

TE Vwgh Erkenntnis 1995/11/8 95/03/0025

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 08.11.1995

Index

50/03 Personenbeförderung Güterbeförderung;

Norm

KfllG 1952 §4 Abs1 Z5 litc;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Baumgartner und die Hofräte Dr. Sauberer, Dr. Gruber, Dr. Gall und Dr. Zorn als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Gruber, über die Beschwerde des E in H, vertreten durch Dr. H, Rechtsanwalt in W, gegen den Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 12. Dezember 1994, Zl. 241.422/27-II/4/94, betreffend Kraftfahrlinienkonzession (mitbeteiligte Partei:

Österreichische Bundesbahnen in Wien, vertreten durch Dr. B, Rechtsanwalt 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 mitbeteiligten Partei Aufwendungen in der Höhe von S 12.500,- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit dem angefochtenen Bescheid erweiterte die belangte Behörde der mitbeteiligten Partei über deren Antrag vom 10. März 1994 gemäß den §§ 1, 3 und 4 Abs. 1 Z. 4 und 5 Kraftfahrliniengesetz 1952 (KfllG) die ihr erteilte Konzession zum Betrieb der Kraftfahrlinie Innsbruck - Schwaz - Rattenberg - Radfeld um die Strecke

-

B 171 - Mils Abzw. - Mils (Dorfstraße - Kirchstraße

-

Schneebergstraße - Brunnholzstraße - Planitz - Karwendelweg

-

Klammstraße - Brunnholzstraße).

Gemäß § 6 Abs. 3 leg. cit. wurden unter anderem folgende Auflagen vorgeschrieben:

"1.

Die Beförderung von Fahrgästen zwischen Haltestellen, die im Ortsgebiet von Mils auf der Strecke Kreuzung Karwendelweg/Klammstraße - Klammstraße

-

Brunnholzstraße - Schneebergstraße - Kirchstraße

-

Kreuzung Kirchstraße/Dorfstraße eingerichtet werden,
und der Haltestelle Hall i.T., "Unterer Stadtplatz" ist verboten.

2.

Auf der Strecke im Ortsgebiet von Mils (Kreuzung Karwendelweg/Klammstraße - Klammstraße

-

Brunnholzstraße - Schneebergstraße - Kirchstraße

-

Kreuzung Kirchstraße/Dorfstraße) besteht

Bedienungsverbot."

In der Begründung ging die belangte Behörde davon aus, daß in dem über den gegenständlichen Antrag - Erweiterung der bestehenden Linie Innsbruck - Radfeld um die 5 km lange Strecke von der B 171/Mils Abzweigung nach Mils, Planitz -, den die mitbeteiligte Partei mit dem Wunsch der Milser Bevölkerung nach einer direkten Verbindung nach Innsbruck begründet habe, durchgeführten Ermittlungsverfahren ausschließlich Einwendungen im Sinne des § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b KfIG bezogen auf die Linie Baumkirchen - Mils - Hall in Tirol (Fplb. Nr. 8372) des Beschwerdeführers geltend gemacht worden seien. Diese Linie decke das Ortsgebiet von Mils zwischen der Klammstraße und der Kirchstraße/Kreuzung Dorfstraße ab und führe dann über die Milser Straße nach Hall, Unterer Stadtplatz. Die Linie der mitbeteiligten Partei führe von Hall, Unterer Stadtplatz, über die B 171. Die Erweiterungstrecke beginne an der

B 171/Abzweigung Mils, habe als nächste Haltestelle "Mils Taubstummeninstitut" (die Linie 8372 weise eine ebensolche Haltestelle auf), decke weiters - teilweise streckengleich - den Verkehrsbereich der Linie 8372 bis zur Klammstraße ab und erschließe sodann das nördliche Siedlungsgebiet von Mils. Abgesehen von dem bisher fehlenden Verkehrsangebot für die Siedlung Nord sei der unterschiedliche Streckenverlauf ab Kreuzung Kirchstraße/Dorfstraße für die zwischen Klammstraße und Kirchstraße lebende Bevölkerung im Hinblick auf die Beförderung nach Hall von marginaler Bedeutung. Weiters habe die mitbeteiligte Partei einen Fahrplanentwurf vorgelegt, der in der Relation Hall, Unterer Stadtplatz - Mils, Klammstraße (- Mils Planitz) etwa 80 % des Fahrplanangebotes des Beschwerdeführers entspreche und überdies noch den Vorteil biete, ohne Umsteigen nach Innsbruck gelangen zu können. Zu diesem Punkt nehme der Beschwerdeführer allerdings einen ambivalenten Standpunkt ein, da er einerseits im Verfahren über den Antrag der mitbeteiligten Partei keinen "Bedarf" für dieses Angebot habe erkennen können und daher auch für sich keine nennenswerten Einbußen geltend gemacht habe, und andererseits selbst um Verlängerung der Linie 8372 nach Innsbruck angesucht habe. Die Behauptung des Beschwerdeführers, durch die Einrichtung der neuen Linie mit 83,4 % Einnahmenverlusten rechnen zu müssen, möge etwas hoch gegriffen sein. In Anbetracht der Tatsache, daß sich durch unbeschränkte Konzessionserteilung an die mitbeteiligte Partei das Angebot um etwa 80 % erhöhen würde und auch jederzeit ausgebaut sowie bedarfsgerecht (Schul- und Arbeitszeiten) angepaßt werden könnte, sei zu befürchten, daß sich das Fahrgastaufkommen für den Beschwerdeführer in der Relation Mils-Hall zumindest halbiere und jedenfalls alle, die Richtung Innsbruck oder Radfeld weiterfahren wollten, die Kraftfahrline 8372 ebenfalls nicht mehr benützen würden. Nach Ansicht der belangten Behörde sei es daher realistisch, auf dieser Linie zumindest mit einem Verlust von etwa 60 % der Fahrgäste und den damit verbundenen Einnahmehausfällen zu rechnen. Da bei einem derartigen Verlust eine Gefährdung des Beschwerdeführers in der Führung seiner bestehenden Linie im Sinne des § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b KfIG angenommen werden könne, sei der relevante Verkehrsbereich der Kraftfahrline 8372 durch die Vorschreibung von Bedienungsverboten zu schützen gewesen.

Über die gegen diesen Bescheid erhobene Beschwerde hat der Verwaltungsgerichtshof nach Vorlage der Akten des Verwaltungsverfahrens und Erstattung von Gegenschritten durch die belangte Behörde und die mitbeteiligte Partei erwogen:

Der Beschwerdeführer wendet zunächst ein, daß ihm die Art der Auflagenerteilung undeutlich erscheine, wobei vor allem unklar bleibe, weshalb nicht nur EIN Bedienungsverbot formuliert würde, welches für die Strecke von der Haltestelle Kreuzung Karwendelweg/Klammstraße bis Haltestelle Hall in Tirol "Unterer Stadtplatz" gelte. Dem hielt die belangte Behörde in der Gegenschritt entgegen, daß es sich bei den in Rede stehenden Auflagen um Bedienungsverbote im Sinne des § 4 Z. 1 der 1. Durchführungsverordnung, BGBl. Nr. 206/1954, handle. Das unter Punkt 1. formulierte Bedienungsverbot solle klarstellen, daß die Beförderung von Fahrgästen auf allen auch zukünftig einzurichtenden Haltestellen auf der dem Beschwerdeführer in Mils konzessionierten Strecke (inklusive des in seinen Verkehrsbereich fallenden, aber nicht konzessionierten Teilstückes der Schneebergstraße) nach Hall, Haltestelle "Unterer Stadtplatz", verboten sei. Der mitbeteiligten Partei habe nicht auf der gesamten Strecke nach Hall ein Bedienungsverbot auferlegt werden können, da Planitz nicht vom Beschwerdeführer erschlossen worden sei, die beiden Linienführungen ab Kreuzung Kirchstraße/Dorfstraße nicht identisch seien und überdies das Teilstück B 171/Mils Abzweigung - B 171 - Hall, Unterer Stadtplatz, bereits zum Konzessionsgut der mitbeteiligten Partei gehört habe. Das unter Punkt 2. vorgeschriebene Bedienungsverbot solle sicherstellen, daß auf der für den Beschwerdeführer relevanten Strecke in Mils selbst keine Beförderung von Fahrgästen durch die mitbeteiligte Partei erfolge. Diesen nach der Aktenlage zutreffenden Ausführungen ist nichts hinzuzufügen.

Ferner beruft sich der Beschwerdeführer mit dem Hinweis darauf, daß er bereits am 3. März 1994, also vor der am 10. März 1994 erfolgten Antragstellung der mitbeteiligten Partei, beim Landeshauptmann von Tirol um die Erweiterung seiner Konzession durch Herstellung einer direkten Verkehrsverbindung zwischen Mils und Innsbruck angesucht habe, auf § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. c KfIG. Die Erweiterung seiner Linie nach Innsbruck werde dem "speziellen" Verkehrsbedürfnis viel eher gerecht als die Konzessionserteilung an die mitbeteiligte Partei unter Vorschreibung von Bedienungsverböten. Dem Sinn des Gesetzes entspreche es nicht, die Schutzbestimmung des § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. c KfIG ausschließlich auf Konzessionsanträge zu beschränken, "die eine idente Streckenführung wie bei bereits konzessionierten Kraftfahrlnien zum Gegenstand haben". Die Verfahren über seinen Antrag und dem der mitbeteiligten Partei wären daher in einem "kontradiktorischen Verfahren" zu führen gewesen.

Mit diesem Vorbringen verkennt der Beschwerdeführer die Rechtslage. Diese hat der Verwaltungsgerichtshof bereits in den in der Beschwerde zitierten Erkenntnissen vom 29. September 1960, Slg. Nr. 5376/A, und vom 30. November 1961, Slg. Nr. 5678/A, klargestellt. Danach erstreckt sich der durch § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. c KfIG eingeräumte Interessenschutz nur auf eine bereits von einer Konzession ergriffenen (Teil)Strecke. Schon von daher muß der Versuch des Beschwerdeführers fehlschlagen, seinen - vor der Einleitung des Verfahrens über den Antrag der mitbeteiligten Partei gestellten - Antrag auf Erweiterung seiner Konzession um eine weitere Teilstrecke als Antrag auf Verbesserung der Verkehrsbedienung im Sinne des § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. c KfIG zu qualifizieren.

Gleiches gilt, soweit der Beschwerdeführer der belangten Behörde auch in bezug auf den Streckenteil zwischen Klammstraße und Planitz einen Verstoß gegen § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. c KfIG zum Vorwurf macht, wird doch auch diese Teilstrecke nicht bereits von seiner Konzession umfaßt.

Daß in einer Konstellation wie der hier vorliegenden über die Ansuchen der mitbeteiligten Partei und des Beschwerdeführers in einem kontradiktorischen Verfahren zu entscheiden gewesen wäre, geht entgegen der Meinung des Beschwerdeführers aus dem erwähnten hg. Erkenntnis vom 30. November 1961, Slg. Nr. 5678/A, nicht hervor.

Unter dem Gesichtspunkt einer unrichtigen Beurteilung der Voraussetzungen des § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b KfIG rügt der Beschwerdeführer, daß die Behörde nicht geprüft habe, ob nicht trotz der vorgeschriebenen Bedienungsverböte "wegen der gegebenen Annehmlichkeit einer direkten Verkehrsverbindung nach Innsbruck ein Abwandern von Fahrgästen zu erwarten ist. Wäre die Behörde aufgrund dieser Untersuchung zu dem Ergebnis gekommen, daß etwa das Bedienungsverbot die gesamte beantragte Streckenführung zu umfassen habe, und diese hiemit sinnlos wäre, so hätte sie eben mit einer Abweisung des Konzessionsantrages vorgehen müssen." In jedem Fall hätte die belangte Behörde aber auch zu prüfen gehabt, inwieweit insbesondere wegen der Notwendigkeit eines sehr weitreichenden Bedienungsverbötes die Art der Linienführung noch als zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses im Sinne des § 4 Abs. 1 Z. 4 KfIG anzusehen sei. Mit diesem Vorbringen vermag der

Beschwerdeführer keine entscheidungswesentliche Mangelhaftigkeit aufzuzeigen, weil er nicht dartut, aufgrund welcher zu erwartenden konkreten Ergebnisse der von ihm angesprochenen Untersuchung die Behörde zu einem anderen Bescheid hätte kommen können. Für die Annahme, daß die Art der Linienführung eine zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses nicht gewährleiste (§ 4 Abs. 1 Z. 4 KfLG) fehlen jegliche Anhaltspunkte; es kann daher dahingestellt bleiben, ob der Beschwerdeführer überhaupt im Rahmen der ihm eingeräumten Rechtsstellung einen Verstoß gegen § 4 Abs. 1 Z. 4 KfLG als Verletzung subjektiver öffentlicher Rechte geltend machen kann.

Soweit der Beschwerdeführer schließlich meint, Bedienungsverbote stellten sich "mehr und mehr als vollkommen ungeeignete Auflagen dar", weil sie gerade in einem kleinen Gemeindegebiet vom Fahrgast zumeist ignoriert würden, ist er darauf zu verweisen, daß die Nichteinhaltung von Bedienungsverböten jedenfalls als Verstoß gegen § 8 Z. 1 KfLG der Sanktion des § 17 leg. cit. unterliegt. Von einer "Sinnlosigkeit von Bedienungsverböten" kann somit keine Rede sein.

Die Beschwerde war demnach gemäß § 42 Abs. 1 VwGG als unbegründet abzuweisen.

Die Kostenentscheidung beruht - hinsichtlich der belangten Behörde im Rahmen des Begehrens - auf den §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung BGBl. Nr. 416/1994.

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1995:1995030025.X00

Im RIS seit

20.11.2000

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at