jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 1993/9/29 91/03/0175

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 29.09.1993

Index

001 Verwaltungsrecht allgemein;
40/01 Verwaltungsverfahren;
50/03 Personenbeförderung Güterbeförderung;

Norm

AVG §56;
AVG §59 Abs1;
AVG §8;
KflG 1952 §1;
KflG 1952 §13 Z2;
KflG 1952 §4 Abs1 Z5 litb;
KflG 1952 §5 Abs1 litc;
KflG 1952 §6 Abs1;
KflG 1952 §6 Abs3;
KflGDV 01te 1954 §1 Abs1 Z1;
KflGDV 01te 1954 §1 Abs1;
KflGDV 01te 1954 §1 Abs2;
KflGDV 01te 1954 §4 Z1;
KflGDV 01te 1954 §6 Abs3;
VwRallg;

Beachte

Miterledigung (miterledigt bzw zur gemeinsamen Entscheidung verbunden): 91/03/0176 91/03/0177

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerden der S AG in X, vertreten durch Dr. J, Rechtsanwalt in S, gegen die Bescheide des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr 1. (zu Zl. 91/03/0175) vom 28. Mai 1991, Zl. 240.709/11-II/4/91, 2. (zu Zl. 91/03/0176) vom 28. Mai 1991, Zl. 240.364/2-II/4/91 und 3. (zu Zl. 91/03/0177) vom 28. Mai 1991, Zl. 240.363/3-II/4/91, jeweils betreffend Kraftfahrlinienkonzession (mitbeteiligte Partei: Bund - Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung, in Wien, zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerden werden als unbegründet abgewiesen.

Die beschwerdeführende Partei hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von insgesamt S 9.105,-- und der mitbeteiligten Partei Aufwendungen in der Höhe von insgesamt S 33.360,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

I.

Mit Eingabe vom 22. April 1981 beantragte die mitbeteiligte Partei bei der belangten Behörde die Wiedererteilung der mit 31. Dezember 1982 befristeten Konzession zum Betrieb der Kraftfahrlinie Salzburg - Weitwörth - Nußdorf am Haunsberg - Michaelbeuern - Feldkirchen bei Mattighofen/Moosdorf mit Stichfahrt Weitwörth - Oberndorf bei Salzburg und zum Betrieb dieser Kraftfahrlinie überwiegend auf Teilstrecken.

Mit einem auf § 57 Abs. 1 AVG gestützten Bescheid vom 22. November 1981 erteilte die belangte Behörde die beantragte Konzession auf die Dauer von 15 Jahren (vom 1. Februar 1982 bis zum 31. Jänner 1997). Dieser Bescheid wurde der beschwerdeführenden Partei nicht zugestellt.

Im Jahre 1990 begehrte die beschwerdeführende Partei die Zustellung dieses Bescheides mit der Begründung, sie betreibe die Lokalbahn auf der Strecke Salzburg - Lamprechtshausen, die in den Verkehrsbereich der PAL 3040 falle. Nach Zustellung dieses Bescheides erhob die beschwerdeführende Partei Vorstellung.

Mit Bescheid vom 28. Mai 1991 erteilte die belangte Behörde der mitbeteiligten Partei gemäß den §§ 1, 3, 4 Abs. 4 und 6 Abs. 3 des Kraftfahrliniengesetzes 1952, BGBl. Nr. 84 (KFLG 1952) die Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie auf der Strecke Salzburg Bf. - Weitwörth - Nußdorf am Haunsberg - Michaelbeuern - Feldkirchen bei Mattighofen mit den weiteren Teilstrecken 1. Weitwörth - Oberndorf bei Salzburg und 2. Michaelbeuern - Moosdorf bis zum 28. Mai 2006.

In diesem Konzessionsbescheid wurden folgende Auflagen vorgeschrieben:

"1. In Fahrtrichtung Salzburg besteht die Verpflichtung, mit sämtlichen Kursen in Oberndorf und Weitwörth - Nußdorf Bahnhof fahrplanmäßige Anschlüsse an die Salzburger Lokalbahn herzustellen.

2. Auf dem Streckenabschnitt Oberndorf - Weitwörth - Salzburg besteht Bedienungsverbot; doch dürfen Fahrgäste von den Haltestellen Sandgrube, Anthering Ort, Kleinlehen und Großlehen mit insgesamt höchstens 15 Kursen täglich nach Salzburg Stadt und umgekehrt befördert werden.

Fahrgäste dieser Kurse dürfen weiters von und nach den Haltestellen Sandgrube, Anthering Ort, Kleinlehen und Großlehen in Fahrtrichtung Salzburg in Bergheim/Bundesstraße aus- und in der Gegenrichtung einsteigen."

Weiters wurde der mitbeteiligten Partei gemäß § 1 Abs. 1 Z. 1 der 1. Durchführungsverordnung zum KFLG 1952, BGBl. Nr. 206/1954 (1. DVO), die Genehmigung zum Betrieb der Kraftfahrlinie überwiegend auf Teilstücken (Teilen einer Kraftfahrlinie) erteilt.

Begründet wurde diese Entscheidung - soweit dies für den Beschwerdefall von Bedeutung ist - damit, bei einer Besprechung am 3. April 1991 und in nachfolgenden Kontakten sei es zu einer Einigung mit der beschwerdeführenden Partei gekommen; diese habe der Erteilung der Konzession mit den in den Spruch des angefochtenen Bescheides übernommenen Einschränkungen zugestimmt.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die zu hg. Zl 91/03/0175 protokollierte Beschwerde.

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

Die mitbeteiligte Partei hat ebenfalls eine Gegenschrift erstattet.

II.

Mit Eingaben vom 8. Mai 1981 beantragte die mitbeteiligte Partei bei der belangten Behörde die Wiedererteilung der mit 31. Dezember 1982 befristeten Konzessionen zum Betrieb der Kraftfahrlinien Braunau am Inn - Ranshofen - Neukirchen an der Enknach - Handenberg/Fillmannsbach - Gundertshausen - Eggelsberg - Moosdorf - Lamprechtshausen - Oberndorf bei Salzburg - Anthering - Salzburg (PAL 2346) und Braunau am Inn - Überackern - Ostermiething - Oberndorf bei Salzburg - Salzburg (PAL 2344). Die Konzession zum Betrieb der PAL 2346 beinhaltete das Recht zur überwiegenden Befahrung von Teilstrecken. Sowohl diese Konzession als auch jene für die PAL 2344

enthielten ein Bedienungsverbot auf der Teilstrecke Oberndorf bei Salzburg - Salzburg (PAL 2344) bzw. Lamprechtshausen - Salzburg (PAL 2346). In ihren Anträgen führte die mitbeteiligte Partei aus, hinsichtlich der Bedienungsverbote seien mit der beschwerdeführenden Partei Verhandlungen aufgenommen worden, die jedoch bisher negativ verlaufen seien, da sich die beschwerdeführende Partei beharrlich weigere, von den zu ihren Gunsten auferlegten Bedienungsverboten abzugehen. Die Verhandlungen würden jedoch weitergeführt; da ein Ende der Verhandlungen nicht abzusehen sei, erscheine es jedoch zweckmäßig, die Wiedererteilung der Kraftfahrlinienkonzession vorerst in unveränderter Form anzustreben.

Mit Schreiben vom 17. Juni 1981 beantragte die mitbeteiligte Partei die Aufhebung der Bedienungsverbote für die Postautobushaltestellen Acharting, Anthering, Großlehen und Kleinlehen für die PAL 2344 und 2346.

Mit zwei Bescheiden vom 27. Jänner 1982 erteilte die belangte Behörde der mitbeteiligten Partei (neuerlich) die Konzession zum Betrieb zweier Kraftfahrlinien (PAL 2344 und PAL 2346) auf näher umschriebenen Strecken zwischen Braunau am Inn und Salzburg. Als Auflage wurde in beiden Bescheiden ein Bedienungsverbot vorgesehen, und zwar hinsichtlich der PAL 2344 auf dem Streckenabschnitt Oberndorf - Salzburg und für die PAL 2346 auf dem Streckenabschnitt Lamprechtshausen - Salzburg, ausgenommen die Haltestelle Arnsdorf.

In der Begründung dieser Bescheide heißt es, hinsichtlich der Wiedererteilung der Konzessionen seien im Ermittlungsverfahren fast ausschließlich zustimmende Stellungnahmen abgegeben worden. Lediglich die Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Oberösterreich habe es für zweckmäßig erachtet, die Konzessionen auf eine Dauer von nur zehn Jahren zu verlängern. Nachdem aber die im § 6 Abs. 1 KFLG angeführten Voraussetzungen für eine Konzessionserteilung für einen kürzeren Zeitraum als fünfzehn Jahren nicht vorlägen, habe diesem Ansinnen nicht entsprochen werden können. Gegen die beiden übrigen Antragspunkte - teilweise Aufhebung des Bedienungsverbotes und Genehmigung zum Betrieb überwiegend auf Teilstrecken - sei von verschiedenen Stellen votiert worden. Um im Korridor Lamprechtshausen - Oberndorf - Salzburg eine optimale Verkehrsstruktur schaffen zu können, seien noch ergänzende Ermittlungen und Gespräche erforderlich. Aus diesem Grund werde über die Ansuchen um teilweise Aufhebung der Bedienungsverbote und um die Genehmigung zum Betrieb der Kraftfahrlinie überwiegend auf Teilstücken gesondert abgesprochen werden.

Mit Schreiben vom 4. Februar 1982 beantragte die mitbeteilige Partei neuerlich die Genehmigung zum Teilen der Kraftfahrlinien 2344 und 2346 und die teilweise Aufhebung der Bedienungsverbote für die Haltestellen Acharting, Anthering, Großlehen und Kleinlehen.

Mit Bescheid vom 28. Mai 1991 änderte die belangte Behörde unter Berufung auf § 6 Abs. 3 KFLG 1952 die im Konzessionsbescheid für die PAL 2344 enthaltene Auflage für den Streckenabschnitt Oberndorf - Salzburg wie folgt ab:

"Auf dem Streckenabschnitt Oberndorf - Salzburg besteht weiterhin ein Bedienungsverbot, doch dürfen Fahrgäste von den Haltestellen Sandgrube, Anthering Ort, Kleinlehen sowie Großlehen mit insgesamt höchstens 5 Kursen täglich nach Salzburg und umgekehrt befördert werden."

Weiters wurde die Genehmigung zum Betrieb der Kraftfahrlinie überwiegend auf Teilstücken (Teilen einer Kraftfahrlinie) erteilt.

Mit einem weiteren Bescheid vom 28. Mai 1991 wurde von der belangten Behörde die in ihrem Konzessionsbescheid für die PAL 2346 enthaltene Auflage betreffend ein Bedienungsverbot auf dem Streckenabschnitt Lamprechtshausen - Salzburg wie folgt geändert:

"Auf dem Streckenabschnitt Lamprechtshausen - Salzburg besteht weiterhin ein Bedienungsverbot, doch dürfen Fahrgäste von den Haltestellen Arnsdorf, Sandgrube, Anthering Ort, Kleinlehen sowie Großlehen mit insgesamt höchstens 6 Kursen täglich nach Salzburg und umgekehrt befördert werden".

Weiters wurde die Genehmigung zum Betrieb der Kraftfahrlinie überwiegend auf Teilstücken erteilt.

Begründet wurden diese beiden Entscheidungen - soweit dies im Beschwerdefall von Bedeutung ist - damit, mit der beschwerdeführenden Partei sei es bei einer Besprechung am 3. April 1991 und in darauffolgenden Kontakten zu einer Einigung gekommen; diese habe der teilweisen Aufhebung der Bedienungsverbote und der Genehmigung zum Betrieb der Kraftfahrlinien überwiegend auf Teilstücken unter den in den Spruch der angefochtenen Bescheide aufgenommenen Einschränkungen zugestimmt.

Gegen diese Bescheide richten sich die zu

hg. Zlen. 91/03/0176 und 91/03/0177 protokollierten Beschwerden. Die belangte Behörde hat die Akten des Verwaltungsverfahrens vorgelegt und in den Gegenschriften die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerden beantragt.

Auch die mitbeteiligte Partei hat Gegenschriften erstattet.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

A.

ZUR KONZESSION FÜR DIE PAL 3040:

Die beschwerdeführende Partei bringt vor, sie habe im Verwaltungsverfahren ihre Parteirechte geltend gemacht. Sie habe in ihren Eingaben dargelegt, welche Gefährdungen im Verkehrsbereich der von ihr betriebenen Lokalbahn für eine wirtschaftliche Betriebsführung auftreten würden. Dabei sei auch auf den Zusammenhang der drei im selben Verkehrsbereich der Lokalbahn zwischen Oberndorf und Salzburg betriebenen Kraftfahrlinien 3040, 2344 und 2346 eingegangen worden. Die belangte Behörde habe sich mit diesem Vorbringen aber nicht auseinandergesetzt, sondern berufe sich auf Zustimmungen der beschwerdeführenden Partei, die den Abspruch des angefochtenen Bescheides rechtfertigen sollten. Solche Zustimmungen lägen aber nicht vor. Die belangte Behörde berufe sich auf eine Zusammenkunft am 3. April 1991 in ihren Büroräumen. Über diese Besprechung erliege im Akt zwar eine Anwesenheitsliste, aber keine Niederschrift oder ein sonstiges Schriftstück. Der angefochtene Bescheid sei infolge des Unterlassens der Führung einer Niederschrift deshalb mit einem wesentlichen Verfahrensmangel behaftet, weil die beschwerdeführende Partei aus der Niederschrift hätte ersehen können, inwieweit Mißverständnisse über das Vorbringen bei dieser Zusammenkunft bestanden und der angefochtene Bescheid daher nicht darauf hätte gestützt werden können. Auch die weiteren Kontaktnahmen, auf die sich die belangte Behörde berufe, seien nicht in dem Sinne erfolgt, daß die grundlegenden Einwendungen im Verfahren dadurch hinfällig geworden seien. Es möge über den Inhalt von Äußerungen Mißverständnisse gegeben haben; diese aufzuklären, wäre jedoch Aufgabe der belangten Behörde gewesen. Jedenfalls trage der Spruch des angefochtenen Bescheides aber nicht einmal der in der Begründung wiedergegebenen Äußerung Rechnung, wonach die beschwerdeführende Partei sich mit insgesamt 26 täglichen Kursen einverstanden erklärt habe - davon 15 Kurse auf der PAL 3040, habe doch die beschwerdeführende Partei in ihrem Schreiben vom 17. April 1991 nochmals darauf hingewiesen, daß bei den vorangegangenen Kontakten die Rede von

"26 Einzelfahrten" gewesen sei. Die beschwerdeführende Partei habe unter Einzelfahrten - und dies entspreche auch der Terminologie des angefochtenen Bescheides bei der Vergleichstabelle über die Fahrpreise - nur die Fahrt in eine Richtung verstanden. Tatsächlich würden aber mit dem angefochtenen Bescheid 15 Kurse täglich nach Salzburg-Stadt und umgekehrt, also 30 Einzelfahrten, bewilligt. Sollte die belangte Behörde die von ihr getroffene Umschreibung jedoch anders verstehen, so belaste die Mehrdeutigkeit der Umschreibung den angefochtenen Bescheid mit Rechtswidrigkeit. Die belangte Behörde hätte auf die Gesichtspunkte der optimalen Verkehrsstruktur Bedacht zu nehmen gehabt. Das von ihr selbst vorgegebene Verfahrensziel sei die Berücksichtigung der Ergebnisse der im Rahmen der Salzburger Nahverkehrskommission noch zu führenden Gespräche über die Schaffung einer optimalen Verkehrsstruktur im Bereich Lamprechtshausen - Oberndorf - Salzburg gewesen. Die getroffene Entscheidung berücksichtige dieses Verfahrensziel nicht.

Nach § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b KFLG 1952 liegt ein der Erteilung der Konzession entgegenstehender Ausschließungsgrund insbesondere dann vor, wenn der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die Verkehrsunternehmer, in deren Verkehrsbereich die neue Linie ganz oder teilweise fällt, zu gefährden geeignet ist.

Nach § 5 Abs. 1 lit. c leg. cit. sind vor Erteilung der Konzession bei sonstiger Nichtigkeit jene Unternehmungen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und die Kraftfahrlinienunternehmer, in deren Verkehrsbereich die neue Kraftfahrlinie ganz oder teilweise fällt, zu hören.

§ 13 Z. 2 KFLG 1952 räumt den im § 5 Abs. 1 lit. c genannten Stellen ein Berufungsrecht ein, wenn die Entscheidung über das Konzessionsansuchen ihrer fristgerechten Stellungnahme widerspricht.

Aus einer Zusammenschau dieser Bestimmungen ergibt sich einerseits, daß Verkehrsunternehmen im Sinne des § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b KFLG 1952 ein subjektiv-öffentliches Recht darauf haben, daß die beantragte Konzession nicht erteilt

wird, wenn der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch diese Verkehrsunternehmer zu gefährden geeignet ist, und andererseits, daß eine Konzessionserteilung dann keine Rechte der Verkehrsunternehmer, in deren Verkehrsbereich die neue Linie ganz oder teilweise fällt, verletzt, wenn sie in Übereinstimmung mit den Erklärungen dieser Verkehrsunternehmer steht.

Es trifft zwar zu, daß über die Besprechung am 3. April 1991 keine Niederschrift im Akt vorhanden ist und daß auch der in der Begründung des angefochtenen Bescheides wiedergegebene anschließende Verlauf der Verhandlungen im Akt nicht dokumentiert ist. Wohl aber findet sich in den Aktenunterlagen das von der beschwerdeführenden Partei in ihrer Beschwerde selbst angeführte Schreiben vom 17. April 1991 an die belangte Behörde. Dieses hat folgenden Wortlaut:

"Am 15.4.1991 wurden wir vom Vertreter des Kraftwagendienstes der Post in Salzburg, Herrn Dipl.-Ing. R, darauf angesprochen, zwischen Oberndorf und Salzburg auf der Kraftfahrlinie 3040 inkl. 2344 und 2346 mehr als

26 Einzelfahrten zuzulassen. Aufgrund dieser Anfrage möchten wir nochmals darauf hinweisen, daß eine Erweiterung über 26 Einzelfahrten von uns entschieden abgelehnt wird."

Dieses Schreiben bestätigt die Annahme der belangten Behörde, daß die beschwerdeführende Partei ihre ursprüngliche Ablehnung dahingehend modifiziert hat, daß sie sich mit insgesamt 26 Einzelfahrten für alle drei Linien (3040, 2344, 2346) einverstanden erklärt hat, zumal die beschwerdeführende Partei in den Beschwerden nicht darlegt, worin die von ihr behaupteten Mißverständnisse gelegen sind und was ihrer Meinung nach das Ergebnis der Besprechung im Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr war. Nichts anderes aber räumt der angefochtene Bescheid der mitbeteiligten Partei ein, nämlich - auf den mit Bedienungsverboten belegten Streckenabschnitten - 15 Kurse täglich auf PAL 3040, 5 auf PAL 2344 und 6 auf PAL 2346. Die Formulierung, daß Fahrgäste von bestimmten Haltestellen "mit insgesamt höchstens 15 (bzw. im Falle der PAL 2344 5 und im Falle der PAL 2346 6) Kursen täglich nach Salzburg-Stadt und umgekehrt" befördert werden dürfen, bedeutet entgegen der Meinung der beschwerdeführenden Partei nicht die Genehmigung für 52 Einzelfahrten - nämlich je 26 hin und zurück - sondern lediglich für 26 Einzelfahrten, im Falle der PAL 3040 also für insgesamt 15 Einzelfahrten. Das Wort "Kurs" bedeutet, wie sich auch aus seiner Verwendung im Amtlichen Kursbuch ergibt, eine Einzelfahrt. In diesem Sinne wurde es auch im angefochtenen Bescheid verwendet, dessen Begründung deutlich zwischen Kurs und Kurspaar unterscheidet. Vor allem aber geht aus dem Wort "insgesamt" eindeutig hervor, daß die Zahl von 15 Kursen die Gesamtzahl der Fahrten - also hin und zurück - angibt. Eine andere Deutung würde auch mit der Begründung des angefochtenen Bescheides in Widerspruch geraten, beruft sich die belangte Behörde doch auf eine Zustimmung der beschwerdeführenden Partei zu insgesamt 26 Einzelfahrten, davon 15 auf der PAL 3040. Das von der beschwerdeführenden Partei behauptete Mißverständnis über das Ergebnis der Verhandlungen zwischen ihr, der belangten Behörde und der mitbeteiligten Partei besteht daher nicht.

Der angefochtene Bescheid ist nicht daran zu messen, ob er den Erfordernissen einer optimalen Verkehrsstruktur gerecht wird und ob er einem von der belangten Behörde vorgegebenen Verfahrensziel entspricht, sondern daran, ob durch ihn Rechte der beschwerdeführenden Partei verletzt werden. Dies ist nicht der Fall, da er den von der beschwerdeführenden Partei im Verfahren abgegebenen Stellungnahmen entspricht.

Die beschwerdeführende Partei bringt weiters vor, die gesamte Begründung des angefochtenen Bescheides sei von dem Gedanken getragen, daß das gegenständliche Verfahren die Verlängerung einer bestehenden Kraftfahrlinienkonzession zum Gegenstand habe. Diese grundlegende Annahme stütze die belangte Behörde offenbar auf den Umstand, daß sie im Jahre 1981 unter Heranziehung des § 57 Abs. 1 AVG der mitbeteiligten Partei neuerlich eine Konzession erteilt habe. Die Heranziehung des § 57 AVG sei mißbräuchlich erfolgt. Da entgegen § 5 Abs. 1 KFLG 1952 vor Erlassung dieses Bescheides die beschwerdeführende Partei nicht angehört worden sei, leide der Konzessionsbescheid aus dem Jahr 1981 an Nichtigkeit und hätte von der belangten Behörde aufgehoben werden müssen. Die eigenwillige und im Gesetz nicht gedeckte Betrachtungsweise der belangten Behörde schlage sich insbesondere in der Bemessung der Konzessionsdauer nieder. Mit dem angefochtenen Bescheid sei die Konzession bis zum 28. Mai 2006 erteilt worden. Dabei sei die vorangegegange Konzession der mitbeteiligten Partei für die PAL 3040 mit 31. Jänner 1982 abgelaufen. Es sei daher ausgeschlossen, daß die mit dem angefochtenen Bescheid erfolgte zeitliche Bemessung der Konzession auf der Grundlage des Antrages vom 22. April 1981 habe erfolgen können.

Dieses Vorbringen übersieht, daß tragendes Element des angefochtenen Bescheides nicht die von der

beschwerdeführenden Partei behauptete Annahme der belangten Behörde ist, es handle sich um die Verlängerung einer bestehenden Kraftfahrlinienkonzession, sondern die Zustimmung der beschwerdeführenden Partei. Nach § 6 Abs. 1 erster Satz KFLG 1952 wird die Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie auf 15 Jahre erteilt. Die Konzession wird (frühestens) mit der Erlassung des Konzessionsbescheides erteilt. Die 15-jährige Konzessionsdauer ist daher ab dem Zeitpunkt der Erteilung zu bemessen. Warum dies nicht aufgrund des Antrages vom 22. April 1981 hätte erfolgen dürfen, bleibt unerfindlich.

Die beschwerdeführende Partei bemängelt, die im angefochtenen Bescheid enthaltene Umschreibung der Endhaltestelle in der Stadt Salzburg mit "Salzburg Bf" sei unzureichend. Abgesehen davon, daß daraus nicht einmal deutlich werde, daß es sich um die Stadt Salzburg handeln soll, trage doch das Bundesland den gleichen Namen, sei selbst dann, wenn man diese Spezifizierung dem angefochtenen Bescheid zusätzlich unterstellen wollte, die Buchstabengruppe "Bf" ungeeignet, einen "bestimmten Punkt" zu bezeichnen. Abgesehen davon, daß diese Buchstabengruppe keine rechtlich klar determinierte Bedeutung besitze, sei unter Zugrundelegung der Annahme, daß damit die Abkürzung für das Wort "Bahnhof" gemeint sein könnte, nichts an ausreichender Konkretisierung gewonnen, denn innerhalb der Stadt Salzburg gebe es eine Vielzahl von Bahnhöfen, seien es solche von Eisenbahnen oder von Bussen.

Die Buchstaben "Bf" werden im Amtlichen Kursbuch zur Kennzeichnung von Bushaltestellen an (Eisenbahn)bahnhöfen verwendet. Daß es sich bei der Bezeichnung "Salzburg Bf" im vorliegenden Fall um den Hauptbahnhof von Salzburg handelt, ergibt sich, wie die belangte Behörde in ihrer Gegenschrift zutreffend aufgezeigt hat, schon daraus, daß alle anderen Salzburger Bahnhöfe Zusatzbezeichnungen aufweisen (z.B. Salzburg-Parsch).

Die beschwerdeführende Partei meint, § 4 Z. 1 der 1. DVO ermächtige die Behörde zur Auferlegung eines Bedienungsverbotes, biete aber keine Grundlage dafür, auf einer bestimmten Teilstrecke das Bedienungsverbot für einzelne Kurse wieder aufzuheben.

Sollte mit diesem Vorbringen gemeint sein, daß ein Bedienungsverbot für eine bestimmte Strecke keine Ausnahmen zulasse, so findet eine solche Auslegung keine Deckung im Wortlaut des § 4 Z. 1 der 1. DVO. Ein Bedienungsverbot stellt eine Auflage im Sinne des § 6 Abs. 3 KFLG 1952 dar, kann also aus öffentlichen Rücksichten vorgesehen werden. Ist den öffentlichen Rücksichten mit einem teilweisen Bedienungsverbot auf einer bestimmten Strecke gedient, so reicht ein solches aus.

Die beschwerdeführende Partei bemängelt, die mit dem angefochtenen Bescheid erteilte Genehmigung der Kraftfahrlinie überwiegend auf Teilstücken erschöpfe sich in der Wiederholung des Wortlautes des § 1 Abs. 1 Z. 1 der 1. DVO. Diese Bestimmung ermächtige die Konzessionsbehörde aber nicht dazu, die Wahl der tatsächlich betriebenen Strecke ins Belieben des Konzessionsträgers zu stellen.

Nach § 1 Abs. 1 Z. 1 der 1. DVO ist eine Kraftfahrlinie grundsätzlich vom Anfangs- bis zum Endpunkt der konzessionierten Strecke zu betreiben. Ohne ausdrückliche Genehmigung der Konzessionsbehörde ist daher der Betrieb überwiegend auf Teilstücken (Teilen einer Kraftfahrlinie) unzulässig.

Nach § 1 Abs. 2 leg. cit. darf eine solche Genehmigung nicht erteilt werden, wenn dadurch wirtschaftliche Interessen anderer Verkehrsträger verletzt werden.

Maßstab dafür, ob und in welchem Umfang eine Genehmigung zum Betrieb einer Kraftfahrlinie überwiegend auf Teilstücken erteilt werden kann, ist demnach die Frage, ob und inwieweit dadurch wirtschaftliche Interessen anderer Verkehrsträger verletzt werden. Werden solche durch eine generelle Genehmigung zum Teilen der Kraftfahrlinie nicht verletzt, so ist auch eine solche zulässig. Im Beschwerdefall hat sich die beschwerdeführende Partei im Zuge des Verfahrens mit einer bestimmten Anzahl von Einzelfahrten auf einer bestimmten Teilstrecke der Kraftfahrlinie einverstanden erklärt. Sie zeigt selbst nicht auf, inwiefern ihre wirtschaftlichen Interessen trotz ihrer Zustimmung verletzt werden.

Soweit die beschwerdeführende Partei von der belangten Behörde durchgeführte Fahrpreisvergleiche rügt, übersieht sie, daß die belangte Behörde ihre Entscheidung in bezug auf die beschwerdeführende Partei nicht auf diesen Preisvergleich gestützt hat. Gleiches gilt für die von der beschwerdeführenden Partei angestellten Überlegungen betreffend die von Fahrgästen zu Fuß zurückzulegenden Strecken.

B.

ZU DEN PAL 2344 UND 2346:

Was die von der beschwerdeführenden Partei behaupteten Mißverständnisse in bezug auf ihre im Verfahren abgegebenen Erklärungen, die Auslegung des Spruches der angefochtenen Bescheide, die angebliche Nichtbeachtung einer optimalen Verkehrsstruktur und des vorgegebenen Verfahrenszieles, die Zulässigkeit von Preisvergleichen und die Überlegungen über von den Fahrgästen zu Fuß zurückzulegende Strecken, die Zulässigkeit einer Ausnahme vom Bedienungsverbot für bestimmte Haltestellen sowie die Teilungsgenehmigung betrifft, wird auf die Ausführungen unter A. verwiesen.

Außer den bereits im Zusammenhang mit der PAL 3040 abgehandelten Einwänden bringt die beschwerdeführende Partei im Zusammenhang mit den Kraftfahrlinien 2344 und 2346 noch vor, mit dem Konzessionsbescheid der belangten Behörde vom 27. Jänner 1982 sei der mitbeteiligten Partei die Konzession ohne Genehmigung zum Betrieb überwiegend auf Teilstrecken und unter Vorschreibung des unverändert belassenen Bedienungsverbotes wiedererteilt worden. Damit habe die belangte Behörde über die Ansuchen der mitbeteiligten Partei vom 8. Mai und vom 17. Juni 1981 zur Gänze abgesprochen und die Anträge auf Aufhebung des Bedienungsverbotes sowie auf Genehmigung des Betriebes auf Teilstücken - wenn auch möglicherweise bloß implizit - abgewiesen. Damit bleibe kein Raum für eine Entscheidung der vorliegenden Art. Sowohl die Aufhebung von Auflagen als auch die Genehmigung zum Teilbetrieb seien Absprüche, die eine Änderung des Konzessionsbescheides bedeuteten. Im KFLG 1952 fehle aber eine Regelung, wonach über derartige Bescheidinhalte in einem gesonderten Verfahren abzusprechen sei.

Die beschwerdeführende Partei übersieht, daß die belangte Behörde sich in den Konzessionsbescheiden vom 27. Jänner 1982 ausdrücklich die Entscheidung über die Anträge auf Aufhebung der Bedienungsverbote und auf Genehmigung zum Betrieb auf Teilstrecken im Sinne des hg. Erkenntnisses vom 25. Mai 1966, Slg. NF 6934/A, vorbehalten hat.

Aus den dargestellten Erwägungen erweisen sich die Beschwerden als unbegründet, weshalb sie gemäß § 42 Abs. 1 VwGG abzuweisen waren.

Der Ausspruch über den Kostenersatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG iVm der Verordnung BGBl. Nr. 104/1991.

Schlagworte

Maßgebender Bescheidinhalt Fassung die der Partei zugekommen ist Trennbarkeit gesonderter Abspruch Zeitpunkt der Bescheiderlassung Eintritt der Rechtswirkungen

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1993:1991030175.X00

Im RIS seit

11.07.2001

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at