jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 1991/10/30 90/03/0242

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 30.10.1991

Index

10/07 Verwaltungsgerichtshof;
40/01 Verwaltungsverfahren;
50/03 Personenbeförderung Güterbeförderung;

Norm

AVG §45 Abs3;
AVG §68 Abs4 litd;
KflG 1952 §4 Abs1 Z5 litb;
KflG 1952 §4 Abs1;
KflG 1952 §5 Abs1;
VwGG §42 Abs2 Z3 litc;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde des Gabriel A in I, vertreten durch Dr. F, Rechtsanwalt in I, gegen den Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 30. März 1990, Zl. 243.230/1-II/4/90 und Zl.243.244/1-II/4/90, betreffend Kraftfahrlinienkonzession (mitbeteiligte Parteien 1) B Gesellschaft m.b.H. in W, vertreten durch Dr. N, Rechtsanwalt in W, 2) Varan S in W), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Der Beschwerdeführer hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von S 3.035,-- und der erstmitbeteiligten Partei

(B Gesellschaft m.b.H.) Aufwendungen in der Höhe von S 11.480,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit Bescheid vom 30. März 1990 wies der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Anträge des Beschwerdeführers und der Firma H in Istanbul auf Erteilung einer Konzession zum Betrieb der österreichischen Teilstrecke Bregenz Bf - A 14 - Dornbirn Bf - A 14 - Bludenz Bf - S 16 -

B 316 - Landeck Bf - A 12 - Imst - A 12 - Telfs - A 12 - Innsbruck Bbf - A 12 - Hall - A 12 - Schwaz - A 12 - Jenbach Bf - B 171 - Wörgl - A 12 - Kufstein Bf - B 173 - B 312 -

B 164 - B 311 - Zell am See Bf - B 311 - A 10 - B 146 - A 9

-

Leoben - St. Michael i.d. Obersteiermark - S 6 - Leoben - Bruck a.d. Mur - S 35 - A 9 - österreichisch/jugoslawischen Staatsgrenze bei Spielfeld der interantionalen Kraftfahrlinie Bregenz-Istanbul gemäß § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b des Kraftfahrliniengesetzes 1952, BGBl. Nr. 84 (KflG 1952) ab. Zur Begründung des Bescheides wurde nach Wiedergabe der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens und nach dem Hinweis auf die Regelung des § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b KflG 1952 ausgeführt, eine Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben im Sinne der angeführten Gesetzesstelle liege dann vor, wenn ein Verkehrsunternehmer in der Führung seiner Linien einschneidend beeinträchtigt werde, im allgemeinen also dann, wenn er einen eine wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall erleide. Anhaltspunkte für die Beurteilung der Frage nach dem Vorliegen oder Nichtvorliegen des Ausschließungsgrundes nach § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b KflG 1952 ergäben sich aus Ermittlungen und Feststellungen über den Fahrgastausfall, der im Bereich einer konzessionierten Linie durch die Erteilung einer neuen Kraftfahrlinienkonzession zu erwarten sei. Auf der österreichischen Teilstrecke der vom Beschwerdeführer beantragten Kraftfahrlinie würde derzeit von den mitbeteiligten Parteien eine Kraftfahrlinienkonzession (internationale Kraftfahrlinie Bregenz-Istanbul) ausgeübt. Die Linie werde ganzjährig betrieben. Der genehmigte Fahrplan sehe ein Kurspaar wöchentlich vor: Bregenz ab 8.00 Uhr (Samstag)

-

Istanbul an 1.00 Uhr (Montag) und Istanbul ab 18.30 Uhr (Mittwoch) - Bregenz an 7.45 Uhr (Freitag). Der Fahrplanentwurf des Beschwerdeführers weise einerseits nur geringe zeitliche Verschiebungen auf: Bregenz ab 13.00 Uhr (Samstag) - Istanbul an 00.50 Uhr (Montag) und Istanbul ab 17.00 Uhr (Mittwoch)

-

Bregenz an 04.50 Uhr (Freitag), sehe aber darüber hinaus noch ein weiteres von der Firma H geführtes Kurspaar vor: Bregenz ab

13.30 Uhr (Freitag) - Istanbul an 02.00 Uhr (Sonntag) und Istanbul ab 17.00 Uhr (Dienstag) - Bregenz an 05.30 Uhr (Donnerstag). Weiters falle auf, daß die Konzessionswerber kürzere Fahrzeiten angesetzt hätten, obwohl sie beabsichtigten, mehr Haltestellen zu bedienen. Die Erstmitbeteiligte habe eingewendet, daß sie in der Zeit vom Jänner bis Juli 1989 im Vergleich zur Zeit vom Jänner bis Juli 1988 einen Fahrgastrückgang von 22,9 % (richtig 4.46 %) zu verzeichnen gehabt habe und durch die Einrichtung einer neuen Linie Fahrgasteinbußen von mindestens 50 % befürchte. Aus den der Konzessionsbehörde gemäß § 22 Abs. 2 (richtig § 21 Z. 2 lit. c) der 1. Durchführungsverordnung zum KflG 1952 von den Unternehmen zu erstattenden Betriebsdatenmeldungen für die Jahre 1988 und 1989 ergebe sich, daß die Erstmitbeteiligte 1988 2.081 Personen und 1989 1.700 Personen befördert habe, was einen Fahrgastausfall von minus 18,3 % darstelle und daß die Zweitmitbeteiligte 1988 3.282 Personen und 1989 3.697 Personen beförderte, was einen Fahrgastzuwachs von 12,6 % (in der Begründung des angefochtenen Bescheides ist irrtümlich von einem minus von 12,6 % die Rede) bedeute. Insgesamt hätten beide Unternehmen 1989 bei praktisch gleicher Kilometerleistung sohin eine Steigerung ihres Fahrgastaufkommens von 34 Personen um 0,64 % im Vergleich zu 1988 zu verzeichnen. Abgesehen von diesem nahezu gleichbleibenden Beförderungsaufkommen, hätten die Unternehmen ihre Fahrpreise um S 300,-- (von S 1.700,-- auf S 1.400,--) senken müssen, um solcherart der Konkurrenz des Gelegenheitsverkehrs gewachsen zu sein. All dies zeige, daß die Konzessionswerber im Genehmigungsfall das Fahrgastaufkommen der derzeitigen Linienbetreiber schmälern müßten, um die neue Linie wirtschaftlich betreiben zu können. Wie aus den Beförderungszahlen der letzten beiden Jahre und deren Entwicklung zu ersehen sei, seien die Befürchtungen der Erstmitbeteiligten durchaus realistisch. Da die beiden Konzessionswerber die neue Kraftfahrlinie mit einem nahezu zeitgleichen Kurspaar an denselben Fahrtagen wie die bestehende Kraftfahrlinie sowie darüber hinaus mit einem weiteren Kurspaar zu führen beabsichtigten und das Ermittlungsverfahren keinen zusätzlichen Bedarf nach Einrichtung einer weiteren Kraftfahrlinie ergeben habe, müsse angenommen werden, daß der Betrieb einer zusätzlich geführten Kraftfahrlinie zu Lasten der bestehenden gehe. Die Angabe der Erstmitbeteiligten, daß die neue Linie bei ihrer Linie einen Fahrgastausfall von etwa 50 % bewirken werde, sei nicht nur wahrscheinlich, sondern scheine sogar als zu gering angesetzt. Schon ein Fahrgastrückgang in dieser Höhe stelle aber durch den damit verbundenen Einnahmenausfall ohne Zweifel eine einschneidende - den wirtschaftlichen Fortbetrieb der Kraftfahrlinie in Frage stellende - Konkurrenzierung der bereits bestehenden Kraftfahrlinie und somit eine Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben im Sinne des § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b KflG 1952 dar. Da überdies so gut wie alle - vom Beschwerdeführer vorgelegten - Schreiben, die einen Bedarf nach Einrichtung der neuen Kraftfahrlinie darlegen sollen, aus dem Raum Tirol (meist Fulpmes nahe Innsbruck) stammten, müsse der Ordnung halber noch festgehalten werden,

daß die mitbeteiligten Parteien auch ganzjährig eine Kraftfahrlinie Innsbruck-Istanbul mit vier Kurspaaren wöchentlich betreiben. In Anbetracht der Streckenführung über Wien sei die Reisezeit zwar um 2 1/4 Stunden länger, der Fahrpreis jedoch gleich. Auch die vom Beschwerdeführer angeführten "zumindest 30 bis 40 Einzelpersonen" ermöglichten wohl kaum einen wirtschaftlichen Betrieb einer zusätzlichen Kraftfahrlinie ab Bregenz. Auf Grund des Quelle/Ziel Verkehrscharakters dieser Kraftfahrlinie würde auch ein Bedienungsverbot auf der österreichischen Gleichlaufstrecke keinen Schutz der existenten Kraftfahrlinienunternehmer bewirken. Der Erteilung der Konzession stehe demnach der Ausschließungsgrund des § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b KflG 1952 entgegen.

Diesen Bescheid bekämpfte der Beschwerdeführer mit Beschwerde vor dem Verfassungsgerichtshof.

Der Verfassungsgerichtshof lehnte mit Beschluß vom 24. September 1990, B 715/90-3, die Behandlung der Beschwerde ab und trat sie dem Verwaltungsgerichtshof zur Entscheidung ab.

Die belangte Behörde legte die Verwaltungsakten vor und beantragte in der von ihr erstatteten Gegenschrift die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde. Die Erstmitbeteiligte erstattete ebenfalls eine Gegenschrift, in der sie die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde beantragte.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Der Beschwerdeführer erachtet sich durch den angefochtenen Bescheid "in seinen Rechten verletzt, daß seinem Ansuchen auf Erteilung einer Konzession zum Betrieb der österreichischen Teilstrecke Bregenz Bahnhof - ... - österreichisch/jugoslawischen Staatsgrenze bei Spielfeld der internationalen Kraftfahrlinie Bregenz-Istanbul" gemäß § 4 Abs. 5 Z. 1 lit. b KflG 1952 keine Folge gegeben wurde. Er beantragt in der Beschwerde, "den angefochtenen Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 30. März 1990, Zl. 243.230/1-II/4/90 sowie Zl. 244/1-II/4/90, zugestellt am 27. April 1990" wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes und wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufzuheben.

Ausgehend von dem so bezeichneten Beschwerdepunkt in Verbindung mit dem Antrag des Beschwerdeführers kann der belangten Behörde - dies ist vorweg zu bemerken - nicht gefolgt werden, wenn sie in der Gegenschrift unter Bezugnahme auf den dargestellten Beschwerdeantrag meint, es werde vom Beschwerdeführer auch die Entscheidung über den Antrag der Firma H bekämpft und insoweit die Zurückweisung der Beschwerde mangels Beschwerdelegitimation beantragt. Aus der Anführung der beiden Geschäftszahlen des angefochtenen Bescheides im Beschwerdeantrag läßt sich diese Annahme nicht ableiten, zumal dem angefochtenen Bescheid nicht zu entnehmen ist, mit welcher der beiden Zahlen über den Antrag des Beschwerdeführers und mit welcher über den Antrag des zweiten Konzessionswerbers entschieden wurde. Es liegt im übrigen bloß ein Bescheid vor, mit dem gleichzeitig über den Antrag des Beschwerdeführers und eines weiteren Konzessionswerbers abgesprochen wurde, wobei der angefochtene Bescheid vom Beschwerdeführer nach dem diesbezüglich nicht zweifelhaften Beschwerdepunkt nur insoweit angefochten wird, als damit seinem Ansuchen auf Erteilung der beantragten Konzession nicht stattgegeben wurde.

Die Voraussetzungen für die Verleihung einer Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie sind im § 4 KflG 1952 geregelt. Diese Bestimmung war im Beschwerdefall in der Fassung vor der Kundmachung BGBl. Nr. 82/1990 anzuwenden. Da die Aufhebung des § 4 Abs. 1 Z. 3 KflG 1952 durch den Verfassungsgerichtshof erst mit Ablauf des 30. November 1990 in Kraft trat, war eine der Voraussetzungen für die Verleihung der Konzession auch das Vorhandensein eines entsprechenden Verkehrsbedürfnisses. Insoweit verkannte der Beschwerdeführer gleich der belangten Behörde (siehe deren Ausführungen auf Seite 3 der Gegenschrift) die Rechtslage. Eine weitere Voraussetzung für die Verleihung der Konzession ist gemäß § 4 Abs. 1 Z. 5 leg. cit. daß das Unternehmen auch sonst öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft. Dieser Ausschließungsgrund liegt insbesondere dann vor, wenn (lit. b) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr geeignet ist, die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die Verkehrsunternehmer, in deren Verkehrsbereich die neue Linie ganz oder teilweise fällt, zu gefährden. Mangelt es an einer der im § 4 Abs. 1 Z. 1 bis 5 KflG 1952 vorgesehenen Voraussetzungen für die Erteilung der Konzession, ist dem Konzessionsansuchen nicht stattzugeben. Liegt demnach der Ausschließungsgrund des § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b leg. cit. vor, ist das Konzessionsansuchen abzuweisen, auch wenn die übrigen Voraussetzungen erfüllt sind, also auch ein entsprechendes Verkehrsbedürfnis vorhanden ist, weil zum Zwecke der Befriedigung des für die beantragte Linie in Betracht

kommenden Verkehrsbedürfnisses nicht eine Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben im Sinne der angeführten Gesetzesstelle in Kauf genommen werden darf (vgl. dazu das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 21. Februar 1990, Zl. 89/03/0232, sowie die weitere darin angeführte Vorjudikatur).

Eine Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben im Sinne des § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b KflG 1952 liegt - wie der Verwaltungsgerichtshof schon wiederholt ausgesprochen hat (vgl. dazu die Erkenntnisse vom 19. Dezember 1984, Slg. Nr. 11627/A, und vom 11. März 1987, Zlen. 86/03/0150, 0151, 0152) - dann vor, wenn ein Verkehrsunternehmer in der Führung seiner Linien einschneidend beeinträchtigt wird, im allgemeinen also dann, wenn er einen eine wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall erleidet. Anhaltspunkte für die Beurteilung der Frage nach dem Vorliegen oder Nichtvorliegen des Ausschließungsgrundes nach § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b KflG 1952 ergeben sich aus Ermittlungen und Feststellungen über den Fahrgastausfall, der im Bereich einer konzessionierten Linie durch die Erteilung einer neuen Kraftfahrlinienkonzession zu erwarten ist.

Obwohl die belangte Behörde nach der Begründung des angefochtenen Bescheides (auch) einen "Bedarf" nach Einrichtung einer weiteren Kraftfahrlinie verneinte, stützte sie die Abweisung des Konzessionsansuchens allein auf § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b KflG 1952, weil sie annahm, daß es bei einer Verleihung der beantragten Konzession zu einer Gefährdung des Kraftfahrlinienverkehrs der mitbeteiligten Parteien käme.

Die belangte Behörde war zu dieser Annahme, ohne daß ihr eine Rechtswidrigkeit anzulasten ist, berechtigt. Nach Lage der Akten ist die Streckenführung der Kraftfahrlinie, hinsichtlich deren österreichischen Teilstrecke die Konzession beantragt wurde, fast deckungsgleich mit der auf dieser Strecke bereits bestehenden Kraftfahrlinie der mitbeteiligten Parteien. Die neue Linie fällt demnach zur Gänze in den Verkehrsbereich der bestehenden Linie. Die schon bestehende Kraftfahrlinie wird mit einem Kurspaar wöchentlich betrieben, während die beantragte Kraftfahrlinie zwei Kurspaare wöchentlich vorsieht, wobei ein Kurspaar an denselben Tagen, an denen die bestehende Kraftfahrlinie betrieben wird, noch dazu nahezu zeitgleich geführt werden soll. Demgegenüber blieb das für die hier in Rede stehende Linie in Betracht kommende Fahrgastaufkommen, wie sich aus den der belangten Behörde erstatteten Meldungen über die Zahl der beförderten Personen ergibt, in den letzten zwei Jahren fast unverändert (Steigerung um nur 0,65 %). Da ferner - wie die belangte Behörde ebenfalls zutreffend darlegte - konkrete Anhaltspunkte für das Vorhandensein eines (zusätzlichen) Verkehrsbedürfnisses, dem nicht etwa durch eine Verbesserung der Verkehrsbedienung auf der bestehenden Linie Rechnung getragen werden könnte, zu der sich die Erstmitbeteiligte auch bereit erklärte, oder durch das der wirtschaftliche Betrieb einer zusätzlichen Kraftfahrlinie in der Relation Bregenz-Istanbul gewährleistet wäre, nicht vorliegen, kann der belangten Behörde nicht entgegengetreten werden, wenn sie bei der Beurteilung der Frage, ob der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben der mitbeteiligten Parteien zu gefährden geeignet ist, von einem im wesentlichen unveränderten Verkehrsbedürfnis ausging. Denn die vom Beschwerdeführer zur Unterstützung des Konzessionsansuchens beigebrachten Schreiben haben - abgesehen davon, daß sie sich auf den Raum Tirol beziehen, für den eine ganzjährig mit vier Kurspaaren wöchentlich von Innsbruck nach Istanbul geführte Kraftfahrlinie zur Verfügung steht - primär Umstände zum Inhalt, die die Abwicklung und Durchführung dieser Kraftfahrlinie betreffen, lassen jedoch ein zusätzliches Verkehrsbedürfnis in der Relation Bregenz-Istanbul, um die es hier geht, in einem relevanten Umfang nicht erkennen. Auch leuchtet ein, daß mit einer bloßen Anzahl von 30 bis 40 Personen, die sich an den Beschwerdeführer gewandt haben sollen, eine wirtschaftliche Führung einer ganzjährigen Kraftfahrlinie, wie sie beantragt wurde, nicht gewährleistet ist. Ebensowenig ist aus dem Umstand, daß eine Reihe der im Ermittlungsverfahren gehörten Stellen gegen die Verleihung der Konzession keine Einwendungen hatten, für die hier zu lösende Frage einer Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben der bestehenden Kraftfahrlinie nichts Entscheidendes zu gewinnen.

Wenn die belangte Behörde bei diesem Sachverhalt zur Überzeugung gelangte, es werde sich in Hinsicht auf das unveränderte Verkehrsbedürfnis für die beantragte Strecke die Errichtung einer weiteren Kraftfahrlinie, insbesondere durch das Hinzutreten eines nahezu zeitgleichen Kurspaares dahin auswirken, daß sich die vorhandenen Verkehrsinteressenten auf die einzelnen Kurse aufteilen werden, wodurch die Kraftfahrlinie der mitbeteiligten Parteien einen Fahrgastschwund verbunden mit einem Einnahmenverlust ihrer Betreiber in der Höhe von etwa 50 % erleiden würde, vermag ihr der Verwaltungsgerichtshof nicht entgegenzutreten. Dazu kommt, daß die beantragte Kraftfahrlinie mit einem zweiten Kurspaar wöchentlich betrieben werden soll, weshalb es durchaus glaubwürdig und sogar wahrscheinlich ist - und nicht unerfindlich, wie der Beschwerdeführer meint -, daß der Fahrgastrückgang auf der Linie der mitbeteiligten Parteien bei Verleihung der Konzession noch höher gewesen wäre. In diesem Zusammenhang darf

ferner der von der belangten Behörde ins Treffen geführte und vom Beschwerdeführer gar nicht bestrittene Umstand nicht außer Betracht bleiben, daß die mitbeteiligten Parteien wegen der starken Konkurrenzierung durch den Gelegenheitsverkehr gezwungen waren, im Jahre 1990 den Fahrpreis um 17,65 % zu senken, was bei einem im wesentlichen gleichgebliebenen Fahrgastaufkommen zwangsläufig zu Einnahmenseinbußen führen mußte. Ein im Falle der Verleihung der beantragten Konzession zu erwartender Fahrgastausfall um mehr als die Hälfte des bisherigen Aufkommens in Verbindung mit der durch die Marktgegebenheiten bereits erzwungenen Reduktion des Fahrpreises läßt bei einer Kraftfahrlinie wie der vorliegenden in Anbetracht ihrer auf den Gastarbeiterverkehr ausgerichteten Struktur befürchten, daß die Kraftfahrlinie der mitbeteiligten Parteien, auf der im Jahre 1989 5.397 Fahrgäste noch zu einem Fahrpreis von S 1.700,-- für die Strecke Bregenz-Istanbul (nunmehr nur noch S 1.400,--) befördert wurden, wegen des damit verbundenen Einnahmenausfalles nicht mehr wirtschaftlich geführt werden kann. Der belangten Behörde ist daher keine Rechtswidrigkeit anzulasten, wenn sie ohne weitere Ermittlungen annahm, daß der beantragte Linienverkehr geeignet ist, die Erfüllung der Verkehrsaufgaben der mitbeteiligten Parteien zu gefährden, zumal es nach dem Vorgesagten nicht zutrifft, daß die belangte Behörde ihrer Entscheidung lediglich die Stellungnahme der Erstmitbeteiligten ungeprüft zu Grunde gelegt hätte. Der Verwaltungsgerichtshof vermag ferner nicht zu erkennen, daß die belangte Behörde bei dem ihr vorgelegenen Sachverhalt zu einem anderen Bescheid gekommen wäre, wenn sie die Beförderungszahlen nicht bloß der letzten zwei Jahre, sondern "die Fahrgastzahlen für fünf Jahre, gegliedert nach Monaten" herangezogen hätte. Selbst der Beschwerdeführer kann dies nicht aufzeigen. Gleiches gilt für die vom Beschwerdeführer vermißten "Rentabilitätsberechnungen, Kostenanalysen" und sonstigen betriebswirtschaftlichen Daten, deren Kenntnis es für die von der belangten Behörde zu treffenden Entscheidung im Beschwerdefall nicht bedurfte.

Dem Einwand des Beschwerdeführers, daß der angefochtene Bescheid gemäß § 5 Abs. 1 KflG 1952 nichtig sei, weil eine Reihe der in dieser Stelle angeführten Behörden und Körperschaften nicht gehört worden sei, ist schließlich entgegenzuhalten, daß aus dieser Gesetzesstelle, wonach die darin genannten Stellen VOR Erteilung der Konzession bei sonstiger Nichtigkeit zu hören sind, nicht geschlossen werden kann, es sei auch ein Bescheid, mit dem - wie im Beschwerdefall - die Konzession verweigert wurde, wegen Nichtanhörung dieser Stellen mit Nichtigkeit bedroht. Es kann demnach eine Auseinandersetzung damit, ob und inwieweit dieser Einwand überhaupt zutrifft, unterbleiben, wie auch dahingestellt bleiben kann, ob die Vorgangsweise der belangten Behörde in Ansehung der ihr nach dieser Gesetzesbestimmung obliegenden Anhörungspflicht, so wie sie von der belangten Behörde in der Gegenschrift dargelegt wurde, dem Gesetz entspricht.

Die Beschwerde erweist sich sohin zur Gänze als unbegründet. Sie war daher gemäß § 42 Abs. 1 VwGG abzuweisen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung BGBl. Nr. 104/1991.

Schlagworte

Parteiengehör Allgemein

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1991:1990030242.X00

Im RIS seit

19.12.2001

Zuletzt aktualisiert am

24.07.2009

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at