jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vfgh Erkenntnis 1989/3/9 G220/88, G221/88, G237/88

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 09.03.1989

Index

94 Schiffahrt
94/03 Sonstiges

Norm

B-VG Art140 Abs1 / Prüfungsmaßstab
StGG Art6 Abs1 / Erwerbsausübung / Gesetz
BVG Umweltschutz
Binnenschiffahrts-KonzessionsG §5 Abs2 Z6

Leitsatz

Beschränkung des mit Motorbooten betriebenen Gelegenheitsverkehrs aus Gründen des Umweltschutzes im öffentlichen Interesse gelegen; Bedarfsprüfung adäquates Mittel zur Zielerreichung; kein Verstoß des §5 Abs2 Z6 Binnenschiffahrts-KonzessionsG gegen die Erwerbsausübungsfreiheit

Spruch

§5 Abs2 Z6 des Binnenschiffahrts-Konzessionsgesetzes, BGBl. Nr. 533/1978 wird nicht als verfassungswidrig aufgehoben.

Dem Antrag des Verwaltungsgerichtshofes wird nicht Folge gegeben.

Begründung

Entscheidungsgründe:

I. 1.a) aa) Beim Verfassungsgerichtshof sind zu B954/88 und B1339/88 Verfahren über Beschwerden anhängig, denen folgende Sachverhalte zugrunde liegen:

Die Oö. Landesregierung verweigerte mit Bescheid vom 8. März 1988 F B die Erteilung der beantragten Konzession zur Beförderung von Fahrgästen im Gelegenheitsverkehr mit einem Motorboot im Standort Gmunden/Traunsee. Sie berief sich hiebei auf §4 Abs1 Z2 iVm §5 Abs2 Z6 und §10 Abs4 des Binnenschiffahrts-Konzessionsgesetzes, BGBl. 533/1978 und begründete ihre ablehnende Entscheidung damit, daß kein Bedarf gegeben sei.

Die Oö. Landesregierung gab mit Bescheid vom 7. Juni 1988 dem Antrag des P Z auf Erweiterung der Schiffahrtskonzession für die Beförderung von Fahrgästen im Gelegenheitsverkehr (mit einem Motorboot im Standort Mondsee) von 25 auf 50 Personen wegen Nichtvorliegens des Bedarfes keine Folge. Die Behörde bezog sich hiebei auf §4 Abs1 Z2 iVm §5 Abs2 Z6 und §10 Abs4

leg.cit.

Gegen diese Bescheide wenden sich die erwähnten, auf Art144 B-VG gestützten Beschwerden.

bb) Der Verfassungsgerichtshof beschloß am 1. Oktober 1988 aus Anlaß dieser Beschwerden gemäß Art140 Abs1 B-VG von amtswegen ein Verfahren zur Prüfung der Verfassungsmäßigkeit des §5 Abs2 Z6 Binnenschiffahrts-KonzessionsG einzuleiten (hg. Zlen. G220,221/88).

Dieser Beschluß wird - unter Bezugnahme auf die Vorjudikatur - zusammengefaßt damit begründet, daß die in Prüfung gezogene Gesetzesbestimmung die Möglichkeit beschränke, ein bestimmtes Gewerbe anzutreten. Sie greife daher in das verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht auf Erwerbsausübungsfreiheit ein. Das Motiv der vorgesehenen Bedarfsprüfung sei der Konkurrenzschutz. Dieser liege aber prinzipiell nicht im öffentlichen Interesse und rechtfertige daher grundsätzlich nicht die Einschränkung der Erwerbsausübungsfreiheit.

b) Beim Verwaltungsgerichtshof ist zu Zl. 87/03/0281 das Verfahren über eine Beschwerde anhängig, der folgender Sachverhalt zugrunde liegt:

Der Beschwerdeführer des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens besitzt die Konzession zur Ausübung der gewerbsmäßigen Schiffahrt auf dem Wolfgangsee im Gelegenheitsverkehr durch Bereitstellung eines Wasserfahrzeuges mit einem Fassungsraum bis zu acht Personen mit einem bestimmten Standort in St. Gilgen. Mit Bescheid der Salzburger Landesregierung vom 8. September 1987 wurde sein Ansuchen um Erweiterung dieser Konzession gemäß §5 Abs2 Z. 6 leg.cit. abgelehnt. Nach der Begründung fehle es am Bedarf nach entsprechenden Verkehrsmitteln im Gelegenheitsverkehr am Wolfgangsee.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die erwähnte Beschwerde.

Aus ihrem Anlaß stellte der Verwaltungsgerichtshof mit Beschluß vom 9. November 1988, A77/88 an den Verfassungsgerichtshof zu dessen Zl. G237/88 gemäß Art140 Abs1 B-VG den Antrag, §5 Abs2 Z6 Binnenschiffahrts-KonzessionsG als verfassungswidrig aufzuheben. Er schließt sich den vom Verfassungsgerichtshof in seinen Einleitungsbeschlüssen geäußerten Bedenken (s.o. I.1.a.bb) an.

2.a) Die Bundesregierung erstattete in den Gesetzesprüfungsverfahren eine Äußerung. Sie verteidigt die Verfassungsmäßigkeit der in Prüfung gezogenen Gesetzesbestimmung mit folgenden Argumenten:

Ziel der in Prüfung gezogenen Bedarfsregelung sei es, die gewerbsmäßige Ausübung der Schiffahrt mit Motorbooten auf Binnengewässern vor allem auch im Interesse des Umweltschutzes und der sich in diesen Gebieten aufhaltenden Menschen auf das unbedingt notwendige Ausmaß zu beschränken. Die österreichischen Seen sollen nicht durch unnotwendigen und ungeordneten gewerbsmäßigen Verkehr mit Motorbooten überlastet werden, um dadurch Beeinträchtigungen von Menschen und Umwelt hintanzuhalten. Es dürfe nicht in größerem Ausmaß in das gesetzgeberische Ziel des Schutzes der Umwelt und der Menschen durch die gewerbsmäßige Ausübung der Schiffahrt mit Motorbooten eingegriffen werden, als dies zur Befriedigung der Verbraucherinteressen nach Beförderung unbedingt erforderlich sei. Die Bedarfsprüfung sei ein zur Erreichung dieses Zieles geeignetes, adäquates und auch sonst sachliches Mittel.

Die Bundesregierung stellt den Antrag, §5 Abs2 Z6 Binnenschiffahrts-KonzessionsG nicht als verfassungswidrig aufzuheben.

b) Wegen der Bedeutung der Angelegenheit auch für die Länder wurde allen Landesregierungen die Gelegenheit zur Stellungnahme geboten. Hievon haben die Kärntner, Salzburger und Vorarlberger Landesregierung Gebrauch gemacht. Sie äußern sich in ähnlichem Sinn wie die Bundesregierung.

II. Dem §1 Binnenschiffahrts-KonzessionsG zufolge bedarf u.a. die gewerbsmäßige Ausübung der Schiffahrt mit Motorbooten auf Binnengewässern einer Konzession. Nach §4 Abs1 darf die Konzession u.a. für die Beförderung von Fahrgästen im Gelegenheitsverkehr (Z2) erteilt werden.

§5 regelt die näheren Voraussetzungen für die Erteilung einer Konzession. §5 Abs2 Z6 bestimmt, daß eine Konzession u.a. nur erteilt werden darf,

"- sofern die Schiffahrt auf anderen Gewässern als Wasserstraßen ausgeübt werden soll - wenn ein Bedarf nach entsprechenden Verkehrsmitteln in dem betreffenden Gebiet gegeben ist und dieser Bedarf von bestehenden Schiffahrtsunternehmen, denen für dasselbe Gebiet eine gleichartige Konzession erteilt wurde, nicht binnen einer von der Behörde festzusetzenden angemessenen Frist von höchstens einem Jahr gedeckt werden kann. Bestehende

Schiffahrtsunternehmen sind nur solche, bei denen der Ausgangspunkt, allfällige Zwischenlandungsstellen bzw. der Endpunkt (§4 Abs1 Z1 und 4) oder der Ausgangspunkt (§4 Abs1 Z2,3 und 5) des von ihnen ausgeübten Schiffsverkehrs in jenen Gemeinden liegen, aus deren Bereich der Konzessionswerber gleichfalls Verkehrsleistungen seinem Antrag zufolge erbringen will."

Die Erläuterungen der Regierungsvorlage zum Binnenschiffahrts-KonzessionsG (874 BlgNR 14. GP) besagen zu dieser Bestimmung:

"In Z. 6 des Entwurfes wurden die geltenden Bestimmungen des BSVG in einem gewissen Maße klargestellt, so zwar, daß der Konkurrenzschutz nur für solche bestehende Schiffahrtsunternehmen gilt, deren Tätigkeit dasselbe Gemeindegebiet (Ausgangspunkt, Endpunkt oder Zwischenlandungsstellen des angestrebten Schiffsverkehrs) berührt. Damit wird der Kreis der zu berücksichtigenden Konzessionsinhaber so weit eingeengt, daß nur fühlbare Konkurrenten Berücksichtigung finden."

III. Der Verfassungsgerichtshof hat erwogen:

1.a) Die Beschwerden, die Anlaß zur Einleitung des amtswegigen Gesetzesprüfungsverfahrens bildeten (s.o. I.1.a), sind zulässig.

Die angefochtenen Bescheide werden vornehmlich auf §5 Abs2 Z6 Binnenschiffahrts-KonzessionsG gestützt. Auch der Verfassungsgerichtshof hätte bei der von ihm zu treffenden Sachentscheidung diese - ihres Zusammenhanges wegen untrennbare - bundesgesetzliche Bestimmung anzuwenden.

Die von amtswegen in Prüfung gezogene Gesetzesstelle ist daher präjudiziell.

b) Aus denselben Gründen ist §5 Abs2 Z6 Binnenschiffahrts-KonzessionsG in dem beim Verwaltungsgerichtshof anhängigen Verfahren präjudiziell, das Anlaß für den Prüfungsantrag (s.o. I.1.b) bot.

c) Für alle Gesetzesprüfungsverfahren liegen auch die übrigen Prozeßvoraussetzungen vor. Die Verfahren sind mithin zulässig.

2. Hingegen treffen die geäußerten Bedenken nicht zu:

a) Die in Prüfung gezogene Gesetzesbestimmung beschränkt die Möglichkeit, ein bestimmtes Gewerbe anzutreten. Sie greifen daher in das verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht auf Erwerbsausübungsfreiheit ein.

Der Gesetzgeber ist nach der ständigen Judikatur des Verfassungsgerichtshofes (zB VfSlg. 3968/1961, 4011/1961, 5871/1968) dem Art6 StGG zufolge ermächtigt, die Ausübung der Berufe dergestalt zu regeln, daß sie unter gewissen Voraussetzungen erlaubt oder unter gewissen Umständen verboten sind (also auch den Erwerbsantritt behindernde Vorschriften zu erlassen), sofern er dabei den Wesensgehalt des Grundrechtes nicht verletzt und die Regelung auch sonst nicht verfassungswidrig ist.

Die jüngere Judikatur (zB VfSlg. 10179/1984, 10386/1985, 10932/1986; VfGH 5.3.1987 G174/86, 6.10.1987 G1/87, 1.12.1987 G132/87) hat dies dahin ergänzt und präzisiert, daß gesetzliche, die Erwerbsausübungsfreiheit beschränkende Regelungen nur dann zulässig sind, wenn sie durch das öffentliche Interesse geboten, zur Zielerreichung geeignet und adäquat sind und auch sonst sachlich gerechtfertigt werden können (siehe auch die in VfSlg. 10932/1986 zitierte Literatur).

Dem einfachen Gesetzgeber ist bei der Entscheidung, welche Ziele er mit seinen Regelungen verfolgt, innerhalb der Schranken der Verfassung ein weiter rechtspolitischer Gestaltungsspielraum eingeräumt. Der Verfassungsgerichtshof hat nicht zu beurteilen, ob die Verfolgung eines bestimmten Zieles etwa aus wirtschaftspolitischen oder sozialpolitischen Gründen zweckmäßig ist. Er kann dem Gesetzgeber nur entgegentreten, wenn dieser Ziele verfolgt, die keinesfalls als im öffentlichen Interesse liegend anzusehen sind (vgl. etwa VfSlg. 9911/1983 und die oben zitierte Judikatur).

Errichtet das Gesetz eine Schranke schon für den Antritt eines Gewerbes, die der Betroffene, der alle subjektiven Voraussetzungen erfüllt, aus eigener Kraft nicht überwinden kann - eine Schranke, wie sie etwa eine Bedarfsprüfung darstellt -, so liegt grundsätzlich ein schwerer Eingriff in die verfassungsgesetzlich gewährleistete Erwerbsausübungsfreiheit vor, der nur angemessen ist, wenn dafür besonders wichtige öffentliche Interessen sprechen und wenn keine Alternativen bestehen, um den erstrebten Zweck in einer gleich wirksamen, aber die Grundrechte weniger einschränkenden Weise zu erreichen (siehe auch hiezu die oben zitierte Rechtsprechung).

b) Den (oben unter II. wiedergegebenen) parlamentarischen Materialien zufolge ist zwar das Motiv der vorgesehenen Bedarfsprüfung der Konkurrenzschutz; nach der zitierten Vorjudikatur liegt der Konkurrenzschutz prinzipiell nicht im öffentlichen Interesse und rechtfertigt daher grundsätzlich nicht die Einschränkung der Erwerbsausübungsfreiheit. Die Bundesregierung nennt aber als weiteres Gesetzesmotiv den Umweltschutz. Auch wenn es in den Erläuterungen zur Regierungsvorlage nicht erwähnt wird, ist es doch in die Überlegungen des Verfassungsgerichtshofes einzubeziehen. Es kommt nämlich für die Beurteilung der Verfassungsmäßigkeit eines Gesetzes nicht darauf an, ob die Verfasser des Gesetzesentwurfes sämtliche Auswirkungen des beabsichtigten Gesetzes gewollt und bedacht haben, sondern darauf, welchen Inhalt das Gesetz bei objektiver Betrachtung hat und ob es bei diesem Inhalt heute vor der Verfassung bestehen kann (vgl. zB VfSlg. 10692/1985).

Nun bezeichnet das BVG vom 27. November 1984, BGBl. 491, ausdrücklich den umfassenden Umweltschutz als Staatsziel. In §1 Abs2 erster Satz ist der umfassende Umweltschutz als Bewahrung der natürlichen Umwelt als Lebensgrundlage des Menschen vor schädlichen Einwirkungen definiert. Er besteht nach Abs2 zweiter Satz insbesondere in Maßnahmen zur Reinhaltung der Luft, des Wassers und des Bodens sowie zur Vermeidung von Störungen durch Lärm. Bei dieser Verfassungsrechtslage steht es von vornherein außer Frage, daß es im öffentlichen Interesse liegt, Belange des Umweltschutzes zu wahren (vgl. zB VfSlg. 10791/1986; VfGH 11.3.1987 G169/86). Keiner weiteren Erörterung bedarf es auch, daß das erwähnte Staatsziel durch den Motorbootverkehr auf Seen in mehrfacher Weise gefährdet wird, dies ganz besonders bei kleineren Gewässern. Selbst wenn es technisch möglich wäre, die Boote mit geräusch- und abgasarmen Motoren auszustatten, könnte der Bootsverkehr noch immer die Uferflora sowie Wasservögel und Fische gefährden. Jedweder Motorbootverkehr kann den Erholungswert des Sees und seiner Umgebung in mehrfacher Hinsicht sowohl für die einheimische Bevölkerung als auch für die Gäste erheblich mindern und kann also auch dem Fremdenverkehr schaden, dem Motorboote gerade dienen sollen. Keinesfalls kann der Vorwurf erhoben werden, eine Regelung, die auf eine weitgehende Beschränkung des Motorbootverkehrs auf den österreichischen Seen abzielt, liege nicht im öffentlichen Interesse.

Zu erörtern ist aber noch, ob die im §5 Abs2 Z6 BinnenschiffahrtsKonzessionsG vorgesehene Bedarfsprüfung zur Zielerreichung geeignet, adäquat und auch sonst sachlich ist.

Auszugehen ist hiebei davon, daß der private Motorbootverkehr auf Seen durch §11 des Schiffahrtspolizeigesetzes, BGBl. 91/1971 idF der Novelle BGBl. 103/1979, und die dazu ergangenen Durchführungsverordnungen (siehe zB die Oberösterreichische Seen-Verkehrsverordnung, LGBl. 33/1980 idF LGBl. 47/1983) (saisonal) überhaupt unterbunden oder zumindest stark reduziert ist und daß der Gelegenheitsverkehr auf Binnengewässern weitaus überwiegend Vergnügungszwecken dient. Schon dadurch unterscheidet sich der Gelegenheitsverkehr mit Schiffen ganz wesentlich von jenem mit Taxis oder von der Güterbeförderung mit LKW (vgl. hiezu VfSlg. 10932/1986 und VfGH 6.10.1987 G1/87).

Eine Beschränkung des mit Motorbooten betriebenen Gelegenheitsverkehrs - die (sowohl bei Erteilung einer neuen Konzession als auch bei Erweiterung einer bestehenden Konzession) im Wege der Bedarfsprüfung erreichbar ist - kann also zu einer weitgehenden Reduzierung des Motorbootverkehrs führen. Die Bedarfsprüfung ist mithin ein taugliches Mittel, um dem angestrebten Umweltschutz zu dienen.

Klärungsbedürftig ist letztlich noch, ob die vorgesehene Bedarfsprüfung ein adäquates Mittel iS der oben wiedergegebenen Judikatur des Verfassungsgerichtshofes ist, um dieses Ziel zu erreichen, und ob es nicht durch andere, weniger grundrechtsintensive Eingriffe erreicht werden könnte, etwa durch Maßnahmen auf wasserrechtlichem, schiffahrtspolizeilichem oder naturschutzrechtlichem Gebiet.

Aus den obigen Ausführungen ergibt sich, daß selbst eine sehr weitgehende Verminderung des Motorbootverkehrs auf Seen keine Gefährdung der Volkswirtschaft bewirkt.

Im Gegensatz etwa zu den mit hg. Erkenntnissen VfSlg. 10932/1986 (Gelegenheitsverkehr mit Taxis) sowie VfGH 5.3.1987 G174/86 (Fahrschulen) und 6.10.1987 G1/87 (Güterbeförderung auf Straßen) aufgehobenen Bestimmungen gibt es hier keine sinnvolle Alternative zur Bedarfsprüfung. Zwar wäre es denkbar, eine durch die Bedarfsprüfung nicht beschränkte Zahl von Motorboot-Konzessionen auszugeben und dann durch Vorschriften auf den soeben erwähnten Gebieten den Motorboot-Betrieb derart zu beschränken, daß jeweils nur ein (kleiner) Teil der dem Gelegenheitsverkehr dienenden Motorboote den See befahren darf. Damit würde aber verboten, die erteilten Konzessionen auszunützen und die Schiffe betriebswirtschaftlich sinnvoll einzusetzen, ein Effekt, der wiederum auf

eine - zu Recht den Unmut der Konzessionsinhaber hervorrufende - Einschränkung der Erwerbsausübungsfreiheit hinausliefe und der niemandem, auch nicht den Fahrgästen, etwas nützte, sondern der wegen der verlorenen Investitionen volkswirtschaftlich abzulehnen ist.

Die Bedarfsprüfung ist also hier (ausnahmsweise) ein adäquates und auch sonst sachlich zu rechtfertigendes Mittel zur Zielerreichung. Daß sie auch dem Schutz bestehender Betriebe vor neuer Konkurrenz dient, hindert diese Betrachtungsweise nicht.

c) Die ob der Verfassungsmäßigkeit des §5 Abs2 Z6 Binnenschiffahrts-KonzessionsG geäußerten Bedenken haben sich sohin als unzutreffend herausgestellt.

Die in Prüfung gezogene Gesetzesstelle war daher nicht als verfassungswidrig aufzuheben; dem Antrag des Verwaltungsgerichtshofes war nicht Folge zu geben.

Schlagworte

VfGH / Prüfungsmaßstab, Schiffahrt, Umweltschutz, Erwerbsausübungsfreiheit, Gelegenheitsverkehr / Motorboot

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VFGH:1989:G220.1988

Dokumentnummer

JFT_10109691_88G00220_00

Quelle: Verfassungsgerichtshof VfGH, http://www.vfgh.gv.at

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at