seien. Die bloße Einschränkung der angestellten Betrachtung auf Teilstrecken, ohne Berücksichtigung der Gesamtwegstrecke, lasse den Bescheid ebenso rechtswidrig erscheinen, wie die Nichtberücksichtigung der vom Beschwerdeführer vorgebrachten Zweckmäßigkeitsgründe. Er erachte andere als die in der Bescheidbegründung angeführten Weg- und Zeitvarianten als zweckmäßiger. Die von ihm zweckmäßigerweise benützten Beförderungsmittel sowie die Gründe hiefür hätten im Rahmen des (- ihm nicht gewährten -) Parteiengehörs erforscht werden können (- wird näher ausgeführt -).

In der dem Bescheidspruch für die Hinfahrt zugrunde gelegten Weg- und Zeitvariante I werde die Ankunftszeit im Bahnhof Wien-Mitte mit 6.59 Uhr angegeben. Beim angestellten Zeitvergleich sei jedoch unberücksichtigt geblieben, daß auch am Bahnhofsareal Wegstrecken zurückzulegen seien, die im vorliegenden Fall mit zwei bis vier Minuten anzusetzen seien. Bei Berücksichtigung allein dieses Umstandes sei der frühestmögliche Dienstbeginn bereits rechnerisch - ohne Kalkulation der regelmäßig auftretenden Verspätungen -

7.15 Uhr. Bei objektiver Betrachtung richte sich die Wahl des entsprechenden Beförderungsmittels nach jenen als erheblich anzusehenden Kriterien. Als ein solches sei der jeweils mögliche Dienstbeginn sowie dessen Ende ebenso anzusehen, wie der Umstand, daß für die Wahl auch die Länge der Fahrzeit ausschlaggebend sei. So sei bei Wahl der U 4 vom Bahnhof Hütteldorf ab 6.23 Uhr und Wien-Landstraße an 6.42 Uhr ein Dienstbeginn um 6.45 Uhr möglich. Zur von der Dienstbehörde berechneten Hinfahrtvariante I ergebe dies eine objektive Verkürzung des Zeitaufwandes bis Dienstbeginn um 30 Minuten. Auch die Rückfahrtsvariante I bringe für den Beschwerdeführer eine unzumutbare Fahrzeitverlängerung. Denn die Wegzeit, berechnet ab Dienstende um 15.30 Uhr (bei Abfahrt um

15.45 Uhr könne Dienstende nicht gleichfalls um 15.45 Uhr sein!), betrage unter Einberechnung einer zweiminütigen Gehzeit am Bahnhof St. Pölten sowie weiterer 22 Minuten bis zur Wohnung 2 Stunden und 6 Minuten. Gegenüber der

tatsächlich vergleichbaren zweckmäßigeren kürzeren Variante, nämlich:

"Dienstende: 15.45 Uhr

U 3 Wien/Mitte ab 15.47 Uhr - Wien/Westbahnhof an 15.56 Uhr

ÖBB Wien/Westbahnhof ab 16.00 Uhr - St. Pölten Hbhf. an 16.40 Uhr

Gehzeit 24 Minuten

= Rückfahrtszeit: 1 Stunde 19 Minuten",

ergebe die dem Bescheid zugrunde gelegte Variante I für die Rückfahrt eine unzumutbare Wegzeitverlängerung von 47 Minuten.

Da die Frage der Zweckmäßigkeit des jeweilig benützten öffentlichen Beförderungsmittels immer im Zusammenhang für die Gesamtstrecke sowie im Hinblick für die tägliche Hin- und Rückfahrt zu prüfen sei, müsse in der Bescheidvariante I nicht bloß eine Fahrzeitverlängerung von "lediglich" 23 Minuten, sondern vielmehr eine solche von 1 Stunden 17 Minuten in Kauf genommen werden.

Des weiteren sei aber auch die angeführte Variante II zum Vergleich ungeeignet, weil ein zu einer anderen Zeit verkehrender Eilzug ausgewählt worden sei, andererseits weil dieser Zug vom Beschwerdeführer auf Grund seines frühen Dienstbeginnes nur in den seltensten Fällen benützt werde. Er trete nämlich seinen Dienst größtenteils zwischen 6.30 Uhr und 7.00 Uhr an; dies sei nur unter Einbeziehung der U 4 ab Hütteldorf möglich, weil zum Zeitpunkt der Ankunft des Eilzuges um 5.50 Uhr in Hütteldorf bis zur Abfahrt des von der Dienstbehörde ausgewählten unzweckmäßigen nächsten Verkehrsmittels Schnellbahn eine Wartezeit von 45 Minuten verstreiche. Im Mittelpunkt der Überlegungen bei der Auswahl der öffentlichen Beförderungsmittel stehe die zeit- und wegmäßig kürzeste Verbindung. Diese stelle im Zeitraum zwischen 16.00 Uhr und 17.00 Uhr der Schnellzug ab Wien/Westbahnhof um 17.00 Uhr dar. Nach Ankunft in St. Pölten um 17.40 Uhr fahre bereits um 17.45 Uhr ein Bundesbus Richtung Wohnung, sodaß diese um 17.53 Uhr erreicht werde. Dies entspreche unter Berücksichtigung des Dienstendes um 16.45 Uhr einer Wegzeit von 1 Stunde und 8 Minuten und gegenüber der Rückfahrtvariante II einer Zeitersparnis von 41 Minuten. Es sei zwar unbestritten, daß der Bundesbus vom Beschwerdeführer morgens nicht benützt werden könne, er werde aber bei der Rückfahrt bei einer teilweise nur zweiminütigen Wartezeit vom Beschwerdeführer tatsächlich verwendet. Zu den angeblich fehlenden Ausführungen zum Gesundheitszustand des Beschwerdeführers brachte dieser in seiner Berufung vor, daß dieser nicht Gegenstand seiner Meldung vom 6. März 1995 gewesen sei. Falls diese Frage von der Dienstbehörde als relevant gewertet worden sei, hätte sie ihm diesbezüglich vorher Parteiengehör gewähren müssen. Über Befragen hätte sie dann die Auskunft erhalten, daß der Beschwerdeführer seit längerem an ärztlich diagnostiziertem Bronchialasthma leide und deswegen bei einem Lungenfacharzt in Behandlung stehe. Nach dessen Anweisungen habe er größere Belastungen in kalter oder feuchter Luft zu meiden. Da die Wegstrecke Wohnung - Bahnhof extrem Wind und Wetter ausgesetzt sei und der Weg über zwei größere Erhebungen führe, sei die Benützung des auf dieser Wegstrecke verkehrenden innerstädtischen Verkehrsmittels allein aus diesem Grund für ihn notwendig.

In einer Berufungsergänzung vom 20. September 1995 teilte der Beschwerdeführer innerhalb offener Rechtsmittelfrist mit, daß die Gründe für seinen Dienstbeginn zwischen 6.30 Uhr und 7.00 Uhr die vom Dienstgeber angeordneten Überstunden sowie seine Inanspruchnahme der Gleitzeitregelung sei.

Mit dem nach Erhebung der Säumnisbeschwerde ergangenen angefochtenen Bescheid gab die belangte Behörde der Berufung des Beschwerdeführers nicht statt.

Zur Begründung wird nach Wiedergabe des erstinstanzlichen Bescheides mit Darstellung der zwei von der Dienstbehörde erster Instanz angenommenen Fahrtvarianten, der Berufung und der Rechtslage weiters ausgeführt, strittig sei die Frage, welches Beförderungsmittel im Hinblick auf § 20 b Abs. 1 Z. 3 GG 1956 in Betracht komme. Nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes sei bei Gewährung eines Fahrtkostenzuschusses nach dem Gesetz nicht das zweckmäßigere Beförderungsmittel in Betracht zu ziehen, sondern ein Beförderungsmittel, das zweckmäßigerweise benützt werde. Die Beurteilung habe sich dabei auf die Gesamtheit aller Kriterien zu beziehen, die für eine solche Entscheidung bei objektiver Betrachtung als erheblich anzusehen sei. Eine Auswahlmöglichkeit ziehe das Gesetz nur bei der Höhe der Kosten durch die Verwendung der Steigerungsstufe "billigste" in Betracht.

Wenn auch der Anspruch auf Fahrtkostenzuschuß grundsätzlich von der Art der Zurücklegung der Wegstrecke zwischen Dienststelle und nächstgelegener Wohnung unabhängig sei, was bedeute, daß es (zumindest grundsätzlich) nicht ausschlaggebend sei, in welcher Weise der Beamte die Wegstrecke zwischen Dienststelle und nächstgelegener Wohnung tatsächlich zurücklege, komme der Frage der Zumutbarkeit eines Zeitverlustes, der sich durch die Zugrundelegung der billigsten Fahrtvariante im Verhältnis zu anderen ergebe, bei der Prüfung der Kriterien für die Ermittlung des zweckmäßigerweise in Betracht kommenden öffentlichen Verkehrsmittels Bedeutung zu. Der Verwaltungsgerichtshof habe in diesem Zusammenhang einen Zeitverlust von einer Stunde pro Tag als nicht unzumutbar eingestuft.

Der Beschwerdeführer nehme die gleitende Dienstzeit in Anspruch, wodurch ihm die Möglichkeit eingeräumt sei, innerhalb des durch das Institut der Gleitzeit gegebenen zeitlichen Rahmens den Beginn und das Ende der täglichen Dienstzeit selbst zu bestimmen. Eine aus Anlaß der Berufung erfolgte Einsichtnahme in die Zeitkarten des Beschwerdeführers ab März 1995 habe ergeben, daß auch innerhalb der einzelnen Monate zum Teil erheblich unterschiedliche Dienstbeginn- bzw. Dienstschlußzeiten aufgeschienen seien. Dieser Umstand liege im Wesen der Gleitzeitregelung und bedürfe selbstverständlich keiner eigenen Begründung. Es müsse jedoch der Dienstbehörde unbenommen bleiben, bei Dienstnehmern, die die Gleitzeit in Anspruch nähmen, einen (fiktiven) Dienstplan festzulegen. Als fiktiver Dienstplan gelte für die Bediensteten der Finanzverwaltung, die die Gleitzeit in Anspruch nähmen, die Zeit von 7.30 Uhr bis 15.30 Uhr. Wenn die Bescheidbehörde bei der Prüfung der Verkehrsverbindungen aus Anlaß der Feststellung der Gebührlichkeit eines Fahrtkostenzuschusses von diesem (fiktiven) Dienstplan ausgegangen sei, so könne darin keine unsachliche Vorgangsweise erblickt werden.

Bezüglich der vom Beschwerdeführer ins Treffen geführten Verkürzung des Zeitaufwandes bei der Hinfahrt um 30 Minuten sei einzuwenden, daß aus der Möglichkeit der Gleitzeit und der damit verbundenen Verpflichtung zur Führung einer Zeitkarte "etwas überzogene zeitliche Auswirkungen" gefolgert würden. Einerseits werde unter Zugrundelegung einer U 4-Ankunft in der Haltestelle Wien/Landstraße um 6.42 Uhr ein Dienstbeginn um 6.45 Uhr als möglich angesehen, andererseits jedoch bei Ankunft der Schnellbahn im Bahnhof Wien/Mitte um 6.59 Uhr (Variante I) ein möglicher Dienstbeginn erst mit 7.15 Uhr angenommen. Wenn auch die Verpflichtung zur ordnungsgemäßen Führung der Zeitkarten und zur exakten Einhaltung der Gleitzeitregelung keineswegs verkannt werde, so erscheine die vom Beschwerdeführer erstellte Berechnung, die bei einer um 17 Minuten divergierenden Ankunft einen um 30 Minuten auseinanderklaffenden Dienstbeginn nach sich ziehe, als fragwürdig, zumal bei einer geringfügigen Verspätung der vom Beschwerdeführer angeführten U 4-Ankunft der Dienstbeginn auch nach seiner Variante sofort um 15 Minuten später erfolgen würde.

Bei der Rückfahrt habe der Beschwerdeführer eine Wegzeitverlängerung durch die herangezogene Variante I von 47 Minuten ermittelt. Hiezu sei anzumerken, daß die nach Auffassung des Beschwerdeführers zweckmäßigere Variante von einem Dienstende um

15.45 Uhr ausgegangen sei und allein deshalb im Vergleich zu der von der Dienstbehörde zugrunde gelegten Variante mit Dienstende um

15.30 Uhr von vornherein mit dieser um 15 Minuten differieren müsse. Wie bereits erwähnt, sei bei Beamten, die die Gleitzeit in Anspruch nähmen, von einer fiktiven Dienstzeit auszugehen. Diese fiktive Dienstzeit wäre auch bei der Berechnungsvariante des Beschwerdeführers zugrunde zu legen. Dem Argument, daß der Beschwerdeführer tatsächlich erst nach 15.30 Uhr den Dienst beende, sei sowohl die Tatsache der laut Zeitkarten von Tag zu Tag oftmals differierenden, mehrmals erheblich vor 15.30 Uhr liegenden Zeitpunkte des jeweiligen Dienstendes entgegegenzuhalten, als auch der Hinweis, daß es nicht zielführend erscheine, zum einen mit einem Dienstbeginn um 6.45 Uhr, zum anderen mit einem Dienstende um 15.45 Uhr bzw. mit einem Dienstende um 16.45 Uhr zu operieren, weil allein der durch die beiden erstgenannten Zeitpunkte gespannte zeitliche Rahmen eine Überstundenleistung von zumindest 1 Stunde täglich und somit über 20 Stunden monatlich indizieren würde. Dies stünde jedoch zu der an den Beschwerdeführer seitens der nachgeordneten Dienstbehörde ergangenen Überstundenanordnung (6 Stunden pro Kalendermonat) in eindeutigem Widerspruch. Der Rückfahrtsvariante sei demnach ein Dienstschluß um 15.30 Uhr zugrunde zu legen, wodurch sich die vom Beschwerdeführer errechnete Zeitersparnis im Vergleich zu der von der Dienstbehörde erster Instanz herangezogenen Variante I um 15 Minuten reduziere. Diese Verringerung habe auf Basis der Berechnung des Beschwerdeführers eine Fahrzeitverlängerung bzw. einen Zeitverlust von lediglich 1 Stunde und 2 Minuten zur Folge. Bei der Berechnung dieses Zeitraumes werde auf die im Zusammenhang mit der Hinfahrtsvariante

dargelegten Erwägungen, die eine weitere Zeitreduktion nahelegen würden, gar nicht Bedacht genommen, sodaß eine weitere Minderung des Zeitverlustes durchaus in Betracht käme.

Was eine etwaige Zeitersparnis durch Benützung des Autobusses innerhalb von St. Pölten anbelange, sei darauf hinzuweisen, daß der Autobus - unbestritten - bei der Hinfahrt nicht benützt werden könne und bei der Rückfahrt aus den von der Finanzlandesdirektion angeführten Gründen bei beiden Varianten infolge der 33-minütigen Wartezeit im Verhältnis zur Zurücklegung der Wegstrecke zu Fuß keine Zeitersparnis bringe.

Bezüglich der Frage, ob die Voraussetzung für den Fahrtkostenzuschuß im Sinne des § 20 b Abs. 1 Z. 3 GG 1956 hinsichtlich des bezughabenden innerstädtischen Autobusses auf der Wegstrecke zwischen den Autobushaltestellen St. Pölten/Hauptbahn und E-Straße gegeben sei, sei auf folgende Umstände Bedacht zu nehmen gewesen:

Am Morgen - in Richtung Hauptbahnhof - sei eine Benützung des Autobusses ausgeschlossen; dennoch werde diese Strecke an jedem Arbeitstag vom Beschwerdeführer ebenso bewältigt wie die im Dienstort anläßlich der täglichen Hin- und Rückfahrt zurückzulegenden Wegstrecken sowie die Wegstrecke von der Haltestelle E-Straße zu seiner Wohnung. Eine Gehbehinderung durch eine Beeinträchtigung des Geh- oder Stützapparates sei vom Beschwerdeführer nicht angegeben worden. Obwohl der Beschwerdeführer in seiner Berufung deponiert habe, daß er seit längerem an ärztlich diagnostiziertem Bronchialasthma leide und deswegen bei einem Lungenfacharzt in Behandlung sei, habe er diese Tatsache anläßlich früherer Bemessungen des Fahrtkostenzuschusses nicht vorgebracht. In Anbetracht dieser Umstände könne die Auffassung, wonach der in Rede stehende Autobus nicht als zweckmäßigerweise in Betracht kommend anzusehen sei, aufrecht erhalten werden.

Zusammenfassend sei festzuhalten, daß der Zeitverlust der sich durch die von der Dienstbehörde erster Instanz zugrunde gelegte Auswahl der Beförderungsmittel - selbst unter Berücksichtigung von in der Berufung vorgebrachten Berechnungsargumenten - maximal 1 Stunde und 2 Minuten betrage. Dieser Zeitverlust sei im Hinblick auf die angeführte höchstgerichtliche Judikatur jedoch nicht unzumutbar und könne nach dieser Rechtsprechung nicht zur Folge haben, daß das unbestreitbar billigste öffentliche Beförderungsmittel (- gemeint ist die Schnellbahn anstelle der vom Beschwerdeführer geltend gemachten U-Bahn -) als "zweckmäßigerweise nicht in Betracht kommend" zu werten sei.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde, mit der kostenpflichtige Aufhebung des angefochtenen Bescheides wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes und wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften begehrt wird.

Die belangte Behörde hat die Akten des Verwaltungsverfahrens vorgelegt, eine Gegenschrift erstattet und kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde beantragt.

Der Beschwerdeführer hat - unaufgefordert - eine Replik zur Gegenschrift vorgelegt.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Im Beschwerdefall ist - ungeachtet der Regelung des § 20 b Abs. 6 GG 1956 - unbestritten, daß dem Beschwerdeführer ein Fahrtkostenzuschuß zusteht. Strittig ist nur die Höhe dieses Fahrtkostenzuschusses, ausgehend von der Frage, welche Beförderungsmittel im Hinblick auf § 20 b Abs. 1 Z. 3 GG 1956 und unter Berücksichtigung der Gleitzeitregelung für den Beschwerdeführer zweckmäßigerweise in Betracht kommen.

Dem Beamten gebührt nach § 20 b Abs. 1 GG 1956, in der Fassung der 24. GG-Novelle BGBl. Nr. 214/1972, ein Fahrtkostenzuschuß, wenn

die Wegstrecke zwischen der Dienststelle und der nächstgelegenen Wohnung mehr als 2 km beträgt,

er diese Wegstrecke an den Arbeitstagen regelmäßig zurücklegt und

die notwendigen monatlichen Fahrtauslagen für das billigste öffentliche Beförderungsmittel, das für den Beamten zweckmäßigerweise in Betracht kommt, den Fahrtkostenanteil übersteigen, den der Beamte nach Abs. 3 oder 3 a selbst zu tragen hat.

Soweit nicht dienstliche oder sonstige öffentliche Interessen entgegenstehen, kann nach § 48 Abs. 3 BDG 1979, BGBl. Nr. 333, die gleitende Dienstzeit eingeführt werden. Gleitende Dienstzeit ist jene Form der Dienstzeit, bei der der Beamte den Beginn und das Ende seiner täglichen Dienstzeit innerhalb festgesetzter Grenzen (Gleitzeit) selbst

bestimmen kann und während des übrigen Teiles der Dienstzeit (Blockzeit) jedenfalls Dienst zu versehen hat. Bei gleitender Dienstzeit ist vorzusorgen, daß die Erfüllung der regelmäßigen Wochendienstzeit im mehrwöchigen Durchschnitt gewährleistet ist.

Der Fahrtkostenzuschuß dient der Abgeltung der den Eigenanteil übersteigenden Kosten, die dem Beamten aus der Notwendigkeit der regelmäßigen Dienstleistung in der Dienststelle, ausgehend von einer mehr als 2 km davon entfernt gelegenen Wohnung, grundsätzlich und typologisch für die Inanspruchnahme von öffentlichen Beförderungsmitteln (- abgesehen davon der im Abs. 2 geregelte Fall -) entstehen. Zur Ermittlung der Höhe des Fahrtkostenzuschusses sind - wenn mehrere öffentliche Beförderungsmittel zweckmäßigerweise in Betracht kommen - die Kosten des billigsten heranzuziehen. Die Benützung eines öffentlichen Beförderungsmittels kommt zweckmäßigerweise nur in Betracht, wenn

dem Beamten die Einhaltung der vorgeschriebenen Dienstzeit möglich ist,

er nicht eine im Verhältnis zu einem anderen Beförderungsmittel unverhältnismäßig längere Hin- oder Rückreisezeit aufwenden muß (vgl. zur Frage der Zumutbarkeit von solchen Zeitverlusten beispielsweise Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 13. Oktober 1986, Zl. 85/12/0111, oder vom 12. Oktober 1987, Zl. 86/12/0004),

er nicht mit dem öffentlichen Beförderungsmittel erheblich vor Dienstbeginn bei seiner Dienststelle eintreffen würde oder erst erheblich nach Dienstschluß die Rückreise antreten könnte oder

die Benützung des in Frage stehenden öffentlichen Beförderungsmittels nicht die Zurücklegung weitaus längerer Wegstrecken zu Fuß erfordert, als dies bei Benützung eines anderen öffentlichen Beförderungsmittels der Fall wäre.

Welches Beförderungsmittel zweckmäßigerweise in Betracht kommt, ist nach der Gesamtheit aller Kriterien zu beurteilen, die für eine solche Entscheidung bei objektiver Betrachtungsweise als erheblich anzusehen sind (ständige Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes, vgl. Erkenntnis vom 21. November 1979, Zl. 2503/79, oder vom 16. November 1987, Zl. 87/12/0021).

Aus dem Umstand, daß der Gesetzgeber für Wegstrecken zwischen der Dienststelle und der nächstgelegenen Wohnung bis zu 2 km keinen Kostenersatz vorsieht, ist der Schluß zulässig, daß die Zurücklegung solcher Wegstrecken keine besonderen Kosten verursachen und daher im allgemeinen (- sofern nicht besondere Umstände vorliegen -) dem Beamten auch zu Fuß zumutbar sind.

Es ist zwar für den Anspruch auf Fahrtkostenzuschuß nach der gesetzlichen Regelung grundsätzlich nicht ausschlaggebend, in welcher Weise der Beamte die Wegstrecke zwischen der Dienststelle und der nächstgelegenen Wohnung konkret zurücklegt und ob ihm hiefür tatsächlich Fahrtkosten erwachsen (z.B. ist die Benützung eines Fahrrades für den Gebührenanspruch nach § 20 b GG 1956 unschädlich). Aus der Art der Regelung ist aber klar erkennbar, daß der Gesetzgeber hiebei den Beamten vor Augen hatte, der, wenn auch nicht im Einzelfall, so doch typischerweise und in größeren Berechnungszeiträumen, für die Zurücklegung der genannten Wegstrecke Fahrtauslagen in einer den Eigenanteil übersteigenden Höhe hat (vgl. auch Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes vom 20. April 1989, Slg. Nr. 12.905/A, oder vom 14. Dezember 1994, Slg. Nr. 14.185/A).

Trotz dieser von den konkreten Umständen losgelösten typologischen Betrachtung spricht nichts dagegen, im Rahmen der Beurteilung dessen, welches öffentliche Beförderungsmittel zweckmäßigerweise in Betracht kommt, als Indiz die tatsächlich vom betroffenen Beamten gepflogene Vorgangsweise zu erheben und dieses Faktum dann an der gesetzlichen Regelung zu messen.

Die Tatbestandsvoraussetzung des § 20 b Abs. 1 Z. 1 GG 1956 ist im Beschwerdefall unbestritten; § 20 b Abs. 1 Z. 2 GG 1956, nämlich die "Wegstrecke an den Arbeitstagen regelmäßig zurücklegt", bedeutet nur, daß die Fahrt zur bzw. von der Arbeitsstätte regelmäßig, d.h. in dem Sinne, daß Ausnahmen verhältnismäßig selten sind, zurückgelegt werden muß. Keinesfalls ist daraus zu schließen, daß für die Fahrt immer dieselbe Verkehrsverbindung gewählt werden muß.

Bezogen auf den Beschwerdefall ist insbesondere strittig, ob von der Behörde das zweckmäßigerweise in Betracht kommende Beförderungsmittel festgestellt worden ist. Nach § 20 b Abs. 1 Z. 3 GG 1956 ist nämlich nicht maßgebend, ob das zweckmäßigere oder das zweckmäßigste Beförderungsmittel herangezogen wird, sondern nur, ob ein Beförderungsmittel entsprechend den vorher dargelegten Bedingungen zweckmäßigerweise benutzt werden kann. Eine Auswahl zwischen mehreren Fahrmöglichkeiten im Sinn einer zwingenden Minimierung des Zeitaufwandes sieht das Gesetz nämlich nur bei der Höhe der Kosten durch die Verwendung des Adjektivs "billig" in der Steigerungsform

"billigste" (nicht im Sinne von angemessen, sondern als kostengünstig zu verstehen) vor. Anders gewendet: Nur dann, wenn mehrere öffentliche Beförderungsmittel als Verbindung zweckmäßigerweise in Betracht kommen, ist dem Anspruch auf Fahrtkostenzuschuß die billigste Variante zugrunde zu legen.

Bei dieser Zweckmäßigkeitsprüfung ist - wie bereits dargelegt - insbesondere maßgebend, ob der Beamte bei Benützung dieser Verbindung die ihm auferlegte Dienstzeitverpflichtung einhalten kann und nicht unzumutbare Zeitverluste hinnehmen muß. Diese Überlegungen auf den Beschwerdefall angewendet bedeuten, daß die Behörde, ausgehend von der für den Beschwerdeführer bestehenden Gleitzeitregelung, zu prüfen hat, ob bzw. welche Fahrtverbindungen in dem so bestimmten zeitlichen Rahmen dem Beschwerdeführer sinnvollerweise zur Verfügung stehen. Die Gleitzeitregelung gibt dem Beamten die Möglichkeit, den Beginn und das Ende seiner konkreten Dienstzeit in dem vorgegebenen Zeitrahmen selbst zu wählen. Diese Wahlmöglichkeit läßt es zu, bei Beurteilung der Zweckmäßigkeit einer Fahrtverbindung mit öffentlichen Beförderungsmitteln die dienstplanmäßige Normaldienstzeit im Rahmen der Gleitzeit außer Betracht zu lassen. Damit ist die Sinnhaftigkeit der Verkehrsverbindung und die Frage des Zeitverlustes im Gegensatz zur Annahme der belangten Behörde nicht in Relation zu einem fiktiven Dienstplan zu prüfen. Für einen solchen fiktiven Dienstplan findet sich weder in der Regelung über die gleitende Dienstzeit noch über den Fahrtkostenzuschuß ein gesetzlicher Ansatzpunkt. Die Frage eines "Zeitverlustes" für den Beschwerdeführer durch eine frühere Ankunft oder eine spätere Abfahrtszeit (sofern diese Zeitpunkte im Gleitzeitrahmen liegen) reduziert sich durch die im Beschwerdefall gegebene Gleitzeitregelung im wesentlichen auf die Frage der Fahrtzeit in Verbindung mit dem offensichtlich gegebenen "Viertelstundentakt" der Gleitzeitregelung.

Bei der im Beschwerdefall gegebenen Sachlage steht bezüglich der Frage der Benützung der Schnellbahn oder der U-Bahn im Wiener Bereich isoliert betrachtet fest, daß nach der ausgewiesenen fahrplanmäßigen Verbindung mit der Schnellbahn nach Variante I im Verhältnis zur Variante II bei Benützung der U-Bahn der zeitliche Mehraufwand für den Beschwerdeführer bei der Hinfahrt lediglich 13 Minuten und bei der Rückfahrt 10 Minuten beträgt. Ausgehend von diesen Zeitdifferenzen kann selbst bei Mitberücksichtigung des Viertelstundentaktes der Gleitzeit im Sinne der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht von einem für den Beschwerdeführer unzumutbaren Zeitverlust bei Zugrundelegung der Schnellbahnverbindung gesprochen werden, der die Heranziehung dieser Verkehrsverbindung unzweckmäßig erschienen ließe.

Wie aber bereits vorher dargelegt, ist die Frage des zweckmäßigerweise in Betracht kommenden öffentlichen Beförderungsmittels nach der Gesamtheit aller Kriterien zu beurteilen, die für eine solche Entscheidung bei objektiver Betrachtungsweise als erheblich anzusehen sind. Es wird daher weiters die Frage des Anschlusses an ein öffentliches Beförderungsmittel im Wohnort, sofern die Benutzung eines solches bei der verhältnismäßig kurzen Wegstrecke beispielsweise aus gesundheitlichen Gründen notwendig erscheint, ebenso zu überprüfen sein, wie die Frage von regelmäßigen Zugsverspätungen oder allenfalls angeordneter Erbringung von Überstunden.

Auch wenn zur Frage der Benutzung des Autobusses in St. Pölten davon auszugehen ist, daß die Entfernung zwischen der Wohnung des Beschwerdeführers und dem Hauptbahnhof St. Pölten lediglich 1440 m beträgt und die Zurücklegung dieser Wegstrecke grundsätzlich zu Fuß zumutbar erscheint, darf im Beschwerdefall weder das Vorbringen des Beschwerdeführers betreffend seine Gesundheit unbeachtet bleiben noch übersehen werden, daß der Beschwerdeführer nach Zurücklegung dieser Wegstrecke nicht in seiner Dienststelle, sondern im Rahmen der Hinfahrt erst am Bahnhof angelangt ist und noch weitere Wegstrecke zurückzulegen hat. Ausgehend von den in der Begründung des erstinstanzlichen Bescheides dargestellten Varianten der Zugsverbindung für den Beschwerdeführer wurde der Autobus für die Hinfahrt als überhaupt nicht benützbar bezeichnet und bei der Rückfahrt unter Zugrundelegung der Variante I der Zugsverbindung und der dabei gegebenen langen Wartezeit von 33 Minuten ein Fußmarsch von ca. 22 Minuten als sinnvoller entgegengehalten.

Dementgegen verwies der Beschwerdeführer auf seine gesundheitlichen Probleme (Bronchialasthma) und besondere Belastungen bei der Zurücklegung dieses Weges (extrem Wind und Regen ausgesetzt, zwei größere Erhebungen).

Die belangte Behörde wertete die Benutzung des Autobusses als nicht zweckmäßigerweise in Betracht kommend, wobei hiefür maßgebend war, daß der Beschwerdeführer das nach seinem Vorbringen seit längerem bestehende Bronchialasthma bei früheren Bemessungen des Fahrtkostenzuschusses nicht vorgebracht habe, daß der Bus nur für die Rückfahrt zur Verfügung stehe und daß die Relation zwischen Warte- und Wegzeit ungünstig sei.

Diese Überlegungen der belangten Behörde, insbesondere hinsichtlich des Gesundheitszustandes des

Beschwerdeführers, sind ihm nicht im Parteiengehör zur Kenntnis gebracht worden. Abgesehen davon, ob dem von der belangten Behörde relevierten Umstand der seinerzeitigen Nichtmeldung überhaupt eine entscheidende Bedeutung zukommt, ist mangels Parteiengehör von vornherein ungeklärt geblieben, aus welchen Gründen der Beschwerdeführer bisher die Autobusbenützung nicht geltend machte. In der Beschwerde wird dies auf die bisher mögliche Mitbenutzung eines Kraftfahrzeuges zurückgeführt.

Da die Überlegungen der belangten Behörde zum zweckmäßigerweise Inbetrachtkommen der Busbenützung unter Zugrundelegung der Variante I der Verkehrsverbindung erfolgt sind, die wieder in Beziehung zu dem angenommenen "fiktiven Dienstplan" zu sehen ist, dem aber bei einer Gleitzeitregelung - wie vorher bereits ausgeführt - keine entscheidende Bedeutung zukommen kann, erweist sich das Verfahren auch diesbezüglich als ergänzungsbedürftig.

Aufgabe der belangten Behörde wäre es vielmehr gewesen, unter Mitwirkung des Beschwerdeführers die - nach Auseinandersetzung mit seinem Gesundheitszustand - für ihn im Rahmen der Gleitzeit in Frage kommenden (mehreren) Fahrverbindungen festzustellen. Wenn der Gesundheitszustand des Beschwerdeführers unter Berücksichtigung der im Wohnort gegebenen Sachlage die Benutzung des Autobusses gebietet, so kann daraus sogar eine Rückwirkung auf die sonst zweckmäßigerweise in Betracht kommenden Zugsverbindungen folgen, weil der Beurteilung der Zweckmäßigkeit alle notwendigen Umstände in ihrem Zusammenwirken, also die Gesamtheit aller Kriterien, zugrunde zu legen sind (vgl. das bereits genannte Erkenntnis Zl. 87/12/0021).

Ebenso ist eine Auseinandersetzung mit der Frage der angeblich regelmäßigen Verspätungen der ÖBB-Züge angezeigt, weil diesem Aspekt im Rahmen der Prüfung der Zweckmäßigkeit einer bestimmten Fahrverbindung eine Bedeutung nicht vornherein abgesprochen werden kann. Wenn tatsächlich bei einer bestimmten Verbindung regelmäßig mit Verspätungen gerechnet werden muß, kann auch dem vom Beschwerdeführer aufgezeigten Aspekt einer Ausweichmöglichkeit hinsichtlich des Anschlusses (einerseits die in Minutenabständen zur Verfügung stehende U-Bahn in Relation zu der nur halbstündig verkehrenden S-Bahn) Bedeutung zukommen.

Da die belangte Behörde den angefochtenen Bescheid, ausgehend von der im Gesetz nicht gedeckten Rechtsauffassung, auch für Bedienstete, die die Gleitzeit in Anspruch nehmen, sei bei Beurteilung der zweckmäßigerweise in Betracht kommenden öffentlichen Beförderungsmittel ein fiktiver Dienstplan maßgebend, erstellt hat und daher die bei richtiger Rechtsbetrachtung gebotenen weiteren Erhebungen unterblieben sind, erweist sich dieser als inhaltlich rechtswidrig und war gemäß § 42 Abs. 2 Z. 1 VwGG aufzuheben.

Die Kostenentscheidung stützt sich auf die §§ 47 ff VwGG, unter Beachtung des § 49 Abs. 1 VwGG, in der Fassung BGBl. I Nr. 88/1997, und in Verbindung mit der Pauschalierungsverordnung BGBl. Nr. 416/1994.

Wien, am 7. Oktober 1998

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1998:1996120281.X00

Im RIS seit

20.11.2000

Zuletzt aktualisiert am

19.08.2009

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at