jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 1987/5/13 87/03/0043

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 13.05.1987

Index

Öff Verkehr - Kraftfahrlinien

Norm

AVG §13 Abs1
AVG §56
KflG 1952 §12
KflG 1952 §3
KflG 1952 §4 Abs1
KflG 1952 §6 Abs3
KflGDV 01te 1954 §4 Z3
KflGDV 01te 1954 §5 Abs1
KflGDV 01te 1954 §5 Abs2 Z10

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Hrdlicka und die Hofrate Dr. Baumgartner, Dr. Weiss, Dr. Leukauf und Dr. Sauberer als Richter, im Beisein der Schriftführerin Dr. Vesely, über die Beschwerde der A Reisen Gesellschaft m.b.H. in W, vertreten durch Dr. Dietrich Roessler, Rechtsanwalt in Wien I, Schwedenplatz 3-4, gegen den Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 22. Dezember 1986, Zl. 133.533/16-IV/8/86, betreffend Kraftfahrlinienkonzession (mitbeteiligte Partei: M-Gesellschaft m.b.H. Reisebüro und Verkehrsbetriebe, K), zu Recht erkannt:

Spruch

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufgehoben.

Der Bund hat der Beschwerdeführerin Aufwendungen in der Höhe von S 10.050,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen; das Mehrbegehren wird abgewiesen.

Begründung

Die mitbeteiligte Partei beantragte mit dem an das Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr gerichteten Anbringen vom 2. September 1986 die Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession "lt. beiliegenden Fahrplan und Streckenskizze für den österreichischen Streckenteil". Die Linie solle von Krumbach nach Balf und Sopron führen. Der beigelegte Fahrplan enthielt die Haltestellen und Abfahrtszeiten und trug den Vermerk "Ganzjährig jeden 1. Donnerstag im Monat wenn Feiertag in Ungarn dann Mittwoch".

Im Zuge des über das Ansuchen der mitbeteiligten Partei von der Behörde durchgeführten Verwaltungsverfahrens

wendete die Beschwerdeführerin unter Hinweis auf die ihr erteilte Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie auf der Strecke Oberpullendorf-Großwarasdorf-Kleinwarasdorf-Kroatisch Minihof-Nikitsch-Deutschkreutz-ungarische Staatsgrenze bei Deutschkreutz als österreichischem Teilstück der internationalen Kraftfahrlinie Oberpullendorf-Sopron ein, daß diese internationale Kraftfahrlinie 7228 durch die von der mitbeteiligten Partei beantragte Kraftfahrlinie in Deutschkreutz wesentlich konkurriert werde, zumal Deutschkreutz der größte Ort des Mittelburgenlandes sei und sich ein Großteil der Fahrgäste aus diesem Ort zusammensetze. Zum Schutze ihrer internationalen Kraftfahrlinie 7228 beantragte daher die Beschwerdeführerin, auf der von der mitbeteiligten Partei beantragten Kraftfahrlinie Krumbach-Deutschkreutz-Sopron an den Fahrtagen der von der Beschwerdeführerin betriebenen Kraftfahrlinie "in der Relation Deutschkreutz" ein Bedienungsverbot auszusprechen.

Mit Bescheid vom 22. Dezember 1986 erteilte der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr der mitbeteiligten Partei gemäß §§ 1, 3 und 4 Abs. l des Kraftfahrliniengesetzes 1952, BGB1. Nr. 84 (KflG 1952), die Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie auf der Strecke Krumbach-Bad Schönau-Kirchschlag-Karl-Weingraben-Draßmarkt-Neutal-St. Martin-Weppersdorf-Lackenbach-Lackendorf-Horitschon-Unterpetersdorf-Deutschkreutz-osterreichisch/ungarische Staatsgrenze bei Deutschkreutz als österreichischem Streckenteil der internationalen Kraftfahrlinie Krumbach-Balf-Sopron. Gemäß § 6 Abs. l leg. cit. wurde die Konzession auf die Dauer von fünf Jahren, das ist bis 31. Dezember 1991, erteilt. Gemäß § 6 Abs. 3 leg. cit. wurden Auflagen vorgeschrieben, darunter die Auflage, daß Fahrgäste nur aus dem Gebiet des einen Staates in das Gebiet des anderen Staates befördert werden dürfen. Die weiteren Auflagen sind im vorliegenden Fall nicht von Interesse. Zur Begründung führte die Behörde nach Wiedergabe der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens zum Einwand der Beschwerdeführerin aus, die Kraftfahrlinie der Beschwerdeführerin werde wöchentlich an Donnerstagen geführt, wogegen die Kraftfahrlinie der mitbeteiligten Partei nur einmal im Monat, und zwar an jedem

1. Donnerstag des Monats, betrieben werden soll. Überdies treffe die Kraftfahrlinie der mitbeteiligten Partei rund eine halbe Stunde später (als die Kraftfahrlinie der Beschwerdeführerin) in Deutschkreutz ein. Unter Hinweis auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 10. September 1986, Zl. 86/03/0012, demzufolge bei der Prüfung der Gefährdung im Sinne des § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b KflG 1952 auf eine schon bestehende Verkehrsverbindung abzustellen und davon ausgehend zu untersuchen sei, ob und in welchem Umfang durch die Erteilung einer neuen Kraftfahrlinienkonzession für die bestehende Kraftfahrlinienverbindung ein Fahrgastausfall und ein dadurch bewirkter Einnahmeentfall zu erwarten sei, sei die Beschwerdeführerin um Quantifizierung des durch den hinzutretenden Betrieb der Kraftfahrlinie der mitbeteiligten Partei zu befürchtenden Frequenzrückganges und des damit verbundenen Einnahmeausfalles ersucht und weiters gebeten worden, diese Kennzahlen mit den Kennzahlen der Kraftfahrlinie 7228 in Relation zu setzen. Die Beschwerdeführerin habe dazu mitgeteilt, daß die von ihr geführte Linie mit dem Ort Deutschkreuz die größte Gemeinde des Mittelburgenlandes mit mehr als 3.800 Einwohnern bediene. 72,2 % der beförderten Fahrgäste stiegen bei den Haltestellen in Deutschkreutz zu und diese Fahrgäste machten wiederum 46,8 % der Einnahmen der Beschwerdeführerin aus dieser Linie aus. In der geplanten Bedienung von Deutschkreutz durch die Linie der mitbeteiligten Partei sehe sie daher eine wesentliche Gefährdung dieser internationalen Kraftfahrlinie. Dazu sei zu bemerken - so wird in der Begründung des Berufungsbescheides weiter ausgeführt -, daß zwar die in Deutschkreutz zusteigenden Fahrgäste sowie die daraus erbrachten Einnahmen angeführt werden, es werde jedoch keineswegs dazu Stellung genommen, mit welchem Fahrgastentfall und daraus resultierenden Einnahmenverlusten durch die neue Kraftfahrlinie tatsächlich gerechnet werde. Wenn die Beschwerdeführerin eine wesentliche Gefährdung ihrer Kraftfahrlinie befürchte, müßte sie wohl darüber bereits Berechnungen angestellt haben, um diesen Einwand auch quantitativ belegen zu können. Da dies jedoch in ihrer Stellungnahme nicht der Fall sei, habe sie die von ihr aufgestellte Behauptung der Gefährdung der Erfüllung ihrer Verkehrsaufgaben nicht ausreichend unter Beweis stellen können. Dieser Beweis wäre aber tatsächlich auch kaum zu erbringen, weil ein prinzipieller Einnahmeausfall nur jede 4. Betriebswoche überhaupt möglich wäre. Weiters könne nicht angenommen werden, daß eine derartige Konkurrenz die wirtschaftliche Betriebsführung der gesamten Kraftfahrlinie in Frage stelle. Die Konzessionsbehörde sei daher der Ansicht, daß mangels Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben weder ein Bedienungsverbot "in der Relation Deutschkreutz" noch ein (wahrscheinlich vermeintes) Bedienungsverbot von Deutschkreutz nach von beiden Kraftfahrlinien in Ungarn bedienten Orten vorzuschreiben gewesen sei.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes sowie wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften.

Die belangte Behörde legte die Verwaltungsakten vor und beantragte in der von ihr erstatteten Gegenschrift die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Im Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof erachtet sich die Beschwerdeführerin durch den angefochtenen Bescheid in dem Recht verletzt, daß der mitbeteiligten Partei die angeführte Konzession für eine Kraftfahrlinie entweder überhaupt nicht oder aber bei gleichzeitiger Auflegung eines Bedienungsverbotes in der Relation Deutschkreutz-Balf-Sopron erteilt werde. In Ausführung des so bezeichneten Beschwerdepunktes bringt die Beschwerdeführerin vor, nach Annahme der belangten Behörde soll die Kraftfahrlinie der mitbeteiligten Partei nur einmal im Monat, und zwar an jedem

1. Donnerstag des Monates, betrieben werden. Ausgehend davon habe die belangte Behörde auch den Gefährdungstatbestand des § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b KflG 1952 nur in diesem Sinne geprüft und sei zu dem Ergebnis gelangt, daß eine solche Gefährdung zu verneinen sei, weil ein prinzipieller Einnahmeausfall nur jede 4. Betriebswoche überhaupt möglich wäre. Nun enthalte aber der angefochtene Bescheid keine Einschränkung dahin, daß die Linie der mitbeteiligten Partei nur an bestimmten Tagen, etwa an jedem

1. Donnerstag des Monats, befahren werden dürfe. Sei aber eine derartige Einschränkung "nicht bereits im Tenor bzw. in den Auflagen" des Bescheides enthalten, müsse damit gerechnet werden, daß die Konzessionsträgerin die gegenständliche Linie nicht nur an jedem 1. Donnerstag, sondern uneingeschränkt betreibe. Insoweit eine solche Einschränkung durch die mitbeteiligte Partei im Fahrplan auf jeden Donnerstag im Monat vorgenommen worden sei, sei dies belanglos. Der Fahrplan sei nicht Gegenstand des Konzessionsbescheides, sondern bedürfe einer eigenen Genehmigung, in welchem Verfahren jedoch der Beschwerdeführerin keine Parteistellung zukomme. Überdies sei die "Fahrplangenehmigung" flexibel. Der Konzessionsinhaber könne jederzeit eine Änderung derselben beantragen. Die mitbeteiligte Partei konnte innerhalb kurzer Zeit eine Fahrplanänderung, in welcher Form immer, beantragen, z.B. Ausdehnung bis zum täglichen Betrieb. Sollte die belangte Behörde die Fahrplanerweiterung genehmigen, stünde nach § 13 Abs. 3 KflG 1952 dem konkurrenzierten Unternehmen kein wie immer geartetes Rechtsmittel zur Verfügung. Es müsse demnach bereits der Spruch des Bescheides (einschließlich der Auflagen) jene Kriterien ausweisen, die eine allfällige Verletzung der im § 4 KflG 1952 normierten Bestimmungen hintanhalten. Unter anderem sei dies die im § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b leg. cit. enthaltene Voraussetzung, daß die Linie nicht geeignet sein dürfe, eine bereits auf Grund einer erteilten Konzession betriebene Konkurrenzlinie zu gefährden. Diesem Erfordernis sei die Behörde auch in einer Reihe von Fällen dadurch nachgekommen, daß sie Auflagen in die jeweiligen Konzessionsbescheide etwa dahin aufnahm, daß die Kraftfahrlinie nur an bestimmten Tagen oder "mit einem Kurspaar" udgl. betrieben werden dürfe.

Die Beschwerdeführerin ist schon mit diesem Einwand im Recht.

Gemäß § 1 Abs. 1 KflG 1952 bedarf der Betrieb einer Kraftfahrlinie, daß ist die dem öffentlichen Verkehr dienende, planmäßige entgeltliche Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen zwischen bestimmten Punkten, einer Konzession nach diesem Bundesgesetz. Die Konzession kann nach § 4 Abs. 1 leg. cit. erteilt werden, wenn unter anderem ein entsprechendes Verkehrsbedürfnis vorhanden ist (Z. 3) und das Unternehmen auch sonst öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft (Z. 5). Dieser Ausschließungsgrund liegt insbesondere dann vor, wenn (lit. b) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die Verkehrsunternehmer, in deren Verkehrsbereich die neue Linie ganz oder teilweise fällt, zu gefährden geeignet ist. Gemäß § 6 Abs. 3 leg. cit. können im Konzessionsbescheid aus öffentlichen Rücksichten bestimmte Auflagen vorgeschrieben werden, wobei als eine solche Auflage gemäß § 4 Z. 3 der 1. Durchführungsverordnung vom 1. Juli 1954, BGBl. Nr. 206, auch die Beschränkung der Anzahl der Fahrten in Betracht kommt. Gemäß § 12 KflG 1952 bedürfen die Fahrpläne der Genehmigung der Konzessionsbehörde.

Vorweg ist zu bemerken, daß die Erteilung einer Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie ein antragsbedürftiger Verwaltungsakt ist (vgl. § 5 Abs. 1 der angeführten Durchführungsverordnung sowie das hg. Erkenntnis vom 17. Juni 1981, Zl. 03/2857/79). Enthält demnach das Konzessionsansuchen eine Beschränkung dahin, daß die Linie nur an bestimmten Tagen betrieben wird, ist die Konzessionsbehörde daran gebunden und darf die Konzession nur im beantragten Umfang erteilt werden. Eine in diesem Fall in den Konzessionsbescheid aufgenommene Beschränkung der Konzession ist durch das Ansuchen bedingt und stellt solcherart keine Auflage im Sinne des § 6 Abs. 3 KflG 1952 dar. Ferner ist darauf hinzuweisen, daß der Fahrplan ungeachtet dessen, daß dem Konzessionsansuchen ein

Fahrplanentwurf anzuschließen ist (vgl. § 5 Abs. 2 Z. 10 der Durchführungsverordnung) ebenso wie die Haltestellen (siehe dazu das hg. Erkenntnis vom 29. Jänner 1980, Zlen. 1235/78 und 1236/78) nicht Gegenstand des Konzessionsbescheides ist. Vielmehr bedürfen die Fahrpläne einer gesonderten Genehmigung, in welchem Verfahren nur dem Konzessionsinhaber Parteistellung (und Beschwerdelegitimation vor dem Verwaltungsgerichtshof) zukommt (vgl. dazu den Beschluß des Verwaltungsgerichtshofes vom 13. September 1962, Slg. Nr. 5859/A).

Im Beschwerdefall enthielt bereits das Konzessionsansuchen der mitbeteiligten Partei durch den Hinweis "lt. beiliegenden Fahrplan" eine Beschränkung des Betriebes der Linie auf bestimmte Tage. Dem dem Ansuchen angeschlossenen Fahrplanentwurf ist dazu zu entnehmen, daß die Linie nur jeden 1. Donnerstag im Monat, wenn Feiertag in Ungarn dann Mittwoch, betrieben werden soll. Daraus ist abzuleiten, daß das für die Erteilung der Konzession gemäß § 4 Abs. 1 Z. 3 KflG 1952 erforderliche Verkehrsbedürfnis selbst nach Annahme der Konzessionswerberin nur an den angeführten Tagen vorhanden ist, wovon im übrigen auch die belangte Behörde nach Lage der Akten und nach der Begründung des angefochtenen Bescheides ausging, in der sie sich mit der Frage, ob die von der mitbeteiligten Partei beantragte Kraftfahrlinie gemäß § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b leg. cit. geeignet ist, die Erfüllung der Verkehrsaufgaben der Beschwerdeführerin zu gefährden, ausschließlich unter dem Gesichtspunkte auseinandersetzte, daß die beantragte Linie lediglich an den im Fahrplanentwurf angeführten Tagen betrieben wird. Demgegenüber wurde aber von der belangten Behörde mit dem Spruch des angefochtenen Bescheides abweichend vom Konzessionsansuchen eine unbeschränkte Konzession verliehen, die die mitbeteiligte Partei berechtigt, die Kraftfahrlinie nicht nur an den angeführten Tagen, sondern gegebenenfalls täglich zu betreiben, weshalb dem Einwand der Beschwerdeführerin, daß zwischen Spruch und Begründung des angefochtenen Bescheides ein Widerspruch besteht, Berechtigung zukommt. Zunächst übersah die belangte Behörde, daß bereits das Konzessionsansuchen eine Beschränkung dahin enthielt, daß die beantragte Linie nur an bestimmten Tagen betrieben wird.

Da die belangte Behörde die Rechtslage verkannte, war der angefochtene Bescheid schon aus diesem Grunde gemäß § 42 Abs. 2 Z. 1 VwGG wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes aufzuheben, wobei sich eine Auseinandersetzung mit dem weiteren Beschwerdevorbringen erübrigte. Von der Durchführung der von der Beschwerdeführerin beantragten mündlichen Verhandlung konnte gemäß § 39 Abs. 2 Z. 6 VwGG abgesehen werden.

Die Beendigung des Beschwerdeverfahrens machte eine Entscheidung über den Antrag, der Beschwerde die aufschiebende Wirkung zuzuerkennen, entbehrlich.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung des Bundeskanzlers BGBl. Nr. 243/1985. Die Abweisung des Mehrbegehrens hat nicht erforderlichen Stempelgebührenaufwand zum Gegenstand.

Wien, am 13. Mai 1987

Schlagworte

Anspruch auf bescheidmäßige Erledigung und auf Zustellung, Recht der Behörde zur Bescheiderlassung konstitutive Bescheide

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1987:1987030043.X00

Im RIS seit

16.06.2020

Zuletzt aktualisiert am

16.06.2020

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at