

TE Vwgh Erkenntnis 2011/10/21 2008/03/0113

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 21.10.2011

Index

001 Verwaltungsrecht allgemein;

40/01 Verwaltungsverfahren;

50/03 Personenbeförderung Güterbeförderung;

Norm

AVG §37;

AVG §39 Abs2;

AVG §45 Abs2;

KfIG 1999 §14 Abs3;

KfIG 1999 §7 Abs1 Z4 litb;

VwRallg;

1. AVG § 37 heute
2. AVG § 37 gültig ab 01.01.1999 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 158/1998
3. AVG § 37 gültig von 01.02.1991 bis 31.12.1998
1. AVG § 39 heute
2. AVG § 39 gültig ab 15.08.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 57/2018
3. AVG § 39 gültig von 20.04.2002 bis 14.08.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 65/2002
4. AVG § 39 gültig von 01.01.1999 bis 19.04.2002 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 158/1998
5. AVG § 39 gültig von 01.02.1991 bis 31.12.1998
1. AVG § 45 heute
2. AVG § 45 gültig ab 01.02.1991

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Jabloner und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Beschwerde der B d.o.o. in Z, Bosnien - Herzegowina, vertreten durch Mag. Ulrich Salzburg, Rechtsanwalt in 1070 Wien, Neustiftgasse 3/6, gegen den Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 5. Mai 2008, ZI BMVIT-243.948/0001-II/ST7/2008, betreffend Konzession nach dem Kraftfahrlineiengesetz, zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die beschwerdeführende Partei hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von EUR 610,60 binnen zwei Wochen bei

sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit dem angefochtenen Bescheid wies die belangte Behörde den Antrag der beschwerdeführenden Partei auf Erteilung der Konzession

zum Betrieb der österreichischen Teilstrecke (Wien ... Graz ...

Spielfeld) der internationalen Kraftfahrlinie Istocno Sarajevo - Wien gemäß §§ 1, 3 und 7 Abs 1 Z 4 lit b Kraftfahrliniengesetz (KfLG) ab. Spielfeld) der internationalen Kraftfahrlinie Istocno Sarajevo - Wien gemäß Paragraphen eins, 3, und 7 Absatz eins, Ziffer 4, Litera b, Kraftfahrliniengesetz (KfLG) ab.

In der Begründung gab die belangte Behörde zunächst die im Ermittlungsverfahren eingeholten Stellungnahmen (vollinhaltlich) wieder. Danach habe die A Kraftfahrlinienbetriebs GmbH (iF: AT) Einwände gegen den Konzessionsantrag erhoben und im Wesentlichen (unter Angabe konkreter Zahlen) geltend gemacht, bei Erteilung der beantragten Konzession an die beschwerdeführende Partei käme es zu einem Einnahmenentfall von etwa EUR 240.000,-- auf der von der AT bereits bedienten Strecke Wien - Sarajevo, was - bezogen auf das Betriebsergebnis dieser Linie - einen Verlust von mehr als EUR 100.000,-- bedeuten würde, sodass eine Weiterführung dieser Strecke nicht mehr möglich wäre. Durch die bestehende Linie würde das Verkehrsbedürfnis bereits abgedeckt, da die eingesetzten Busse bei weitem nicht ausgelastet wären.

Ein weiterer Betreiber einer Linie von Wien nach Sarajevo, die P GmbH (iF: P), habe ebenfalls Einwände erhoben und geltend gemacht, dass die bestehenden, zu etwa 50 % ausgelasteten Linien den Bedarf völlig abdeckten und eine zusätzliche Linie auf längere Sicht nur Unwirtschaftlichkeit der bestehenden und der neuen Linie zur Folge hätte.

Die beschwerdeführende Partei habe, zur Stellungnahme zu diesen Einwendungen eingeladen, im Einvernehmen mit ihrem Rezipropartner, der O GmbH (iF: O), im Wesentlichen Folgendes geltend gemacht:

Die bestehenden Linien kämen den Bedürfnissen der Reisenden nicht ausreichend nach, zumal sie den Grenzübergang Bosanska Gradiska benutzten, was die Gesamtreisezeit im Vergleich zur (von der beschwerdeführenden Partei gewählten) kürzesten Strecke über Bosanski Brod bedeutend verlängere. Dazu komme, dass auf der - bei Wahl des Grenzübergangs Bosanska Gradiska notwendigen - Teilstrecke von Zenica nach Banja Luka nur eine durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit von unter 40 km/h erzielt werden könne, während auf der Teilstrecke von Sarajevo nach Bosanski Brod eine durchschnittliche Geschwindigkeit von mehr als 60 km/h erzielt werden könne. Zudem müssten Reisende nach Zenica, Kakanj oder Visoko bei der bestehenden Linienführung in einen anderen Bus umsteigen, um ihre Reiseziele zu erreichen, während diese Ziele durch die beantragte Linienführung direkt erreichbar wären.

Eine weitere Verbesserung werde dadurch erzielt, dass die Linie der beschwerdeführenden Partei im Gegensatz zu der von P eine Haltestelle in Graz aufweise, und durch die früheren Abfahrtsbzw Ankunftszeiten in Wien ein leichteres Umsteigen auf andere Verkehrsmittel ermöglicht werde.

Im Weiteren legte die belangte Behörde die maßgebenden Bestimmungen des KfLG und die Grundsätze für die Beurteilung des Verleihungshindernisses nach § 14 Abs 2 KfLG (Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben) dar, traf dann Feststellungen zu den Fahrplänen der bestehenden Kraftfahrlinien der AT und P sowie der geplanten Kraftfahrlinie der beschwerdeführenden Partei auf der Strecke von Wien über Graz nach Sarajevo, und führte weiter aus, es gehe aus den vorgelegten Daten hervor, dass in den zwischen der AT und der beschwerdeführenden Partei "übereinstimmenden Verkehrsverbindungen von Wien nach Zenica, Kakanj, Kiseljak und Sarajevo" 65 % des Fahrgastaufkommens zu verzeichnen sei und mit einem Verlust der Hälfte dieser Fahrgäste gerechnet werden müsse. AT habe trotz vorhandener Kapazität nur eine Auslastung von durchschnittlich 28 Personen pro Kursfahrt, die Kosten von durchschnittlich EUR 1.296,-- verursache. Diese Kosten würden auch für den österreichischen Rezipropartner der beschwerdeführenden Partei, die Firma O, nicht wesentlich geringer sein, weil sie von der selben Kostenstruktur (insbesondere hinsichtlich der Lohnkosten) ausgehen müsse und ihre angesuchte Strecke mit einer Länge von 828 km nur geringfügig kürzer sei als die bestehende Strecke der AT mit 847 km; Treibstoffverbrauch und Abnutzung würden daher ebenfalls annähernd gleich sein. Nach den Berechnungen der AT betrügen die Kosten pro km EUR 0,87. Bei gleichbleibender Kilometerleistung und Hinzutreten der beschwerdeführenden Partei müssten die Einnahmen sinken, sodass nur mehr mit Einnahmen von EUR 0,74 pro km zu rechnen sei, ein wirtschaftlicher Weiterbetrieb der Linie daher nicht mehr möglich sei. Im Weiteren legte die belangte Behörde die maßgebenden Bestimmungen des KfLG und

die Grundsätze für die Beurteilung des Verleihungshindernisses nach Paragraph 14, Absatz 2, KfLG (Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben) dar, traf dann Feststellungen zu den Fahrplänen der bestehenden Kraftfahrlinien der AT und P sowie der geplanten Kraftfahrlinie der beschwerdeführenden Partei auf der Strecke von Wien über Graz nach Sarajevo, und führte weiter aus, es gehe aus den vorgelegten Daten hervor, dass in den zwischen der AT und der beschwerdeführenden Partei "übereinstimmenden Verkehrsverbindungen von Wien nach Zenica, Kakanj, Kiseljak und Sarajevo" 65 % des Fahrgastaufkommens zu verzeichnen sei und mit einem Verlust der Hälfte dieser Fahrgäste gerechnet werden müsse. AT habe trotz vorhandener Kapazität nur eine Auslastung von durchschnittlich 28 Personen pro Kursfahrt, die Kosten von durchschnittlich EUR 1.296,-- verursache. Diese Kosten würden auch für den österreichischen Rezipropartner der beschwerdeführenden Partei, die Firma O, nicht wesentlich geringer sein, weil sie von der selben Kostenstruktur (insbesondere hinsichtlich der Lohnkosten) ausgehen müsse und ihre angesuchte Strecke mit einer Länge von 828 km nur geringfügig kürzer sei als die bestehende Strecke der AT mit 847 km; Treibstoffverbrauch und Abnutzung würden daher ebenfalls annähernd gleich sein. Nach den Berechnungen der AT betrügen die Kosten pro km EUR 0,87. Bei gleichbleibender Kilometerleistung und Hinzutreten der beschwerdeführenden Partei müssten die Einnahmen sinken, sodass nur mehr mit Einnahmen von EUR 0,74 pro km zu rechnen sei, ein wirtschaftlicher Weiterbetrieb der Linie daher nicht mehr möglich sei.

Für eine weitere Linie der AT seien die Genehmigungen bereits mit Bescheid vom 3. Jänner 2005 erteilt worden. Wegen unverhältnismäßig langer Dauer der Erteilung der Genehmigungen aller anderen beteiligten Staaten sei es zur Aufnahme des Linienverkehrs erst im ersten Halbjahr 2007 gekommen. Die neue Linie decke aber die von der beschwerdeführenden Partei hinsichtlich der Zeitersparnis hervorgehobene Strecke über den Grenzübergang Bosanski Brod ab und biete mit zwei Kurspaaren wöchentlich an den üblicherweise am stärksten frequentierten Reisetagen auch ab Graz die Verbindung über Bosanski Brod, Derventa, Doboje, Maglaj, Zepce, Zenica und Kiseljak nach Sarajevo.

Die Firma P, die nicht so ausführliche Berechnungen angestellt habe wie AT, habe vorgebracht, ihre durchschnittlichen Einnahmen pro Kilometer beliefen sich auf EUR 0,65 bei durchschnittlich nur knapp 23 Fahrgästen pro Kurs auf der Gesamtlinie Wien - Sarajevo - Mostar. Auf Grund der vorliegenden Daten und dem Fahrplanvergleich müsse angenommen werden, dass auch dieses Unternehmen in der Relation Wien - Sarajevo mit erheblichen Fahrgasteinbußen zu rechnen hätte, sodass durch die Minderung der ohnehin bereits knappen Erlöse eine wirtschaftliche Weiterführung dieser Linie nicht mehr gegeben wäre.

Bei Vergleich der Fahrpläne habe festgestellt werden können, dass das neue Angebot der beschwerdeführenden Partei keine wesentlichen Vorteile hinsichtlich neuer Verkehrsverbindungen gegenüber den bestehenden biete. Es gebe zwar drei Haltestellen, die von den anderen Unternehmen nicht bedient würden, davon sei Kotorsko nur 5 Fahrminuten von Doboje entfernt, Nedzarici und Ilidza lägen ebenfalls nur 10 bzw 15 Fahrminuten von Sarajevo entfernt; sie seien daher jeweils mit lokalen Verkehren problemlos erreichbar.

Trotz Einhaltung eines Zeitabstands von vier Stunden zu den bestehenden täglichen Abendkursen ab Wien sei das Angebot der beschwerdeführenden Partei ebenfalls auf die Fahrgäste ausgerichtet, die eine Nachtfahrt bevorzugten; unter diesem Gesichtspunkt falle es in den zeitlichen Verkehrsbereich der bestehenden Linien. Ergänzend sei dazu anzumerken, dass es entsprechend der "bosnisch - herzegowinischen Rechtslage" erforderlich sei, einen gewissen zeitlichen Abstand zu bestehenden Verkehren einzuhalten, ansonsten die Genehmigung der Linie nicht erfolgen könne.

Richtig sei, dass die beschwerdeführende Partei tatsächlich eine schnellere Verbindung als die bestehenden täglichen Abendverkehre biete, es dürfe aber nicht übersehen werden, dass ein Linienverkehr eine zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses gewährleisten solle. So bediene die Linie 1 der AT zusätzlich Banja Luka, Jajce, Donji Vakuf, Travnik, Vitez und Visoko, und befördere in diese Relationen 35 % der Fahrgäste. Die von P betriebene Linie bediene zusätzlich auch Prnjavor und fahre bis Mostar. Trotz dieser Angebote hätten beide Linien mehr als genug freie Kapazitäten. Zusätzlich gebe es noch die Linie 2 der AT, die zwar als Tagfahrt ab Wien angeboten werde, aber ebenfalls die schnellere Strecke befahre, dieselben wichtigen Orte bediene und überdies an den bekanntlich stärksten Reisetagen (Freitag, Samstag ab Wien; Donnerstag, Sonntag ab Sarajevo) betrieben werde.

Zusammenfassend sei daher die belangte Behörde zur Ansicht gekommen, dass der Antrag der beschwerdeführenden Partei keine wesentliche Verbesserung des bestehenden Linienangebots darstelle. Würde ihm stattgegeben, hätte dies

vielmehr zur Folge, dass bestehende Verkehre mangels Rentabilität nicht mehr weiter betrieben werden könnten. Dies würde in weiterer Folge aber für

8.122 Fahrgäste der AT und eine nicht bekannte Anzahl von Fahrgästen der von P betriebenen Linie den Verlust von Verkehrsverbindungen nach Orten bedeuten, die vom Antrag der beschwerdeführenden Partei nicht umfasst seien.

Der Antrag sei daher gemäß § 7 Abs 1 Z 4 lit b KfLG abzuweisen gewesen. Der Antrag sei daher gemäß Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera b, KfLG abzuweisen gewesen.

Der Verwaltungsgerichtshof hat über die gegen diesen Bescheid gerichtete Beschwerde nach Vorlage der Akten des Verwaltungsverfahrens und Erstattung einer Gegenschrift durch die belangte Behörde erwogen:

1. Gemäß § 1 Abs 1 des Kraftfahrliniengesetzes, BGBl Nr 203/1999 idF BGBl I Nr 153/2006 (KfLG), ist Kraftfahrlinienverkehr die regelmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen durch Personenkraftverkehrsunternehmen in einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei Fahrgäste an vorher festgesetzten Haltestellen aufgenommen und abgesetzt werden. 1. Gemäß Paragraph eins, Absatz eins, des Kraftfahrliniengesetzes, Bundesgesetzblatt Nr 203 aus 1999, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 153 aus 2006, (KfLG), ist Kraftfahrlinienverkehr die regelmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen durch Personenkraftverkehrsunternehmen in einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei Fahrgäste an vorher festgesetzten Haltestellen aufgenommen und abgesetzt werden.

Gemäß § 1 Abs 3 KfLG bedarf der innerstaatliche und grenzüberschreitende Kraftfahrlinienverkehr nach Abs 1 einer Konzession, der grenzüberschreitende Kraftfahrlinienverkehr, dessen Endhaltestellen auf dem Staatsgebiet von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder von Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz liegen, bedarf einer dieser gleichzuhaltenden Genehmigung. Gemäß Paragraph eins, Absatz 3, KfLG bedarf der innerstaatliche und grenzüberschreitende Kraftfahrlinienverkehr nach Absatz eins, einer Konzession, der grenzüberschreitende Kraftfahrlinienverkehr, dessen Endhaltestellen auf dem Staatsgebiet von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder von Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz liegen, bedarf einer dieser gleichzuhaltenden Genehmigung.

Gemäß § 7 Abs 1 KfLG ist die Erteilung der Konzession (unter anderem) davon abhängig, dass Gemäß Paragraph 7, Absatz eins, KfLG ist die Erteilung der Konzession (unter anderem) davon abhängig, dass

"Z 3: die Art der Linienführung eine zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses gewährleistet und

Z 4: die Erteilung einer Konzession auch sonst öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft. Dieser Ausschließungsgrund liegt insbesondere dann vor, wenn Ziffer 4 :, die Erteilung einer Konzession auch sonst öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft. Dieser Ausschließungsgrund liegt insbesondere dann vor, wenn

...

b) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs 1 bis 3) die beantragte Linie ganz oder teilweise fällt, zu gefährden geeignet ist, oder b) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich (Paragraph 14, Absatz eins bis 3) die beantragte Linie ganz oder teilweise fällt, zu gefährden geeignet ist, oder

...".

Gemäß § 14 Abs 1 KfLG erstreckt sich der Verkehrsbereich nach § 7 Abs 1 Z 4 lit b KfLG so weit, wie sich eine beantragte Kraftfahrlinie auf einen bereits konzessionierten öffentlichen Verkehr gefährdend auswirken kann. Gemäß Paragraph 14, Absatz eins, KfLG erstreckt sich der Verkehrsbereich nach Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera b, KfLG so weit, wie sich eine beantragte Kraftfahrlinie auf einen bereits konzessionierten öffentlichen Verkehr gefährdend auswirken kann.

Gemäß § 14 Abs 2 KfLG liegt eine Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben dann vor, wenn ein Verkehrsunternehmen in der Führung seines öffentlichen Verkehrs einschneidend beeinträchtigt wird, dies ist dann der Fall, wenn es hinsichtlich der gefährdeten Linie einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall erleidet. Gemäß Paragraph 14, Absatz 2, KfLG liegt eine Gefährdung der Erfüllung der

Verkehrsaufgaben dann vor, wenn ein Verkehrsunternehmen in der Führung seines öffentlichen Verkehrs einschneidend beeinträchtigt wird, dies ist dann der Fall, wenn es hinsichtlich der gefährdeten Linie einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall erleidet.

Gemäß § 14 Abs 3 KfLG hat ein Verkehrsunternehmen, das behauptet, durch die Erteilung einer neuen oder einer hinsichtlich der Streckenführung abzuändernden Konzession einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall zu erleiden, der Aufsichtsbehörde jene zum Teil nur ihm bekannten Daten zu liefern, anhand derer diese in die Lage versetzt wird, zu beurteilen, wie sich der Einnahmenausfall auf die wirtschaftliche Betriebsführung seiner Linie auswirken wird. Gemäß Paragraph 14, Absatz 3, KfLG hat ein Verkehrsunternehmen, das behauptet, durch die Erteilung einer neuen oder einer hinsichtlich der Streckenführung abzuändernden Konzession einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall zu erleiden, der Aufsichtsbehörde jene zum Teil nur ihm bekannten Daten zu liefern, anhand derer diese in die Lage versetzt wird, zu beurteilen, wie sich der Einnahmenausfall auf die wirtschaftliche Betriebsführung seiner Linie auswirken wird.

2. Die belangte Behörde hat den Konzessionsantrag der beschwerdeführenden Partei abgewiesen, weil sie, gestützt im Wesentlichen auf die Angaben der AT und der P im Verwaltungsverfahren, das Bestehen des Ausschließungsgrundes nach § 7 Abs 1 Z 4 lit b KfLG angenommen hat: Durch die Erteilung der beantragten Konzession auf der von AT und P bereits betriebenen - in großen Teilen streckengleichen - Linie würden diese einen Einnahmenausfall erleiden, der die wirtschaftliche Betriebsführung in Frage stelle. 2. Die belangte Behörde hat den Konzessionsantrag der beschwerdeführenden Partei abgewiesen, weil sie, gestützt im Wesentlichen auf die Angaben der AT und der P im Verwaltungsverfahren, das Bestehen des Ausschließungsgrundes nach Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera b, KfLG angenommen hat: Durch die Erteilung der beantragten Konzession auf der von AT und P bereits betriebenen - in großen Teilen streckengleichen - Linie würden diese einen Einnahmenausfall erleiden, der die wirtschaftliche Betriebsführung in Frage stelle.

3. Die Beschwerde macht dagegen - unter dem Gesichtspunkt einer Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften - geltend, die belangte Behörde habe die Feststellung des maßgebenden Sachverhalts unterlassen. Sie habe sich ausschließlich auf die von Mitkonkurrenten vorgelegten Unterlagen und Daten gestützt, und diese Zahlen unkritisch übernommen, ohne sie einer näheren Prüfung zu unterziehen.

Dabei seien die vorgelegten Zahlen in sich widersprüchlich:

So würden seitens AT zwar Fahrpreise von EUR 65,-- (für die Destination nach Zenica) bzw EUR 70,-- (für die Destination nach Sarajevo) genannt, gleichzeitig aber die durchschnittlichen Einnahmen pro Beförderungsfall mit EUR 32,--, also weniger als der Hälfte des Fahrpreises, angegeben. Zudem hätten AT und P unterschiedliche Angaben über die Kosten pro Kilometer gemacht (EUR 0,87 bzw unter EUR 0,65). Die Behauptung der AT, die beschwerdeführende Partei würde "Dumpingtarife" einführen wollen, sei nicht näher hinterfragt worden. Völlig unberücksichtigt sei geblieben, dass AT und P als Konkurrenten der beschwerdeführenden Partei ein eigenes wirtschaftliches Interesse hätten, weshalb nicht davon ausgegangen werden könne, dass sie völlig objektive und wahrheitsgetreue Angaben über die Rentabilität der von ihnen geführten Kraftfahrlinien machten. So wisse die beschwerdeführende Partei, dass die Angaben ihrer Konkurrenten unrichtig seien. Vor allem seien die Angabe des tatsächlich eingenommenen Entgelts und die Angaben über die tatsächlichen Beförderungsfälle bzw die Auslastung der Busse unrichtig. Entgegen der Behauptung einer Auslastung etwa zur Hälfte liege die Auslastung tatsächlich bei ca vier Fünftel; die Autobusse seien meistens fast vollständig ausverkauft.

4. Mit diesem Vorbringen wird eine zur Aufhebung führende Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheids nicht aufgezeigt.

4.1. Der Verwaltungsgerichtshof hat im Erkenntnis vom 12. September 2006, ZI 2003/03/0219, unter Hinweis auf Vorjudikatur, zu den Erfordernissen in einem Verfahren über einen Antrag auf Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession bei Geltendmachung des Ausschlussgrundes nach § 14 Abs 3 KfLG Folgendes ausgeführt: 4.1. Der Verwaltungsgerichtshof hat im Erkenntnis vom 12. September 2006, ZI 2003/03/0219, unter Hinweis auf Vorjudikatur, zu den Erfordernissen in einem Verfahren über einen Antrag auf Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession bei Geltendmachung des Ausschlussgrundes nach Paragraph 14, Absatz 3, KfLG Folgendes ausgeführt:

"Wird im Konzessionserteilungsverfahren von einem Verkehrsunternehmen, in dessen Verkehrsbereich die beantragte Linie zumindest teilweise fällt, behauptet, durch die Konzessionserteilung einen relevanten Einnahmenausfall zu erleiden, hat dieses Unternehmen der Behörde die notwendigen "Daten zu liefern"; § 14 Abs 3 KfLG legt also diesem Unternehmen eine besondere Mitwirkungspflicht auf, zumal es der Behörde regelmäßig nicht möglich ist, den entscheidungswesentlichen Sachverhalt (Vorliegen des geltend gemachten Ausschließungsgrundes) ohne Mitwirkung der Partei festzustellen." Wird im Konzessionserteilungsverfahren von einem Verkehrsunternehmen, in dessen Verkehrsbereich die beantragte Linie zumindest teilweise fällt, behauptet, durch die Konzessionserteilung einen relevanten Einnahmenausfall zu erleiden, hat dieses Unternehmen der Behörde die notwendigen "Daten zu liefern"; Paragraph 14, Absatz 3, KfLG legt also diesem Unternehmen eine besondere Mitwirkungspflicht auf, zumal es der Behörde regelmäßig nicht möglich ist, den entscheidungswesentlichen Sachverhalt (Vorliegen des geltend gemachten Ausschließungsgrundes) ohne Mitwirkung der Partei festzustellen.

In die "Gegenrichtung", also seitens des Konzessionswerbers (hier: Beschwerdeführerin) besteht aber keine derartige Verpflichtung; vielmehr bleibt es im Sinne des § 39 Abs 2 AVG Aufgabe der Behörde, von Amts wegen den maßgebenden Sachverhalt festzustellen, bei Geltendmachung des Ausschließungsgrundes nach § 7 Abs 1 Z 4 lit d KfLG also auf eine Konkretisierung zu dringen, über den behaupteten Fahrgast- und Einnahmenausfall Ermittlungen - auch ohne "Gegeneinwendungen" des Konzessionswerbers - vorzunehmen und dazu nachvollziehbare Feststellungen zu treffen. So hat der Verwaltungsgerichtshof schon in einer Reihe von Entscheidungen klargestellt, dass der Bescheid über die Konzessionserteilung bzw - verweigerung objektive Grundlagen über die geltend gemachten Einnahmenausfälle zu enthalten hat". In die "Gegenrichtung", also seitens des Konzessionswerbers (hier: Beschwerdeführerin) besteht aber keine derartige Verpflichtung; vielmehr bleibt es im Sinne des Paragraph 39, Absatz 2, AVG Aufgabe der Behörde, von Amts wegen den maßgebenden Sachverhalt festzustellen, bei Geltendmachung des Ausschließungsgrundes nach Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera d, KfLG also auf eine Konkretisierung zu dringen, über den behaupteten Fahrgast- und Einnahmenausfall Ermittlungen - auch ohne "Gegeneinwendungen" des Konzessionswerbers - vorzunehmen und dazu nachvollziehbare Feststellungen zu treffen. So hat der Verwaltungsgerichtshof schon in einer Reihe von Entscheidungen klargestellt, dass der Bescheid über die Konzessionserteilung bzw - verweigerung objektive Grundlagen über die geltend gemachten Einnahmenausfälle zu enthalten hat".

4.2. Die belangte Behörde hat, diesen Vorgaben entsprechend, im Verwaltungsverfahren AT und P zur Stellungnahme zum Konzessionsantrag der beschwerdeführenden Partei eingeladen. AT hatte dazu in der Stellungnahme vom 16. Februar 2007 Folgendes vorgebracht:

"Nachstehend erlauben wir uns die Einwände gegen die Erteilung einer Genehmigung Wien - Sarajevo darzustellen.

1. Gesamtzahl der Beförderungsfälle auf der Linie Wien - Sarajevo für das Jahr 2006:

ab Wien

11.904

ab Sarajevo

11.274

ges. Beförderungsfälle

23.178

Davon entfallen auf den Zielort:

Zenica

1.064

Kakanj

257

Kiseljak

2.796

Sarajevo

10.939

Somit sind 15.056 oder 65% der Beförderungsfälle betroffen.

Man kann leider erwarten, dass bis zu 50% der auf die genannten Orte entfallenden Beförderungsfälle entfallen. Konkret hieße das eine Reduzierung der Beförderungsfälle um etwa

7.500 Personen.

Den Entfall von Beförderungsfällen begründen wir damit, dass unsere ohnehin sehr günstigen Preise durch Tarife seitens (der beschwerdeführenden Partei) mit Dumpingtarifen unterboten werden.

Wie möchten dazu einige Beispiele angeben:

Destination

AT

tour-retour

(beschwerdeführende Partei)

tour-retour

Zenica + Kakanj

EUR 65,00

EUR 54,00

Kiseljak + Sarajevo

EUR 70,00

EUR 61,00

2. Die Gesamteinnahmen für diese Linie betragen für den Zeitraum vom 1. Jänner 2006 bis 31. Dezember 2006 EUR 742.430,53, was eine Einnahme pro Beförderungsfall von EUR 32,03 entspricht. Der Wegfall von 7.500 Beförderungsfällen entspricht einem Einnahmenverlust von EUR 240.225,00.

3. Die Reduzierung der Gesamteinnahmen von

EUR 742.430,53

um den zu erwartenden Einnahmeentfall von EUR 240.225,00

ergibt Gesamteinnahmen von

EUR 502.205,53.

Die Gesamtanzahl an gefahrenen Kilometern beträgt

680.252 km. Die daraus resultierenden Einnahmen pro Kilometer betragen also EUR 0,74.

Die Kosten für eine Fahrt von Wien nach Sarajevo betragen EUR 1.296,00 im Durchschnitt. Diese setzen sich zusammen aus den Kosten für 2,5 Lenker, den Kosten für Treibstoff, Schmiermittel, Ersatzteile, etc., sowie den Kosten für die Amortisation des Busses. Die Kosten pro Kilometer betragen somit EUR 0,82.

Zu diesen variablen Kosten kommen noch Verwaltungskosten von etwa EUR 0,05 hinzu, wodurch sich die Gesamtkosten auf EUR 0,87 erhöhen.

4. Bei einer gesamten Kilometerleistung von 680.282 betragen daher die Kosten EUR 605.450,98, denen Einnahmen von EUR 502.205,53 gegenüberstehen. Bei der angenommenen Reduzierung der Beförderungsfälle würde ein Verlust von mehr als EUR 100.000,00 entstehen, der eine Weiterführung dieser Linie nicht mehr möglich machen würde.

Wie weisen noch darauf hin, dass die bestehende Linie ...gemeinsam durchgeführt wird und ordnungsgemäß laut Fahrplan täglich bedient wird.

Damit wird auch das Verkehrsbedürfnis abgedeckt. Die durchschnittliche Anzahl der beförderten Personen pro Kurs beträgt 28 Personen. Es werden Busse mit 49 Sitzplätzen eingesetzt, wodurch noch Kapazitäten zur Verfügung stehen."

Demgegenüber hatte P zunächst nur pauschal Einwände erhoben

("Erteilung der Konzession ... würde für uns große Schwierigkeiten bedeuten"; "Unwirtschaftlichkeit ... zur Folge haben") und erst

nach einem Hinweis der belangten Behörde, dass die Einwendungen zu konkretisieren und durch nachvollziehbare Daten zu belegen wären, unter Anschluss einer das Jahr 2006 betreffenden Auflistung der Anzahl der Fahrgäste, der Einnahmen und der gefahrenen Kilometer auf der Strecke Mostar-Sarajevo-Wien vorgebracht, derzeit einen Beförderungsschnitt von 22,85 Personen bzw einen Kilometererlös von EUR 0,655 zu erzielen. Dabei seien "Einnahmen und Kosten gerade noch im Erträglichen"; eine weitere Linie mit den gleichen Endzielen würde zu einer Unwirtschaftlichkeit und Bedrohung der bestehenden Linien führen.

4.3. Die beschwerdeführende Partei stellt nicht in Abrede, dass sie Gelegenheit hatte, im Verwaltungsverfahren im Rahmen des rechtlichen Gehörs zu diesen Behauptungen und den vorgelegten Zahlen Stellung zu nehmen. Eine konkrete Auseinandersetzung mit den seitens AT und P angegebenen Daten durch die beschwerdeführende Partei unterblieb aber. In der Stellungnahme vom 29. Oktober 2007 wurde seitens des Reziprokparters der beschwerdeführenden Partei (O) zwar vorgebracht, dass der vorhandene Linienverkehr die Wünsche und Bedürfnisse der Reisenden nicht zufrieden stelle und dazu auf die unterschiedliche Teilstrecke (Grenzübergang Bosanski Brod anstatt Bosanska Gradiska) und die damit verbundene Zeitersparnis verwiesen, weiters auf eine direkte Anbindung von weiteren Orten und die Abfahrt bzw Ankunft in Wien zu einem Zeitpunkt, zu dem ein Umsteigen auf andere Verkehrsmittel noch möglich sei. Dass die seitens der AT und P gemachten Angaben aber unrichtig seien, wie nunmehr in der Beschwerde - erstmals und damit gegen das Neuerungsverbot verstoßend - behauptet wird, wurde nicht geltend gemacht.

4.4. Die beschwerdeführende Partei hat also die Richtigkeit des seitens ihrer Konkurrenten vorgelegten "Zahlenmaterials" im Verwaltungsverfahren gar nicht in Frage gestellt.

Entgegen der nunmehr in der Beschwerde vertretenen Auffassung kann aber auch nicht gesagt werden, dass diese Zahlen "äußerst widersprüchlich" seien: Der vermeinte Widerspruch zwischen der Höhe der Fahrpreise einerseits (EUR 65,-- bzw EUR 70,--) und der durchschnittlichen Einnahmen pro "Beförderungsfall" (EUR 32,--) liegt schon deshalb nicht vor, weil - ausgehend vom Inhalt der Stellungnahme der AT - sich die Fahrkartenpreise von EUR 65,-- bzw EUR 70,- - auf die Gesamtstrecke ("tour-retour") beziehen, die mit EUR 32,-- genannten Einnahmen "pro Beförderungsfall" aber auf die Einzelstrecke. Die Gesamtzahl der mit 23.178 genannten "Beförderungsfälle" setzt sich aus den Fahrten ab Wien (11.904) und den Fahrten ab Sarajevo (11.274) zusammen; die Division der Gesamteinnahmen von EUR 742.430,53 durch 23.178 (Gesamtzahl der Beförderungsfälle) schließlich ergibt (gerundet) EUR 32,-- als Durchschnittseinnahme pro Beförderungsfall.

Unterschiedliche Kilometerkosten (der AT einerseits und der P andererseits) können unterschiedliche Kostenstrukturen als Gründe haben, belegen aber nicht zwangsläufig die Unrichtigkeit einer der beiden Angaben.

Die Befürchtung der AT, bis zu 50 % der betroffenen Fahrgäste zu verlieren, wurde durch Aliquotierung und unter Hinweis auf die deutliche geringere Höhe der seitens der beschwerdeführenden Partei verrechneten Fahrpreise (EUR 54,-- statt EUR 65,-- bzw EUR 61,-- statt EUR 70,--) begründet.

Mit dem Vorbringen der Beschwerde, die belangte Behörde habe den Sachverhalt auf Grund von Zahlen aus dem Jahr 2006 festgestellt, obwohl der angefochtene Bescheid im Mai 2008 erlassen worden sei, weshalb die Zahlen des Jahres 2007 zu Grunde zu legen gewesen wären, wird ein relevanter Verfahrensmangel schon deshalb nicht aufgezeigt, weil die Beschwerde nicht einmal ansatzweise darlegt, dass unter Zugrundelegung der Fahrgast- und Erlöszahlen betreffend das Jahr 2007 - etwa wegen erheblicher Schwankungen im Fahrgastaufkommen - sich eine andere Beurteilung ergeben hätte.

4.5. Der belangten Behörde kann im Ergebnis also nicht entgegengetreten werden, wenn sie angenommen hat, der Konzessionserteilung an die beschwerdeführende Partei stehe der Ausschlussgrund nach § 7 Abs 1 Z 4 lit b KfLG entgegen. Inwieweit nämlich der festgestellten Gefährdung durch die Erteilung von Auflagen begegnet werden könnte, wie die Beschwerde unter Hinweis auf § 16 KfLG meint, wird von der Beschwerde nicht dargelegt. 4.5. Der belangten

Behörde kann im Ergebnis also nicht entgegengetreten werden, wenn sie angenommen hat, der Konzessionserteilung an die beschwerdeführende Partei stehe der Ausschlussgrund nach Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera b, KfLG entgegen. Inwieweit nämlich der festgestellten Gefährdung durch die Erteilung von Auflagen begegnet werden könnte, wie die Beschwerde unter Hinweis auf Paragraph 16, KfLG meint, wird von der Beschwerde nicht dargelegt.

4.6. Mit dem seitens der beschwerdeführenden Partei unter dem Gesichtspunkt einer inhaltlichen Rechtswidrigkeit erhobenen, pauschal und unkonkret gebliebenen Vorbringen, die Abweisung des Konzessionsantrags widerspreche "der Rechtsordnung der Europäischen Union", die vom Grundsatz der freien Marktwirtschaft, dem Schutz des Wettbewerbs und einem Monopolverbot geprägt sei, weil damit das "Monopol der (AT) für den Kraftfahrlinienverkehr zwischen Sarajevo und Graz verfestigt" werde, wird nicht konkret aufgezeigt, dass der angefochtene Bescheid inhaltlich rechtswidrig wäre. Zudem übersieht die beschwerdeführende Partei dabei, dass entsprechend den vorgelegten Verwaltungsakten ein "Monopol" hinsichtlich der beantragten Linie schon deshalb nicht vorliegt, weil weder hinsichtlich der Strecke von Wien nach Sarajevo noch hinsichtlich der - in der Beschwerde in den Vordergrund gestellten - Teilstrecke von Graz nach Sarajevo ein einziges Unternehmen eine konzessionierte Kraftfahrlinie betreibt: Während zwischen Wien und Sarajevo eine Kraftfahrlinie von AT und P betrieben wird, wird die Teilstrecke zwischen Graz und Sarajevo nicht nur von AT, sondern auch von der beschwerdeführenden Partei selbst (im Rahmen der Streckenführung zwischen Linz und Sarajevo) bedient.

Vor diesem Hintergrund erübrigt sich auch ein näheres Eingehen darauf, inwieweit die beschwerdeführende Partei als "drittstaatsangehörige", nicht in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union niedergelassene Gesellschaft eine Verletzung der "Rechtsordnung der Europäischen Union" erfolgreich geltend machen kann.

4.7. Die Beschwerde war daher gemäß § 42 Abs 1 VwGG als unbegründet abzuweisen. 4.7. Die Beschwerde war daher gemäß Paragraph 42, Absatz eins, VwGG als unbegründet abzuweisen.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2008, BGBl II Nr 455. Die Kostenentscheidung gründet sich auf die Paragraphen 47, ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2008, Bundesgesetzblatt, römisch zwei Nr 455.

Wien, am 21. Oktober 2011

Schlagworte

Verfahrensgrundsätze im Anwendungsbereich des AVG
Offizialmaxime Mitwirkungspflicht
Manuduktionspflicht
VwRallg10/1/1 Sachverhalt Sachverhaltsfeststellung Mitwirkungspflicht Begründungspflicht
Manuduktionspflicht Mitwirkungspflicht

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2011:2008030113.X00

Im RIS seit

06.12.2011

Zuletzt aktualisiert am

23.12.2011

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at