

TE Vwgh Erkenntnis 1991/11/27 90/03/0189

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 27.11.1991

Index

001 Verwaltungsrecht allgemein;
10/01 Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG);
10/07 Verwaltungsgerichtshof;
10/10 Grundrechte;
40/01 Verwaltungsverfahren;
50/03 Personenbeförderung Güterbeförderung;

Norm

AVG §45 Abs1;
AVG §56;
AVG §66 Abs4;
AVG §68 Abs1;
AVG §68 Abs4 litd;
AVG §8;
B-VG Art140 Abs1;
B-VG Art140 Abs7;
KfIG 1952 §1 Abs1 impl;
KfIG 1952 §1 Abs1;
KfIG 1952 §4 Abs1 Z3;
KfIG 1952 §4 Abs1 Z5 litb impl;
KfIG 1952 §4 Abs1 Z5 litb;
KfIG 1952 §4 Abs1 Z5 litc;
KfIG 1952 §4 Abs1;
KfIG 1952 §4;
KfIG 1952 §5 Abs1 litc;
KfIG 1952 §5 Abs1;
KfIG 1952 §5;
KfIGDV 01te 1954 §1 Abs1;
KfIGDV 01te 1954 §4 Z1;
StGG Art6;
VwGG §41 Abs1;
VwRallg;

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat über die Beschwerde des F in H, vertreten durch Dr. M, Rechtsanwalt in Wien I, Falkestraße 6, gegen den Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 12. Juni 1990, Zl. 241.614/1-II/4/90, betreffend Kraftfahrlinienkonzession (mitbeteiligte Parteien: 1) Bund - Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung in Wien I, Postgasse 8,

2)

Österreichische Bundesbahnen in Wien I, Gauermannngasse 4,

3)

B Gesellschaft m.b.H. & Co. KG in W, 4) X-KG 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,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Zur Vorgeschichte wird auf das hg. Erkenntnis vom 8. Juni 1988, Zl. 87/03/0152-9, verwiesen.

Mit dem im fortgesetzten Verfahren ergangenen Bescheid vom 6. Juni 1989 wies der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr das Ansuchen des Beschwerdeführers um Einrichtung eines zusätzlichen Kurspaares zwischen Litschau und Wien an Freitagen gemäß § 4 Abs. 1 Z. 3 des Kraftfahrliniengesetzes 1952, BGBl. Nr. 84 (KfIG 1952), ab.

Diesen Bescheid bekämpfte der Beschwerdeführer vor dem Verfassungsgerichtshof. Vom Verfassungsgerichtshof wurde unter anderem aus Anlaß dieser Beschwerde ein Verfahren zur Prüfung der Verfassungsmäßigkeit des § 4 Abs. 1 Z. 3 KfIG 1952 eingeleitet. Mit Erkenntnis vom 5. Dezember 1989,

G 229/89-9 u.a., hob der Verfassungsgerichtshof § 4 Abs. 1 Z. 3 KfIG 1952 als verfassungswidrig auf. Mit dem weiteren Erkenntnis vom 5. Dezember 1989, B 875/89-10, hob der Verfassungsgerichtshof den Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft vom 6. Juni 1989 wegen Anwendung einer verfassungswidrigen Gesetzesbestimmung auf.

Mit Bescheid vom 12. Juni 1990 wies der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr das Ansuchen des Beschwerdeführers um Einrichtung eines zusätzlichen Kurspaares zwischen Litschau und Wien an Freitagen gemäß § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. c KfIG 1952 in der Fassung BGBl. Nr. 20/1970 (neuerlich) ab. Zur Begründung wurde nach Darstellung der bisherigen Verfahrensergebnisse ausgeführt, die erstmitbeteiligte Partei (im folgenden kurz als Post bezeichnet) besitze eine Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie auf der Strecke Wien - Litschau. Die Ausübung dieser Konzession sei an keine Auflage gebunden und unbeschränkt. Auf Grund dieser Konzession sei die Post berechtigt, auf dieser Strecke eine beliebige Anzahl von Kursen zu führen. Mit Fahrplanwechsel 1990/91 habe die Post ein neues an Freitagen, wenn Werktag, verkehrendes Kurspaar eingerichtet: ab Wien 19.15 Uhr - an Litschau 22.00 Uhr, ab Litschau 16.10 Uhr - an Wien 18.45 Uhr. Mit diesem neu eingerichteten Kurspaar an Freitagen werde der vom Beschwerdeführer beantragte Kraftfahrlinienverkehr (ab Litschau

16.20 Uhr - an Wien 18.52 Uhr und ab Wien 19.15 Uhr - an Litschau 21.47 Uhr) in gleicher Weise angeboten. Die Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten der beiden Kurspaare divergierten nur durch geringfügige Minutenunterschiede (in Fahrtrichtung Wien fahre der Postkurs um 10 Minuten früher in Litschau ab als der Kurs des Beschwerdeführers und sei die Ankunftszeit des Postkurses in Wien um 7 Minuten früher als der Kurs des Beschwerdeführers; in Fahrtrichtung Litschau fahre sowohl der Kurs des Beschwerdeführers als auch der der Post um 19.15 Uhr in Wien ab, hingegen sei die Ankunftszeit beider Kurse in Litschau unterschiedlich, weil der Kurs des Beschwerdeführers um 13 Minuten früher in Litschau als der neu eingerichtete Postkurs sei). Die von der Post getroffenen Maßnahmen könnten als eine dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis mehr entsprechende Ausgestaltung des Verkehrs bezeichnet werden, zumal die Post eine uneingeschränkte Konzession besitze, die Konzession des Beschwerdeführers hingegen zum Betrieb einer Kraftfahrlinie auf der Strecke Litschau - Wien unter anderem mit der Auflage belastet sei, daß für die Strecke Göpfritz - Wien ein Bedienungsverbot bestehe. Die Behörde sehe daher den Ausschließungsgrund des § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. c KfIG 1952 als gegeben an.

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. Auch die Post erstattete eine Gegenschrift, in der sie die Abweisung der Beschwerde beantragte.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

Der Beschwerdeführer bringt vor, daß ihm die Bescheide der belangten Behörde vom 22. September 1981, vom 29. Juli 1982 und vom 16. Oktober 1984, mit denen der Post die Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie erteilt bzw. erweitert worden sei, nicht zugestellt worden seien, weshalb sie ihm gegenüber auch keine Rechtswirksamkeit entfalten. Die belangte Behörde könne daher das Ansuchen des Beschwerdeführers nicht unter Berufung auf § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. c KfLG 1952 abweisen.

Diesem Einwand kann nicht gefolgt werden. Die Post besaß eine gemäß § 18 Abs. 1 KfLG 1952 bis 31. Jänner 1982 aufrechte Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie auf der hier in Rede stehenden Strecke. Mit Bescheid der belangten Behörde vom 22. September 1981 wurde ihr eine Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie auf dieser Strecke für die Zeit vom 1. Februar 1982 bis 31. Jänner 1997 verliehen. Laut Zustellverfügung war dieser Bescheid - wie sich aus den diesbezüglichen dem Verwaltungsgerichtshof vorgelegten Verwaltungsakten ergibt - auch dem Beschwerdeführer zuzustellen. Ob dies tatsächlich geschah, kann den Verwaltungsakten mangels darüber vorhandener Nachweise - den Verwaltungsakten sind über die erfolgte Zustellung keine Rückscheine angeschlossen - nicht entnommen werden, aber aus folgenden Erwägungen auch dahinstehen: Die dem Beschwerdeführer mit Bescheid der belangten Behörde vom 18. Jänner 1967 für diese Strecke erteilte Kraftfahrlinienkonzession war bis 31. Jänner 1982 befristet, endete sohin mit Ablauf dieser Frist. Der Beschwerdeführer suchte zwar vor Ablauf dieser Frist um Wiedererteilung der Konzession an, doch wurde ihm die beantragte Konzession erst mit dem von ihm am 22. Dezember 1982 übernommenen Bescheid der belangten Behörde vom 6. Dezember 1982 mit einer Dauer bis zum 5. Dezember 1997 erteilt. Der Beschwerdeführer besaß demnach in der Zeit vom 1. Februar 1982 bis 22. Dezember 1982 (dem Tag der Übernahme des Konzessionsverleihungsbescheides) keine Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie auf der Strecke Litschau - Wien und war sohin kein Kraftfahrlinienunternehmer, in dessen Verkehrsbereich die mit Wirksamkeit vom 1. Februar 1982 der Post neu erteilte Kraftfahrlinie fiel. Es kamen ihm daher nicht die im KfLG 1952 nur dem Kraftfahrlinienunternehmer, in dessen Verkehrsbereich die neue Kraftfahrlinie ganz oder teilweise fällt, eingeräumten Rechte zu, weshalb er auch keinen Rechtsanspruch auf Zustellung des Bescheides der belangten Behörde vom 22. September 1981 hatte. Selbst wenn seine Behauptung zutrifft, daß ihm dieser Bescheid nicht zugestellt wurde, kann der Beschwerdeführer demnach daraus nicht ableiten, daß dieser Bescheid ihm gegenüber nicht rechtswirksam sei und die belangte Behörde schon aus diesem Grunde sein Ansuchen unter Berufung auf § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. c KfLG 1952 nicht abweisen könne.

Gleiches gilt für den Bescheid der belangten Behörde vom 29. Juli 1982, mit dem der Post die ihr mit Bescheid der belangten Behörde vom 22. September 1981 erteilte Konzession erweitert wurde.

Auf die Frage, ob der Beschwerdeführer dem Verfahren, das zum Bescheid der belangten Behörde vom 16. Oktober 1984 führte und mit dem der Post in Erweiterung der angeführten Konzession das Recht zur wahlweisen Befahrung der Umfahrung Horn verliehen wurde, beigezogen und ihm dieser Bescheid zugestellt hätte werden müssen oder nicht, weil hiedurch - wie die belangte Behörde in der Gegenschrift meinte - die Streckenführung des Beschwerdeführers nicht berührt worden sei, braucht hier nicht weiter eingegangen zu werden, weil dieser Bescheid ungeachtet einer ihm allenfalls anhaftenden Nichtigkeit im Sinne des § 5 Abs. 1 lit. c KfLG 1952 dem Rechtsbestand angehört.

Der Beschwerdeführer wendet ferner ein, die belangte Behörde habe die Bestimmung des § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. c KfLG 1952 zu Unrecht angewendet. Diese Bestimmung betreffe den Fall, daß ein ganz neuer Konzessionswerber mit einem bereits bestehenden Verkehrsunternehmen in eine Konkurrenzsituation trete, beziehe sich aber nicht auf den Fall, daß von mehreren Konzessionsinhabern einer um eine solche Konzessionserweiterung ansuche, die eine Konkurrenzierung der anderen Konzessionsinhaber bedeuten könnte. In einem solchen Falle habe das Aufforderungsverfahren nicht stattzufinden. Sowohl der Beschwerdeführer als auch die Post seien als bestehende Verkehrsunternehmen zu betrachten. Die im Konzessionsverleihungsbescheid vom 6. Dezember 1982 enthaltene

Auflage, die Kraftfahrlinie sei täglich mit einem Kurspaar - ausgenommen Dienstag - zu betreiben, sei keine Auflage, weil die Konzession in keinem größeren Umfang beantragt worden sei und die Konzessionsbehörde die Konzession im beantragten Umfang erteilt habe.

Dem ist entgegenzuhalten, daß gemäß dem im § 13 Z. 2 KfLG 1952 bezogenen § 5 Abs. 1 lit. c dieses Gesetzes im Konzessionsverleihungsverfahren jenen Kraftfahrlinienunternehmen Parteistellung eingeräumt ist, in deren Verkehrsbereich die neue Kraftfahrlinie ganz oder teilweise fällt. Dieser Grundsatz gilt - wie der Verwaltungsgerichtshof bereits im Erkenntnis vom 8. Mai 1958, Zl. 2683/55, ausgesprochen hat - auch für Verfahren, die eine Erweiterung einer bestehenden Konzession zum Gegenstand haben, wobei der Verwaltungsgerichtshof in diesem Erkenntnis davon ausging, daß die teilweise Aufhebung eines Bedienungsverbotes - also einer Auflage gemäß § 4 Z. 1 der

1. Durchführungsverordnung zum KfLG 1952, BGBl. Nr. 206/1954 - begrifflich eine Erweiterung der Konzession des bisher mit einem solchen Verbot belastet gewesenen Unternehmers darstellt. Der Verwaltungsgerichtshof sprach ferner im Erkenntnis vom 30. April 1958, Slg. Nr. 4654/A, aus, daß es sich bei der auf § 1 Abs. 1 der 1. Durchführungsverordnung zum KfLG 1952 gegründeten Genehmigung einer durchlaufenden Befahrung mehrerer Kraftfahrlinien (Koppelungsgenehmigung) um die Änderung einer bestehenden Kraftfahrlinienkonzession im Sinne einer inhaltlichen Erweiterung handelt, die ebenso wie jede andere Konzessionsänderung denselben Grundsätzen unterliegt, die das KfLG 1952 für die Erteilung der Konzession selbst aufgestellt hat. Aus dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 29. September 1960, Slg. Nr. 5376/A, geht hervor, daß unter der Verlängerung einer bestehenden Kraftfahrlinie die Erteilung einer neuen Konzession verstanden werden muß. In all diesen Fällen ging demnach der Verwaltungsgerichtshof vom Vorhandensein einer "neuen Kraftfahrlinie" im Sinne des § 5 Abs. 1 lit. c KfLG 1952 aus. Auch in der Einrichtung eines zusätzlichen Kurspaares ist nach Ansicht des Verwaltungsgerichtshofes, wenn die Konzession - wie die des Beschwerdeführers - insoweit beschränkt ist, inhaltlich eine Abänderung der Konzession durch Erweiterung zu erblicken, die einer neuen Konzession bedarf und eine "neue Kraftfahrlinie" im Sinne der angeführten Gesetzesstelle darstellt. Der Verwaltungsgerichtshof sieht keinen Grund, dem Begriff "neue Linie" im § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. c KfLG 1952, in dem einleitend vom "beantragten Kraftfahrlinienverkehr" die Rede ist, einen anderen Inhalt zu unterstellen und - losgelöst vom konkreten Fall - davon auszugehen, daß diese Bestimmung nur den Fall betrifft, daß ein ganz neuer Konzessionswerber mit einem bereits bestehenden Verkehrsunternehmen in eine Konkurrenzsituation tritt, sich aber nicht auf den Fall bezieht, daß von mehreren Konzessionsinhabern einer um eine solche Konzessionserweiterung ansucht, die eine Konkurrenzierung der anderen Konzessionsinhaber bedeuten könnte. Diese, vom Verwaltungsgerichtshof in dem vom Beschwerdeführer zitierten Erkenntnis vom 6. November 1979, Zl. 1215/79 - dieses Erkenntnis hatte die Erteilung einer Schifffahrtskonzession nach den Binnenschifffahrts-Konzessionsgesetz, BGBl. Nr. 533/1978, zum Gegenstand, in dem eine dem § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. c KfLG 1952 ähnliche Regelung enthalten war -, unter Bezugnahme auf die Erkenntnisse vom 29. September 1960, Slg. Nr. 5376/A, und vom 30. November 1961, Slg. Nr. 5678/A, vertretene Rechtsansicht bezieht sich nur auf den Fall, daß von mehreren Konzessionsinhabern, die eine Konzession für den selben Verkehrsbereich besitzen, einer um eine Konzessionserweiterung ansucht und die anderen Konzessionsinhaber, um das mit der angestrebten Erweiterung abzudeckende Verkehrsbedürfnis zu befriedigen, ebenfalls einer Änderung ihrer Konzession bedürften. Dies trifft jedoch im Beschwerdefall nicht zu. Der angeführten Aussage des Verwaltungsgerichtshofes im Erkenntnis Zl. 1215/79 einen anderen Inhalt zu unterstellen und sie auch auf den vorliegenden Fall anzuwenden, in dem die Post die notwendige Verbesserung der Verkehrsbedienung ohne Änderung ihrer Konzession vornehmen konnte, wäre mit dem Gesetz nicht vereinbar. Ein anderer Inhalt dieser Aussage als der aufgezeigte läßt sich auch nicht aus den Erkenntnissen des Verwaltungsgerichtshofes Slg. Nr. 5376/A und Slg. Nr. 5678/A ableiten.

Die belangte Behörde habe - so wird in der Beschwerde weiters vorgebracht - § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. c KfLG 1952 unrichtig und ohne Durchführung eines ordnungsgemäßen Ermittlungsverfahrens angewendet. Sie gehe nunmehr offenbar im Gegensatz zum Ersatzbescheid vom 6. Juni 1989 vom Vorhandensein eines Verkehrsbedürfnisses aus, da sie sich auf die Ausgestaltung der notwendigen Verbesserung der Verkehrsbedienung durch die Post berufe. Ein ergänzendes Ermittlungsverfahren sei seit Erlassung des Ersatzbescheides vom 6. Juni 1989 nicht durchgeführt worden. Die belangte Behörde lege ihrer Entscheidung lediglich die Tatsache zugrunde, daß die Post einen neuen Kurs (an Freitagen, wenn Werktag) eingerichtet habe. Eine Anhörung des Beschwerdeführers etwa im Rahmen einer Fahrplankonferenz gemäß § 9 der

1. Durchführungsverordnung zum KfLG 1952 habe nicht stattgefunden. Auch sonst habe der Beschwerdeführer keine

Gelegenheit erhalten, sich zu dieser Maßnahme gemäß § 45 AVG zu äußern. Der Beschwerdeführer hätte zu diesen Maßnahmen dahin Stellung nehmen können, daß diese keine Verbesserung im notwendigen Umfang darstellten. Auch sei nicht ausgeschlossen, daß zwischenzeitlich Sachverhaltsänderungen eingetreten seien. Damit der Ausschließungsgrund des § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. c KfLG 1952 gegeben sei, müsse ferner eine dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechende Ausgestaltung des Verkehrs durch einen bestehenden Verkehrsunternehmer vorgenommen werden. Darüber, ob dies zutrifft, hätte es entsprechender Feststellungen und Ermittlungen bedurft, die dem Beschwerdeführer nach § 45 AVG vorzuhalten gewesen wären. Obwohl die belangte Behörde noch mit Bescheid vom 20. Mai 1987 die vom Beschwerdeführer beantragte Aufhebung des Bedienungsverbotes auf der Strecke Göpfritz - Wien mangels eines entsprechenden Verkehrsbedürfnisses abgewiesen habe, und der Bescheid insoweit in Rechtskraft erwachsen sei, begründe sie nunmehr die Abweisung des Konzessionsantrages damit, daß die Ausgestaltung des Verkehrs durch die Post dem öffentlichen Verkehrsbedürfnis besser entspreche, weil die Konzession des Beschwerdeführers mit einem Bedienungsverbot auf der angeführten Strecke belastet sei. Diese Argumentation sei nicht schlüssig und überdies auf Grund der Bindungswirkung unzulässig. Denn wäre das Verkehrsbedürfnis auf dieser Strecke ausreichend befriedigt, könne ein Bedienungsverbot auf dieser Strecke für die von der belangten Behörde vorgenommene Argumentation nicht relevant sein. Bestünde aber doch ein Bedarf, wäre dies nur ein Grund, das beantragte zusätzliche Kurspaar ohne Vorschreibung eines Bedienungsverbotes zu genehmigen oder überhaupt die Beschränkung der Stammkonzession des Beschwerdeführers durch das Bedienungsverbot auf diesem Streckenteil aufzuheben. Der Ausschließungsgrund des Zuwiderlaufens eines geplanten Linienverkehrs gegen öffentliche Interessen gemäß § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. c KfLG 1952 sei ferner nur gegeben, wenn einer der bestehenden Verkehrsunternehmer die notwendige Verbesserung der Verkehrsbedienung innerhalb einer von der Konzessionsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist von höchstens sechs Monaten vornimmt. Ergebe das Ermittlungsverfahren daher ein Verkehrsbedürfnis und die Notwendigkeit der Verbesserung der Verkehrsbedienung, so habe die Behörde eine angemessene Frist, die sechs Monate nicht überschreiten dürfe, zu setzen. Im vorliegenden Fall habe die Behörde unbestrittenermaßen keine Frist gesetzt. Es könne nicht dem Konzessionswerber zum Nachteil gereichen, wenn die Konzessionsbehörde - aus welchen Gründen immer - keine Frist setze. Werde keine Frist gesetzt, bedeute dies nicht, daß einem bestehenden Unternehmen nunmehr eine "absolute" Monopolstellung zukäme und dieses zu irgendeinem Zeitpunkt entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsbedienung setzen könne, um damit einen neuen Konzessionswerber auszuschalten. Wenn die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid auf einen aus dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 8. Juni 1988, Zl. 87/03/0152-9, gewonnenen Rechtssatz verweist, sei ihr entgegenzuhalten, daß der Verwaltungsgerichtshof an seine darin geäußerte Rechtsmeinung nicht gebunden sei. Mit dem genannten Erkenntnis sei der Bescheid der belangten Behörde lediglich wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufgehoben worden. Überdies sei darin die nunmehr aufgeworfene Rechtsproblematik vom Verwaltungsgerichtshof nicht behandelt worden.

Gemäß § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. c KfLG 1952 liegt ein der Erteilung der Konzession entgegenstehender Ausschließungsgrund insbesondere dann vor, wenn der beantragte Kraftfahrlinienverkehr einer dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechenden Ausgestaltung des Verkehrs durch die Verkehrsunternehmer, in deren Verkehrsbereich die neue Linie ganz oder teilweise fällt, vorgriffe und einer von diesen die notwendige Verbesserung der Verkehrsbedienung innerhalb einer von der Konzessionsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist von höchstens sechs Monaten vornimmt.

Eine Anhörung des Beschwerdeführers zur Einrichtung des neuen Kurspaares durch die Post war nicht erforderlich, weil diese Maßnahme der Post keine Änderung der ihr für diese Strecke erteilten Kraftfahrlinienkonzession erforderte und dem Beschwerdeführer nur in einem Verfahren betreffend die Änderung (Erweiterung) der Konzession Parteistellung zugekommen wäre, einer solchen Änderung es jedoch in Hinsicht auf die dem Umfang nach unbeschränkte Konzession der Post nicht bedurfte. Im Verfahren betreffend die Genehmigung des Fahrplanes gemäß § 12 KfLG 1952 war nur der Konzessionsinhaber (die Post) Partei. Ob eine Anhörung des Beschwerdeführers im Rahmen der gemäß § 9 Abs. 4 der 1. Durchführungsverordnung zum KfLG 1952 vorgesehenen Fahrplankonferenzen unterblieb, ist für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit des mit der vorliegenden Beschwerde angefochtenen Bescheides nicht von Belang. Wohl aber hätte dem Beschwerdeführer die im Hinblick auf sein Konzessions(erweiterungs)ansuchen erfolgte Einrichtung des neuen Kurspaares durch die Post zur Kenntnis gebracht werden müssen, um ihm Gelegenheit zu geben, hiezu unter den im § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. c KfLG 1952 angeführten Gesichtspunkten Stellung zu nehmen. Daß dies unterblieb, stellt einen Mangel dar, der jedoch nicht wesentlich ist.

Der belangten Behörde oblag gemäß § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. c KfLG 1952 die Beurteilung, ob der vom Beschwerdeführer beantragte Kraftfahrlinienverkehr einer dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechenden Ausgestaltung des Verkehrs unter anderem durch die Post vorgriffe und bejahendenfalls von dieser die notwendige Verbesserung der Verkehrsbedienung innerhalb einer von der Behörde festzusetzenden angemessenen Frist von höchstens sechs Monaten vorgenommen wird. Hierbei hatte die belangte Behörde ihrer Entscheidung die zum Zeitpunkt der Erlassung des angefochtenen Bescheides maßgebende Sach- und Rechtslage zugrunde zu legen und den Umstand zu berücksichtigen, daß die Post - wenn auch ohne Aufforderung durch die belangte Behörde - ein zusätzliches Kurspaar bereits eingerichtet hat (vgl. dazu das im Gegenstand ergangene Vorerkenntnis vom 8. Juni 1988, Zl. 87/03/0152). Der Beschwerdeführer hätte mit dem von ihm beantragten Kraftfahrlinienverkehr der Ausgestaltung des Linienverkehrs der Post vorgegriffen. Da das öffentliche Interesse nach § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. c KfLG 1952 dahin geht, daß vor allem durch die bestehenden Kraftfahrlinienunternehmer das Verkehrsbedürfnis befriedigt wird, diesen also insoweit Konkurrenzschutz eingeräumt ist, war die Post zur Verbesserung der Verkehrsbedienung durch die Einführung eines zusätzlichen Kurspaares im Rahmen der ihr auf dieser Strecke zustehenden unbeschränkten Kraftfahrlinienkonzession nicht nur berechtigt, sondern sie hatte als Inhaberin einer - wie gesagt - unbeschränkten Konzession gegenüber dem Konzessionsansuchen des Beschwerdeführers als Bewerber um eine nach dem Vorgesagten in diesem Umfang neue Linie den Vorrang. Wurde demnach von der Post mit der Einführung eines zusätzlichen Kurspaares die notwendige Verbesserung der Verkehrsbedienung vorgenommen, stand der Erteilung der vom Beschwerdeführer beantragten Konzession das Verleihungshindernis nach dieser Gesetzesstelle entgegen.

Mit dem Vorbringen, im Falle des Parteiengenhörs hätte er dahin Stellung nehmen können, daß die von der Post getroffenen Maßnahmen "keine Verbesserung im notwendigen Umfang" darstellten, wofür insbesondere die weiterhin von ihm durchgeführten Mietwagenfahrten im Gelegenheitsverkehr zu den beantragten Zeiten sprächen, vermag der Beschwerdeführer keine Relevanz dieses Verfahrensmangels darzutun. Das von der Post zusätzlich eingeführte Kurspaar weist - von geringfügigen zeitlichen Unterschieden abgesehen - den gleichen Umfang auf wie das vom Beschwerdeführer beantragte Kurspaar. Der Hinweis des Beschwerdeführers auf die von ihm zu den beantragten Zeiten durchgeführten Mietwagenfahrten vermag daran nichts zu ändern, weil dem Beschwerdeführer die Durchführung dieser Fahrten - sofern die Voraussetzungen hierfür gegeben sind - weiterhin zusteht. Der Einwand des Beschwerdeführers, es hätte ergänzender Ermittlungen bedurft, weil nicht ausgeschlossen werden könne, daß zwischenzeitig Sachverhaltsänderungen eingetreten seien, stellt eine bloße Vermutung dar und läuft auf die Aufnahme eines Erkundungsbeweises hinaus, dem zu entsprechen die belangte Behörde nicht gehalten gewesen wäre. Mit der Stellungnahme der Gemeinde Litschau aber setzte sich die belangte Behörde in der Begründung des angefochtenen Bescheides auseinander. Im übrigen ist aber zu bemerken, daß im Beschwerdefall als Anlaßfall im Sinne des Art. 140 Abs. 7 B-VG zufolge Aufhebung des § 4 Abs. 1 Z. 3 KfLG 1952 das Vorhandensein eines entsprechenden Verkehrsbedürfnisses nicht eine Voraussetzung für die Verleihung der Konzession war, was jedoch seine Mitberücksichtigung gemäß § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. c KfLG 1952 nicht aufhob und ausschloß.

Es bedarf keiner weiteren Begründung, daß die Ausgestaltung des Verkehrs durch eine Kraftfahrlinie ohne Bedienungsverbot - wie die belangte Behörde in der Begründung des Bescheides darlegte - dem öffentlichen Bedürfnis mehr entspricht als eine Kraftfahrlinie, die auf einem bestimmten Teil der Strecke mit einem Bedienungsverbot belastet ist. Die belangte Behörde übersah allerdings mit dieser Argumentation, daß der Antrag des Beschwerdeführers, über den sie zu entscheiden hatte, ebenfalls auf die Bewilligung des zusätzlichen Kurspaares ohne Bedienungsverbot, wie es ihm hinsichtlich der bestehenden Konzession auferlegt ist, gerichtet war. Ungeachtet dessen ist die Verweigerung der Konzession nicht als rechtswidrig zu erkennen, weil ihrer Erteilung jedenfalls der von der Post zusätzlich eingerichtete Kraftfahrlinienverkehr entgegenstand.

Bezüglich des weiteren Vorbringens in der Beschwerde zur Auslegung des § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. c KfLG 1952 wird auf das im Gegenstand ergangene Vorerkenntnis vom 8. Juni 1988, Zl. 87/03/0152, hingewiesen. An die diesbezüglich darin zum Ausdruck kommende Rechtsanschauung ist der Verwaltungsgerichtshof ungeachtet dessen, daß mit diesem Erkenntnis der damals angefochtene Bescheid insoweit wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufgehoben wurde, gemäß § 43 Abs. 1 VwGG gebunden, weil die Bindungswirkung eines aufhebenden Erkenntnisses sich auf alle im Erkenntnis zum Ausdruck kommenden Rechtsmeinungen im Zusammenhang mit dem von der belangten Behörde angenommenen Sachverhalt erstreckt. Er kann von dieser Rechtsanschauung im vorliegenden Fall auch nicht durch einen verstärkten Senat abgehen (vgl. dazu das Erkenntnis

des Verwaltungsgerichtshofes vom 17. April 1969, Slg. Nr. 7549/A). Im übrigen teilt der Verwaltungsgerichtshof die vom Beschwerdeführer gegen diese Bestimmung gehegten verfassungsrechtlichen Bedenken in Hinsicht auf das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 5. Dezember 1989, G 229/89-9 u.a., nicht.

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

Bescheidcharakter Bescheidbegriff Bejahung des Bescheidcharakters Maßgebende Rechtslage maßgebender Sachverhalt Anzuwendendes Recht Maßgebende Rechtslage VwRallg2 Maßgebender Bescheidinhalt Inhaltliche und zeitliche Erstreckung des Abspruches und der Rechtskraft Maßgebende Rechtslage maßgebender Sachverhalt Beachtung einer Änderung der Rechtslage sowie neuer Tatsachen und Beweise Beschwerdepunkt Beschwerdebegehren Entscheidungsrahmen und Überprüfungsrahmen des VwGH Allgemein Angenommener Sachverhalt (siehe auch Sachverhalt Neuerungsverbot Allgemein und Sachverhalt Verfahrensmängel) Bescheidbegriff Mangelnder Bescheidcharakter Besondere Rechtsgebiete Diverses Rechtskraft Umfang der Rechtskraftwirkung Allgemein Bindung der Behörde Beschwerdepunkt Beschwerdebegehren Rechtslage Rechtsgrundlage Rechtsquellen

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1991:1990030189.X00

Im RIS seit

11.07.2001

Zuletzt aktualisiert am

28.09.2009

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at