jusline®
»» Recht. Schnell

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

TE Vwgh Erkenntnis 1990/2/21 89/03/0232

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 21.02.1990

Index

50/03 Personenbeförderung Güterbeförderung;

Norm

KflG 1952 §4 Abs1 Z5 litb;
KflG 1952 §4 Abs1;

Betreff

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr - Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung in Wien I, Postgasse 8, gegen Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 6. Juli 1989, Zl. 290.322/6-II/9/89, betreffend Kraftfahrlinienkonzession (mitbeteiligte Partei: N)

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Der Beschwerdeführer hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von S 2.760,-- binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Der Bund (die Post- und Telegraphenverwaltung) ist Inhaber einer Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie a) auf der Strecke C - D - B - E - F (PAL nnn1) mit dem Recht zum Betrieb der Kraftfahrlinie überwiegend auf Teilstücken (Teilen einer Kraftfahrlinie) und b) auf der Strecke C - D - H - R (PAL nnn2) ebenfalls mit dem Recht zum Betrieb der Kraftfahrlinie überwiegend auf Teilstücken (Teilen einer Kraftfahrlinie).

Die mitbeteiligte Partei ist im Besitz einer Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie auf der Strecke R - H - E (nnn3).

Mit Schreiben vom 22. Dezember 1987 beantragte der Beschwerdeführer die Einbeziehung der Strecke H - E - B PAL nnn2. Zur Begründung des Antrages führte der Beschwerdeführer aus, im Zuge der angeführten Linien werde die Z-Bundesstraße B XY auf den Teilstrecken R - H und E - B befahren. Lediglich für die Teilstrecke H - E (6 km) habe er noch kein Befahrungsrecht. Seit Jahren werde von den Fremdenverkehrsverbänden des W sowie von mehreren Gemeinden aus diesem Bereich wiederholt der Wunsch nach einer durchgehenden Postautoverbindung aus dem Bezirk R nach B mit Anschluß nach G und zurück vorgebracht. Seit der Errichtung von Mittelschulen in B bestehe auch ein Bedarf für eine tägliche Schülerbeförderung in dieser Relation. Die Kurse der teilweise im Gleichlauf (auf der Strecke H - E) verkehrenden Kraftfahrlinie nnn3 der mitbeteiligten Partei würden durch die beantragte Einbeziehung der

angeführten Strecke nicht beeinträchtigt werden. Mit Schreiben vom 5. September 1989 gab der Beschwerdeführer der Behörde einen neu erstellen Fahrplanentwurf für die PAL nnn2 mit dem Ersuchen bekannt, diesen bei der Entscheidung über den Konzessionserweiterungsantrag zu berücksichtigen.

Die mitbeteiligte Partei sprach sich gegen die Genehmigung des Vorhabens des Beschwerdeführers aus. Sie betreibe seit 1965 die Kraftfahrlinie nnn3 R - K - H - E und zurück. Die Linie sei jahrelang defizitär gewesen. Erst als die Schülerfreifahrt gekommen sei und R und B zur Schulstadt geworden seien, sei die Kraftfahrlinie gewinnbringend. Seit 1975 befördere sie Schüler auf der Strecke R - B im Anschluß an die Kraftfahrlinie auf Grund eines mit der Finanzlandesdirektion abgeschlossenen Vertrages im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs. Sie habe um die Erweiterung ihrer Kraftfahrlinienkonzession um die Strecke von E - B (10 km) angesucht und sich mit einem Bedienungsverbot auf der Strecke E - Vo - B einverstanden erklärt. Die im nunmehrigen Fahrplanentwurf des Beschwerdeführers angeführten Kurse (durchgehend) von R und B und zurück deckten sich mit den Kursen, die sie von R bis E und retour durchführe. Wenn der Beschwerdeführer die beantragte Erweiterung der Kraftfahrlinie erhalte und die Schüler mit der Post fahren müßten oder auch nur zum Teil führen, sei ihr Betrieb wirtschaftlich gefährdet, weil kein entsprechendes Verkehrsaufkommen in der dünn besiedelten Gegend von privater Seite vorhanden sei. Ihre Klientel bestehe zu 99 % aus Schülern, und sie befördere sämtliche Schüler (ca. 400) in beiden Richtungen seit Jahren. Auf Aufforderung durch die Behörde gab die mitbeteiligte Partei bekannt, daß im Falle, daß der Beschwerdeführer die beantragte Konzessionserweiterung erhalte und somit die Strecke von R nach B durchgehend befahren könnte, sie jedenfalls mit einem Einnahmenausfall auf der von ihr befahrenen Strecke von 50 %, wahrscheinlich aber mehr, rechnen müßte. Dies würde bei einem Gesamtumsatz von ca. S 620.000,-- eine Reduzierung auf S 300.000,-- bedeuten. Damit wäre die Existenzfähigkeit ihres Linienverkehrs gefährdet, wenn nicht gar vernichtet, da sie nur diese einzige Kraftfahrlinie habe. Es bestehe kein Verkehrsbedürfnis für die vom Beschwerdeführer beantragte Konzessionserweiterung.

Die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft und die Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Oberösterreich sprachen sich ebenfalls gegen die Stattgebung des Begehrens mit der Begründung aus, daß die von der mitbeteiligten Partei betriebene Kraftfahrlinie von zahlreichen Schülern benützt werde. Im Anschluß an die Linie würden die Schüler von E nach B von der mitbeteiligten Partei im Gelegenheitsverkehr befördert. Der Antrag des Beschwerdeführers sei offenbar darauf gerichtet, den Schülerverkehr an sich zu ziehen, wodurch die Existenz des Unternehmens der mitbeteiligten Partei in ernster Weise gefährdet wäre, weil die Schüler sodann auch auf der bisherigen Linie nnn3 von R bis E der mitbeteiligten Partei verlorengingen und andere Fahrgäste als Schüler lediglich sporadisch für den öffentlichen Kraftfahrlinienverkehr in Betracht kämen. Die mitbeteiligte Partei habe um die Erweiterung ihrer Linie um die Strecke E - Vo - B angesucht, um vor allem den Schülerverkehr auf der gesamten Verbindung als Kraftfahrlinienverkehr abwickeln zu können.

Dem entgegnete der Beschwerdeführer, daß die bisher von der mitbeteiligten Partei durchgeführte Schülerbeförderung durch die von ihm geplanten und auf den Schulort B ausgerichteten Kursverbindungen in keiner Weise beeinträchtigt werde. Bei jenen Schülern, die nun mit den auf der PAL nnn2 vorgesehenen Kursen erfaßt werden sollen, handle es sich ausschließlich um Schüler, die bisher im Gelegenheitsverkehr nach B befördert worden seien. Da die mitbeteiligte Partei nach B ausgerichtete linienmäßige Fahrten weder durchgehend noch im Anschlußverkehr eingerichtet gehabt habe, bezögen sich die erhobenen Einwände lediglich auf den Schülergelegenheitsverkehr und seien demnach im gegenständlichen Verfahren nach dem Kraftfahrliniengesetz ohne rechtliche Relevanz und somit bei der Entscheidungsfindung nicht zu berücksichtigen. Durch die beantragte Erweiterung der PAL nnn2 bzw. durch die Herstellung der in diesem Zusammenhang vom Beschwerdeführer vorgesehenen Kursverbindungen würde zwar ein zusätzlicher Gleichlauf mit der Kraftfahrlinie der mitbeteiligten Partei in einer Länge von etwa 6 km entstehen, aber keinesfalls eine Beeinträchtigung der Kraftfahrlinie nnn3 gegeben sein. Ganz anders wäre die Situation bei einer eventuellen Stattgebung des von der mitbeteiligten Partei eingebrachten Konzessionserweiterungsantrages. In diesem Falle würde ein zusätzliche Gleichlauf mit dem Liniennetz des Beschwerdeführers in einer Länge von 10 km entstehen und mit Sicherheit eine erhebliche Beeinträchtigung der auf der PAL nnn1 seit Jahren bestehenden und nach B ausgerichteten Schülerkurse eintreten. Daß dies zwangsläufig zu einer enormen Schädigung der PAL nnn1 führen müsse, sei offenkundig, weil die von der mitbeteiligten Partei projektierten Kurse beinahe zeitgleich mit den bestehenden Schülerkursen des Beschwerdeführers verkehren würden. Im übrigen sei die Schülerbeförderung von R nach B von der mitbeteiligten Partei immer im Gelegenheitsverkehr durchgeführt worden. Die Behauptung der mitbeteiligten Partei, daß sie die betreffende Schülerbeförderung im Teilstück R - E bereits seit Jahren linienmäßig

erbringe, werde durch die in den betreffenden Fahrplänen der letzten Jahre dargestellten Kurse eindeutig widerlegt. Seit dem Vorjahr erfolge die Schülerbeförderung im angeführten Teilstück zwar im Rahmen der der mitbeteiligten Partei erteilten Kraftfahrlinienkonzession, doch basiere das betreffende Verkehrsangebot auf einem Fahrplan, mit dessen Genehmigung der Landeshauptmann von Oberösterreich die Entscheidung der obersten Behörde für Kraftfahrlinien über die vorliegenden Konzessionserweiterungsanträge des Beschwerdeführers und der mitbeteiligten Partei präjudiziert habe. Auch müsse der Behauptung, daß der von der mitbeteiligten Partei auf der Strecke R - H - B geführte Schülergelegenheitsverkehr zur Zufriedenheit der Schüler funktioniert habe, entschieden entgegengetreten werden. Dieser Gelegenheitsverkehr sei oftmals sehr unpünktlich geführt worden und habe deshalb häufig Anlaß zu berechtigten Beschwerden gegeben. Aus diesem Grunde habe die für die Einrichtung von Schülergelegenheitsverkehren zuständige Finanzlandesdirektion Wien den Beschwerdeführer wiederholt ersucht, die Voraussetzung für eine linienmäßige und reibungslose Schülerbeförderung nach B durch eine entsprechende Erweiterung der in Betracht kommenden Postautolinie zu schaffen. Dieser Erweiterungsantrag sei aber nicht nur über Ersuchen der angeführten Finanzlandesdirektion gestellt worden, sondern auch auf Grund von berechtigten Anträgen des Fremdenverkehrsverbandes R sowie der Gemeinde G, A und R eingebracht worden. Nicht zuletzt habe das in diesen Anträgen behauptete und auch vom Beschwerdeführer festgestellte Verkehrsbedürfnis für den Fremdenverkehr ihn dazu bewogen, die vom Großteil der in Betracht kommenden Bevölkerung gewünschten Verkehrsmaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsstruktur zu realisieren. Durch die beantragte Einbeziehung der Erweiterungsstrecke in die PAL nnn2 soll - im Gegensatz zum Erweiterungsansuchen der mitbeteiligten Partei - jedes Verkehrsbedürfnis, und zwar auch jenes der Schüler befriedigt werden. Damit sei eine optimale Ausgestaltung des auf der Strecke R - H - B ohne Beeinträchtigung der bestehenden Kraftfahrlinie der mitbeteiligten Partei gewährleistet. Auf Aufforderung durch die Behörde gab der Beschwerdeführer bekannt, daß bei Stattgebung des Konzessionserweiterungsantrages der mitbeteiligten Partei er mit einem jährlichen Einnahmenverlust in der Höhe von S 420.000,-- zu rechnen habe.

Mit Bescheid vom 6. Juli 1989 wies der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr den Antrag des Beschwerdeführers auf Einbeziehung der Strecke H - E - B in die Kraftfahrlinie C - R gemäß § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b des Kraftfahrliniengesetzes 1952, BGBl. Nr. 84, ab. Zur Begründung des Bescheides wurde nach einer Darstellung des über das Konzessionsansuchen durchgeführten Verwaltungsverfahrens ausgeführt, das Ergebnis des Ermittlungsverfahrens habe eindeutig ergeben, daß das Verkehrsbedürfnis in der gegenständlichen Erweiterungsrelation fast zur Gänze die Beförderung von Schülern zu den in B befindlichen Schulen betreffe. Das Vorhandensein eines entsprechenden Verkehrsbedürfnisses für den Fremdenverkehr in dieser Relation, wie es der Beschwerdeführer behaupte, werde von keiner der im Ermittlungsverfahren befragten Stellen bestätigt. Es könne daher - wenn überhaupt - nur einen marginalen Teil des in Betracht kommenden Fahrgastaufkommens ausmachen. Der Beschwerdeführer selbst bestätige, daß die Einrichtung eines zusätzlichen Verkehrsangebotes für die Abdeckung des übrigen in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses kaum lukrativ sein könne. Die Konzessionsbehörde habe daher für die Entscheidungsfindung hauptsächlich das in Frage kommende Verkehrsbedürfnis in bezug auf die Schülerbeförderung heranziehen müssen (Hinweis auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 17. Juni 1987, Zl. 86/03/0045, 0046). Die mitbeteiligte Partei besitze die Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie auf der Strecke R - H - E, der Beschwerdeführer decke mit der PAL nnn2 im Gleichlauf mit dieser Linie die Relation R - H und mit der PAL nnn1 die Strecke E - B ab, die ihrerseits von der mitbeteiligten Partei zur Gänze für die Erweiterung ihrer Linie beantragt worden sei. Der der mitbeteiligten Partei konzessionierte Streckenabschnitt H - E bilde zusammen mit der vom Beschwerdeführer im Rahmen der PAL nnn1 bereits konzessionierten Strecke E - B den Gegenstand des vorliegenden Antrages. Der Beschwerdeführer wäre für den Fall der Stattgebung seines Ansuchens in der Lage, die Beförderung des gesamten Fahrgastaufkommens von R über H und E nach B durchgehend zu übernehmen, im wesentlichen also die für diese Strecke vor allem in Betracht kommenden Schüler, die bisher ausschließlich von der mitbeteiligten Partei befördert worden seien. Für die mitbeteiligte Partei würde dies wirtschaftliche Schädigungen mit sich bringen, die für die von ihr betriebene Kraftfahrlinie existenzbedrohend sein würden, was sie auch durch genaue Angaben über die Höhe des von ihr erwarteten Einnahmenentfalles belege. Nun habe ein konkurrenzierter Kraftfahrlinienunternehmer einen Rechtsanspruch darauf, in der Führung seiner Linie nicht einschneidend beeinträchtigt zu werden (Hinweis auf die Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes vom 19. Dezember 1984, Slg. Nr. 11627/A, und vom 11. März 1987, Zlen. 86/03/0150, 0151, 0152). Eine Gefährdung im Sinne dieser Erkenntnisse liege nun im allgemeinen dann vor, wenn der Kraftfahrlinienunternehmer einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden

Einnahmenausfall erleide. Die Angabe der mitbeteiligten Partei, daß es bei einer Stattgebung des Antrages des Beschwerdeführers zu einer Halbierung des Umsatzes (Reduzierung von S 620.000,-- auf S 300.000,--) und damit zu einer akuten Gefährdung ihres Kraftfahrlinienverkehrs käme, sei in Anbetracht der Struktur ihrer Linie durchaus glaubwürdig und realistisch. Der Beschwerdeführer wäre in der Lage, die Personenbeförderung auf der Strecke R - B uneingeschränkt vorzunehmen. Die Vorschreibung eines Bedienungsverbotes in der Relation H - E, mit der sich der Beschwerdeführer einverstanden erklärt habe, wäre für die Linie der mitbeteiligte Partei kein ausreichender Schutz, weil die Zwischenbedienung in dieser Relation nicht ins Gewicht falle. Im Gegensatz dazu behaupte der Beschwerdeführer, bei Stattgebung des Konzessionserweiterungsansuchens der mitbeteiligten Partei einen jährlichen Einnahmenverlust in der Höhe von S 420.000,-- zu erleiden. Dieser Betrag werde jedoch in keine Relation zum Gesamtaufkommen der betroffenen Kraftfahrlinie gesetzt und könne daher von der Konzessionsbehörde nicht konkret verwertet werden. Darüberhinaus sei es unerfindlich, wordurch dem Beschwerdeführer dieser Einnahmenausfall entstehen würde, da das Ermittlungsverfahren kein die Einrichtung von zusätzlichen Verkehrsangeboten rechtfertigendes und über die Schülerbeförderung hinausgehendes Verkehrsbedürfnis ergeben habe. Diese Angaben könnten demnach nur dahingehend interpretiert werden, daß der Beschwerdeführer den angegebenen Einnahmenausfall dann erleide, wenn er die von ihm angestrebte Konzessionserweiterung nicht erhalte. Nun sei aber nur jener Fahrgast- und damit Einnahmenausfall von Bedeutung, der einem Linienunternehmen dadurch entstehe, daß Fahrgäste nicht mehr die bestehende Linie in Anspruch nehmen. Schüler, die bisher im Gelegenheitsverkehr befördert worden seien - und um solche handle es sich hauptsächlich im vorliegenden Fall in der Relation E - B -, seien aber keine Fahrgäste der betroffenen Linie und könnten demnach auch keinen Ausfall darstellen (Hinweis auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 17. Juni 1987, Zlen. 86/03/0045, 0046).

Am restlichen Streckenteil R - H - E decke die mitbeteiligte Partei mit ihrer Kraftfahrlinie das Verkehrsbedürfnis ausreichend ab. Auf Grund dessen habe sich die Behörde nicht imstande gesehen, diese vagen Angaben des Beschwerdeführers entsprechend zu werten. Darüberhinaus sei die Behörde der Ansicht, daß die mitbeteiligte Partei bei Stattgebung des Ansuchens des Beschwerdeführers eine tatsächliche Gefährdung ihres Kraftfahrlinienbetriebes hinnehmen müßte. Die durch die antragsgemäße Erledigung des Ansuchens des Beschwerdeführers für sie entstehende und sicherlich existenzbedrohende Situation könne von der Behörde in Übereinstimmung mit dem Gesetz nicht verantwortet werden. Weiters sei festzuhalten, daß der Beschwerdeführer seine Argumentation teilweise selbst widerlege. Einerseits behaupte er das Vorhandensein eines entsprechenden Verkehrsbedürfnisses, das über die in Betracht kommenden Schüler hinausgehe, andererseits beurteile er genau dieses Verkehrsbedürfnis als nicht lukrativ. Er versuche jedoch die projektierten Kurse damit zu begründen, daß diese mit den derzeit von ihm eingesetzten Betriebsmitteln und mit daher nur geringen variablen Kilometerkosten verwirklicht werden könnten, was eine im gemeinwirtschaftlichen Interesse gelegene Verbesserung des Betriebserfolges auf der betreffenden Linie bringen würde. Die Behörde sehe sich jedoch veranlaßt, dem entgegenzuhalten, daß lediglich der wirtschaftlich optimale Einsatz der vorhandenen Betriebsmittel noch nicht die existenzbedrohende Gefährdung eines konkurrenzierten Kraftfahrlinienunternehmers rechtfertige (Hinweis auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 23. April 1986, Zl. 86/03/0016). Das Ansuchen des Beschwerdeführers sei daher gemäß § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b des Kraftfahrliniengesetzes 1952 abzuweisen gewesen.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes.

Die belangte Behörde legte die Verwaltungsakten vor und beantragte in der von ihr erstatteten Gegenschrift die kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

§ 4 Abs. 1 des Kraftfahrliniengesetzes 1952 legt die Erfordernisse fest, unter denen eine Kraftfahrlinienkonzession erteilt werden kann. Unter anderem wird darin normiert, daß ein entsprechendes Verkehrsbedürfnis vorhanden ist (Z. 3) und das Unternehmen auch sonst öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft (Z. 5). 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. Die im § 4 Abs. 1 Z. 1 bis 5 leg. cit. vorgesehenen Voraussetzungen für die Erteilung der Konzession müssen - wie der Verwaltungsgerichtshof bereits im Erkenntnis vom 23. April 1986, Zl. 86/03/0016, ausgeführt hat - nebeneinander erfüllt sein. Dem Konzessionsansuchen ist schon dann nicht stattzugeben, wenn es auch nur an einer dieser Voraussetzungen mangelt. Liegt der Ausschließungsgrund des § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b des Kraftfahrliniengesetzes

1952 vor, ist das Konzessionsansuchen abzuweisen, auch wenn die übrigen Voraussetzungen erfüllt sind, also auch ein entsprechendes Verkehrsbedürfnis vorhanden ist, weil neben der Frage des Vorliegens eines - gegebenenfalls auf Verbesserung der Bedienung auf einer durch ein Unternehmen des Kraftfahrlinienverkehrs bereits befahrenen Strecke gerichteten - Verkehrsbedürfnisses zu prüfen ist, ob das den Gegenstand des Konzessionsansuchens bildende Unternehmen öffentlichen Interessen unter dem Gesichtspunkte des § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b leg. cit. zuwiderläuft oder nicht und zum Zwecke der Befriedigung des für die beantragte Linie in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses nicht eine Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben im Sinne des § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b leg. cit. in Kauf genommen werden darf (vgl. dazu abermals das schon zitierte Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 23. April 1986).

Die belangte Behörde stützte ungeachtet dessen, daß sie nach der Begründung des angefochtenen Bescheides auch das Vorhandensein eines entsprechenden Verkehrsbedürfnisses verneinte, die Abweisung des Konzessionsansuchens des Beschwerdeführers auf Einbeziehung der beantragten Strecke in die PAL nnn2 (Kraftfahrlinie C - R) im Spruch des Bescheides allein auf § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b des Kraftfahrliniengesetzes 1952, weil sie annahm, daß es bei einer Stattgebung des Antrages des Beschwerdeführers zu einer akuten Gefährdung des Kraftfahrlinienverkehrs der mitbeteiligten Partei käme. War sie zu dieser Annahme berechtigt, dann ist es nach dem Vorgesagten unerheblich, ob für die vom Beschwerdeführer beantragte Konzessionserweiterung ein entsprechendes Verkehrsbedürfnis vorhanden ist. Ebenso war es in diesem Falle ohne Belang, welchen Einnahmenausfall der Beschwerdeführer erleiden würde, wenn die mitbeteiligte Partei die von ihr beantragte Konzessionserweiterung der Kraftfahrlinie nnn3 um die Strecke E - B erteilt bekäme und ob die mitbeteiligte Partei für die von ihr angestrebte, jedoch nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens bildende Konzessionserweiterung die erforderliche Zuverlässigkeit besitzt.

Zur Begründung der Annahme, daß die mitbeteiligte Partei in der Erfüllung ihrer Verkehrsaufgaben gefährdet wäre, wenn dem Ansuchen des Beschwerdeführers stattgegeben wird, führte die belangte Behörde aus, daß in diesem Falle der Beschwerdeführer in der Lage wäre, die Beförderung des gesamten Fahrgastaufkommens von R über H und E nach B zu übernehmen, im wesentlichen also die für diese Strecke vor allem in Betracht kommenden Schüler, die bisher ausschließlich von der mitbeteiligten Partei befördert wurden. Diese Annahme steht auch mit dem Vorbringen des Beschwerdeführers im Verwaltungsverfahren im Einklang, wonach er bemüht sei, mit der (erweiterten) Postautolinie nnn2 jedes Verkehrsbedürfnis - somit auch jenes der Schüler - zu befriedigen, bei Übernahme der betreffenden Schülerbeförderung auch eine im gemeinwirtschaftlichen Interesse gelegene Verbesserung des Betriebserfolges auf der betreffenden Linie erzielt werden könne und durch seinen bereits im Jahre 1987 mit dem Antrag auf Erweiterung der gegenständlichen Konzession vorgelegten Fahrplan das gesamte nach B ausgerichtete Fahrgastaufkommen bewältigen könne. Für die Richtigkeit der Annahme der belangten Behörde spricht ferner, daß sich die vom Beschwerdeführer geplanten Schülerkurse mit dem Kursangebot der mitbeteiligten Partei größtenteils decken, wie ein Vergleich der Fahrpläne zeigt, wonach der Beschwerdeführer etwa gleich viele Kurse in annähernd gleichen Zeitlagen zwischen R und E wie die mitbeteiligte Partei zu führen beabsichtigt, was vom Beschwerdeführer auch gar nicht bestritten wird. Wenn die belangte Behörde in Hinsicht auf diesen Sachverhalt die Behauptung der mitbeteiligten Partei, daß es bei einer Stattgebung des Antrages des Beschwerdeführers zu einer Halbierung des Umsatzes und damit zu einer akuten Gefährdung ihres Kraftfahrlinienverkehrs käme, in Anbetracht der Struktur dieser vor allem auf den Schülerverkehr ausgerichteten Linie für durchaus glaubwürdig und realistisch erachtete, kann ihr der Verwaltungsgerichtshof nicht entgegentreten, zumal auch die Vorschreibung eines Bedienungsverbotes in der Relation H - E für die Linie der mitbeteiligten Partei - wie die belangte Behörde ebenfalls zutreffend erkannte - keinen hinreichenden Schutz darstellen würde, da die Zwischenbedienung in dieser Relation nicht ins Gewicht fällt. Daß aber ein Fahrgastausfall um mehr als die Hälfte des bisherigen Aufkommens zu einem die wirtschaftliche Betriebsführung der Linie der mitbeteiligten Partei sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall führt, bedarf bei einer Reduzierung des Umsatzes von S 620.000,-- auf S 300.000,-- keiner weiteren Erörterung, weshalb die Annahme der belangten Behörde, daß der Kraftfahrlinienverkehr der mitbeteiligten Partei gefährdet, ja sogar in seiner Existenz bedroht sei, nicht als rechtswidrig zu erkennen ist.

Der Beschwerdeführer bringt in den Ausführungen der Beschwerde zu § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b des Kraftfahrliniengesetzes 1952 vor, die von der mitbeteiligten Partei betriebene Kraftfahrlinie nnn3 (R - H - E) verlaufe schon derzeit im Teilstück R - H parallel zur bestehenden Postautolinie nnn2 (C - R). Bis zum Ablauf der Fahrplanperiode 1987/88 seien von der mitbeteiligten Partei auf ihrer Kraftfahrlinie weder direkte Verkehrsverbindungen noch Anschlußverbindungen nach B hergestellt worden. Bei der Antragstellung im Jahre 1987 sei der Beschwerdeführer davon ausgegangen, daß durch die

beantragte Erweiterung der Postautolinie nnn2 bzw. durch die Herstellung der in diesem Zusammenhang von ihm vorgesehenen Kursverbindungen zwar ein zusätzlicher Gleichlauf der Postautolinie nnn2 mit der bestehenden Kraftfahrlinie der mitbeteiligten Partei in einer Länge von 6 km entstehen würde, aber keinesfalls eine Beeinträchtigung der Kraftfahrlinie nnn3 der mitbeteiligten Partei gegeben sein könnte, weil die im Fahrplan der mitbeteiligten Partei dargestellten Kurse ausschließlich auf die Schülerbeförderung nach R ausgerichtet gewesen seien und die von ihm projektierten Kursverbindungen auf den Schul- und Fremdenverkehrsort B abgestimmt worden seien. Seit dem Vorjahr erfolge die Schülerbeförderung nach B im Teilstück R - E (im Teilstück R - H parallel zur Postautolinie nnn2) im Rahmen der der mitbeteiligten Partei erteilten Kraftfahrlinienkonzession. Der mitbeteiligten Partei seien ab dem Fahrplanjahr 1988/89 von der Zeitlage her genau jene Kursverbindungen für den Schülerverkehr genehmigt worden, die vom Beschwerdeführer projektiert und neben den von ihm für den Fremdenverkehr geplanten Kursen Grundlage für die beantragte Konzessionserweiterung gewesen seien und noch immer seien. Es könnten demnach bei Stattgebung seines Ansuchens nur jene Einnahmen wegfallen, die von der mitbeteiligten Partei seit Jahren im Schülergelegenheitsverkehr erzielt worden seien und seit Beginn des Schuljahres 1988/89 als Linieneinnahmen anfielen. Durch den Wegfall dieser Einnahmen könne die von der mitbeteiligten Partei betriebene Kraftfahrlinie weder in ihrer Existenz bedroht sein noch könne eine Gefährdung im Sinne des § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. b des Kraftfahrliniengesetzes 1952 eintreten. Dies ergebe sich schon aus der Tatsache, daß die Kraftfahrlinie der mitbeteiligten Partei offensichtlich auch bisher - bis zur Genehmigung des mit der Fahrplanperiode 1988/89 in Kraft getretenen Fahrplanes - mit den Schülereinnahmen von E über H nach R habe existieren können.

Mit diesen Ausführungen vermag der Beschwerdeführer keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides darzutun. Einerseits wird damit ebenfalls bestätigt, daß als Fahrgäste der Kraftfahrlinie der mitbeteiligten Partei vor allem Schüler in Betracht kommen und andererseits geht daraus hervor, daß die Schülerbeförderung jedenfalls zum Zeitpunkte der Erlassung des angefochtenen Bescheides - nur darauf kam es an und nicht auf den Zeitpunkt der Antragstellung - von der mitbeteiligten Partei im Rahmen der ihr auf der Strecke R - E zustehenden Kraftfahrlinienkonzession nnn3 durchgeführt wurden, und zwar den Ausführungen in der Beschwerde zufolge von der Zeitlage her mit Kursen, die auch der Beschwerdeführer bei Erweiterung seiner Konzession zu führen beabsichtigt. Die Behauptung des Beschwerdeführers, es würden bei Stattgebung seines Ansuchens der mitbeteiligten Partei nur jene Einnahmen entgehen, die von ihr im Schülergelegenheitsverkehr erzielt wurden, ist sohin bezogen auf den Zeitpunkt der Entscheidung der belangten Behörde unrichtig. Vielmehr handelt es sich hiebei um den Wegfall von Einnahmen aus dem Kraftfahrlinienverkehr der mitbeteiligten Partei, die - wie der Beschwerdeführer selbst ausführt - "seit Beginn des Schuljahres 1988/89 als Linieneinnahmen" anfallen. Ausgehend davon ist die Annahme der belangten Behörde, daß der vom Beschwerdeführer beantragte Kraftfahrlinienverkehr geeignet ist, die Erfüllung der Verkehrsaufgaben der mitbeteiligten Partei zu gefährden, nicht als rechtswidrig zu erkennen. Damit aber war ein Eingehen auf das weitere Beschwerdevorbringen zu § 4 Abs. 1 Z. 3 des Kraftfahrliniengesetzes 1952, ferner auf die Frage, welchen Einnahmenausfall der Beschwerdeführer im Falle der Verleihung der von der mitbeteiligten Partei beantragten Konzessionserweiterung erleiden würde, sowie auf den Einwand der mangelnden Zuverlässigkeit der mitbeteiligten Partei schon aus diesem Grunde entbehrlich.

Die Beschwerde erweist sich sohin 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. 206/1989.

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:1990:1989030232.X00

Im RIS seit

21.02.1990

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

© 2025 JUSLINE
JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.
www.jusline.at