

TE Vwgh Erkenntnis 2011/9/8 2011/03/0116

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 08.09.2011

Index

E000 EU- Recht allgemein;
E3R E07201000;
E3R E07202000;
001 Verwaltungsrecht allgemein;
50/03 Personenbeförderung Güterbeförderung;

Norm

32007R1370 öffentliche Personenverkehrsdienste Schiene Strasse Art6;
EURallg;
KfIG 1999 §15 Abs1;
KfIG 1999 §23 Abs2;
KfIG 1999 §23 Abs3;
KfIG 1999 §29;
KfIG 1999 §37 Abs3;
KfIG 1999 §5;
ÖPNRV-G 1999;
VwRallg;

Beachte

Miterledigung (miterledigt bzw zur gemeinsamen Entscheidung verbunden): 2011/03/0118 2011/03/0117 2011/03/0120
2011/03/0119 Serie (erledigt im gleichen Sinn): 2011/03/0146 E 17. November 2011

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Jabloner und die Hofräte Dr. Lehofer und Mag. Nedwed als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Beschwerden der Ö GmbH in W, vertreten durch Dr. Norbert Wess, Rechtsanwalt in 1010 Wien, Himmelfortgasse 20/2, gegen die Bescheide des Unabhängigen Verwaltungssenates Salzburg vom 1.) 13. Juli 2010, Zl. UVS-36/10200/7-2010, 2.) 13. Juli 2010, Zl. UVS-36/10202/7-2010, 3.) 13. Juli 2010, Zl. UVS-36/10201/7- 2010, 4.) 13. Juli 2010, Zl. UVS-36/10203/7-2010,
5.) 13. Juli 2010, Zl. UVS-36/10204/7-2010, jeweils betreffend Konzession nach dem Kraftfahr liniengesetz (weitere Partei: Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie), zu Recht erkannt:

Spruch

Die angefochtenen Bescheide werden wegen Rechtswidrigkeit ihres Inhalts aufgehoben.

Der Bund hat der beschwerdeführenden Partei Aufwendungen in der Höhe von EUR 6.632,00 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit den angefochtenen Bescheiden hat die belangte Behörde der beschwerdeführenden Partei jeweils Konzessionen nach dem Kraftfahrliniengesetz erteilt, wobei die Konzessionsdauer für einen kürzeren Zeitraum als den in § 15 Abs 1 Kraftfahrliniengesetz (KfLG) vorgesehenen Maximalzeitraum von acht Jahren festgelegt wurde. Mit den angefochtenen Bescheiden hat die belangte Behörde der beschwerdeführenden Partei jeweils Konzessionen nach dem Kraftfahrliniengesetz erteilt, wobei die Konzessionsdauer für einen kürzeren Zeitraum als den in Paragraph 15, Absatz eins, Kraftfahrliniengesetz (KfLG) vorgesehenen Maximalzeitraum von acht Jahren festgelegt wurde.

In der Begründung der angefochtenen Bescheide legte die belangte Behörde zunächst den Verfahrensgang dar, wobei das Berufungsvorbringen wörtlich wiedergegeben wurde.

Weiters führte die belangte Behörde aus, dass die Planungsziele des Landes Salzburg in Bezug auf den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr in dem am 14. August 2006 von der Salzburger Landesregierung beschlossenen Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006 bis 2015 (S-LMK) definiert worden seien. Im Maßnahmenprogramm sehe dieses S-LMK unter anderem vor, einerseits Mindestbedienungsstandards für eine adäquate, an den regionalen Bedürfnissen orientierte Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr sicherzustellen und andererseits durch landesweit aufeinander abgestimmte Fahrpläne ("integraler Taktfahrplan") ein attraktives und an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientiertes Angebot im öffentlichen Personennahverkehr zu erzielen.

Die nähere Entwicklung und Ausgestaltung dieser Planungsziele sei dabei dem sogenannten "ÖPNV-Rahmenplan" vorbehalten, welcher von der Fachabteilung Verkehrsplanung und öffentlicher Verkehr des Amtes der Salzburger Landesregierung in Abstimmung mit den einzelnen Regionalverbänden des Landes als Grundlage für die spätere öffentliche Ausschreibung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienstleistungen ausgearbeitet werde. Zur Umsetzung dieser Ziele des S-LMK habe die Salzburger Landesregierung am 28. August 2007 den Beschluss gefasst, die im Bundesland Salzburg bestehenden Kraftfahrlinien zu sogenannten "Linienbündeln" zusammenzufassen und die Konzessionslaufzeiten sämtlicher in diesen Linienbündeln zusammengefasster Linien zu harmonisieren, um diese Linien später vor Ablauf der (harmonisierten) Konzessionslaufzeiten gemeinsam im Rahmen einer europaweiten öffentlichen Ausschreibung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienstleistungen an den jeweiligen Bestbieter vergeben zu können und solcherart ein den Zielsetzungen des S-LMK bestmöglich entsprechendes Angebot im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr bei möglichst effizientem Mitteleinsatz zu gewährleisten. Die festgesetzten Endzeitpunkte gingen dabei von der Überlegung aus, dass sich das jeweilige Linienbündel an der wirtschaftlich wichtigsten Linie orientiere und die Endzeitpunkte für die Konzessionsvergabe dahingehend festgelegt würden.

Auch auf Grund wirtschaftlicher und planerischer Überlegungen seien die einzelnen Endzeitpunkte der Linienbündel so festgelegt worden, dass die Linienbündel über die Jahre verteilt gleichmäßig vergeben werden könnten. Beim konkreten Harmonisierungszeitpunkt sei auf den internationalen Fahrplanwechsel am zweiten Dezemberwochenende eines jeden Jahres abgestellt worden.

Geplant sei die Bildung von 13 Linienbündeln im Kraftfahrlinienverkehr im Land Salzburg, wobei die im erstangefochtenen Bescheid gegenständliche Kraftfahrlinie Azum Linienbündel Po-Südost gehöre und die Betriebsaufnahme dieses Linienbündels zum 9. Dezember 2012 vorgesehen sei. Die im zweitangefochtenen Bescheid gegenständliche Kraftfahrlinie B gehöre zum Linienbündel H, bei dem die Betriebsaufnahme zum 11. Dezember 2016 vorgesehen sei. Die im dritt- bis fünftangefochtenen Bescheid jeweils gegenständlichen Kraftfahrlinien würden zum Linienbündel Po-Südost gehören, wobei die Betriebsaufnahme dieses Linienbündels zum 9. Dezember 2012 vorgesehen sei.

Am 30. Dezember 2008 sei eine Vereinbarung zwischen der Salzburger Verkehrsverbund GmbH (SVG), einer Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft im Sinne des Bundesgesetzes über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G 1999) und der beschwerdeführenden Partei unterzeichnet worden. Darin sei unter anderem festgehalten worden, dass die beiden angeführten Verkehrsdienstverträge gestaffelt nach Linienbündeln unter Berücksichtigung der geltenden Bestimmungen des Kraftfahrliniengesetzes und des Bundesvergabegesetzes ausgeschrieben würden und sich die beschwerdeführende Partei ab 12. Jänner 2009

verpflichte, ihre Leistungen aus den beiden angeführten Verkehrsdienstverträgen nach Maßgabe und im Sinne der Regelungen dieser Verkehrsdienstverträge solange, wenn auch (aufgrund von nach dem 1. Jänner 2009 wirksamen Neuausschreibungen von Linienbündeln, welche die damit korrespondierenden Verkehrsdienstleistungen dem Regelungsregime der beiden genannten Verkehrsdienstverträge entziehen würden) nur teilweise zu erbringen, bis die Erbringung dieser oder Teile dieser Verkehrsdienstleistungen im Rahmen von (nach Durchführung entsprechender Vergabeverfahren) neu abzuschließender Verkehrsdienstverträgen nicht nur gesichert sei, sondern auch tatsächlich erfolge, sodass diesbezüglich ein nahtloser Übergang gewährleistet sei.

Mit Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 25. Februar 2009, ZI2008/03/0083, sei die Berufungsentscheidung der belangten Behörde vom 20. April 2008 betreffend die Kraftfahrlinie Ta - Le (C), welche zum Linienbündel Lu-West gehöre, wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes aufgehoben worden. In diesem Erkenntnis sei unter anderem ausgeführt worden, dass § 15 Abs 1 zweiter Satz iVm § 37 Abs 3 KfLG dahingehend zu verstehen sei, dass der Konzessionsbehörde bei der Festlegung der konkreten Konzessionsdauer eine Ermessensausübung ermöglicht werde, dieses Ermessen jedoch im Sinne des Gesetzes zu üben sei, was insbesondere bedeute, dass eine Verkürzung der Konzessionsdauer jedenfalls nur insoweit in Betracht komme, als diese zumindest geeignet sei, zur Erreichung konkret festzustellender Ziele der Bundes- und Landesplanung beizutragen. Werde die Konzession daher nicht für die beantragte Höchstdauer erteilt, so habe die Behörde nicht nur die zu beachtenden Ziele der Landesplanung festzustellen, sondern auch darzulegen, wie die konkret festgelegte Konzessionsdauer zur Erreichung dieser Ziele beitragen könne. Bei der konkreten Festlegung der Konzessionsdauer seien dabei auch die auf eine möglichst lange Konzessionsdauer gerichteten Interessen des Konzessionswerbers angemessen zu berücksichtigen. Mit Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 25. Februar 2009, ZI 2008/03/0083, sei die Berufungsentscheidung der belangten Behörde vom 20. April 2008 betreffend die Kraftfahrlinie Ta - Le (C), welche zum Linienbündel Lu-West gehöre, wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes aufgehoben worden. In diesem Erkenntnis sei unter anderem ausgeführt worden, dass Paragraph 15, Absatz eins, zweiter Satz in Verbindung mit Paragraph 37, Absatz 3, KfLG dahingehend zu verstehen sei, dass der Konzessionsbehörde bei der Festlegung der konkreten Konzessionsdauer eine Ermessensausübung ermöglicht werde, dieses Ermessen jedoch im Sinne des Gesetzes zu üben sei, was insbesondere bedeute, dass eine Verkürzung der Konzessionsdauer jedenfalls nur insoweit in Betracht komme, als diese zumindest geeignet sei, zur Erreichung konkret festzustellender Ziele der Bundes- und Landesplanung beizutragen. Werde die Konzession daher nicht für die beantragte Höchstdauer erteilt, so habe die Behörde nicht nur die zu beachtenden Ziele der Landesplanung festzustellen, sondern auch darzulegen, wie die konkret festgelegte Konzessionsdauer zur Erreichung dieser Ziele beitragen könne. Bei der konkreten Festlegung der Konzessionsdauer seien dabei auch die auf eine möglichst lange Konzessionsdauer gerichteten Interessen des Konzessionswerbers angemessen zu berücksichtigen.

Die beschwerdeführende Partei habe an näher bezeichneten Daten im Jahr 2009 Anträge auf Wiedererteilung der gegenständlichen Konzessionen gestellt und um eine Konzessionsdauer von acht Jahren (bis 4. Jänner bzw 22. Jänner 2018) ersucht.

Die SVG habe eine Stellungnahme verfasst, in der sie die Vertragssituation und die tarifliche Situation darstellt habe, die Beschaffungsvorgänge durch die SVG erörtert und die öffentlichen Interessen dargestellt worden seien. Insbesondere sei die Umsetzung der Ziele des Landes durch Bildung von Linienbündeln und die wirtschaftlichen Auswirkungen der Linienbündel im Detail erörtert worden. Abschließend habe die SVG auf einen erheblichen Mehraufwand verwiesen, sollte die Wiedererteilung der Kraftfahrlinien nicht auf die jeweiligen Linienbündel abgestellt werden, sondern auf acht Jahre erfolgen. Weiters sei ausgeführt worden, dass die Bildung von Linienbündeln dem im Kraftfahrliniengesetz vorgesehenen Weg der Vergabe gemeinwirtschaftlicher Leistungen (§ 23 KfLG) entspreche und Parallel- oder konkurrenzierende Verkehre vermieden werden könnten. Ein weiterer wesentlicher Vorteil in der Umsetzung öffentlicher Interessen sei die Möglichkeit der zeitlich koordinierten Vorgangsweise für ganze Planungsregionen im Gegensatz zur jetzigen Situation mit unterschiedlichen Interessen und Fristen der Kraftfahrlinienunternehmen und ihrer Konzessionen. Das von der SVG umzusetzende Ziel des Landes, mit effizientestem Mitteleinsatz den öffentlichen Personennahverkehr im Land Salzburg sicherzustellen, erfordere eine Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten anhand der im Regierungsbeschluss vom 28. August 2007 festgelegten Linienbündel. Die SVG habe eine Stellungnahme verfasst, in der sie die Vertragssituation und die tarifliche Situation darstellt habe, die Beschaffungsvorgänge durch die SVG erörtert und die öffentlichen Interessen dargestellt worden seien. Insbesondere sei die Umsetzung der Ziele des Landes durch Bildung von Linienbündeln und die wirtschaftlichen

Auswirkungen der Linienbündel im Detail erörtert worden. Abschließend habe die SVG auf einen erheblichen Mehraufwand verwiesen, sollte die Wiedererteilung der Kraftfahrlinien nicht auf die jeweiligen Linienbündel abgestellt werden, sondern auf acht Jahre erfolgen. Weiters sei ausgeführt worden, dass die Bildung von Linienbündeln dem im Kraftfahrliniengesetz vorgesehenen Weg der Vergabe gemeinwirtschaftlicher Leistungen (Paragraph 23, KfLG) entspreche und Parallel- oder konkurrenzierende Verkehre vermieden werden könnten. Ein weiterer wesentlicher Vorteil in der Umsetzung öffentlicher Interessen sei die Möglichkeit der zeitlich koordinierten Vorgangsweise für ganze Planungsregionen im Gegensatz zur jetzigen Situation mit unterschiedlichen Interessen und Fristen der Kraftfahrlinienunternehmen und ihrer Konzessionen. Das von der SVG umzusetzende Ziel des Landes, mit effizientestem Mitteleinsatz den öffentlichen Personennahverkehr im Land Salzburg sicherzustellen, erfordere eine Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten anhand der im Regierungsbeschluss vom 28. August 2007 festgelegten Linienbündel.

Für die Besteller werde durch die Vergabe der Linienbündel sichergestellt, dass das gewünschte Angebot zu den geringsten Kosten erbracht werde. Damit ein Wettbewerb um die Leistung stattfinden könne, würden die Linienbündelgrößen so optimiert, dass eine möglichst große Anzahl an Bietern anbieten könne. Wenn die Absicht, Linienbündel mit harmonisierten Konzessionslaufzeiten zu bilden, auf Grund konzessionsrechtlicher Probleme nicht umsetzbar wäre, müsste sich die öffentliche Hand darauf beschränken, gesellschaftlich gewollte Leistungen linienweise zu vergeben, wobei dann für jede Linie andere Beginn- und Endzeitpunkte der Konzessionen bestehen würden. Eine linienweise, zeitlich zufällig (entsprechend dem historisch gewachsenen Zeitpunkt des Auslaufens der Konzessionen) gestaffelte Vergabe des Gesamtverkehrs jeder einzelnen Linie verursache zweifelsfrei nachhaltig höhere Kosten für die öffentliche Hand.

Durch die Zusammenführung auf Linienbündel würden ausschließlich gemeinwirtschaftliche Verkehre gemäß § 3 Abs 3 ÖPNRV-G entstehen, welche die rechtliche Situation und die Durchsetzung öffentlicher Interessen für die Besteller erheblich erleichtern würden. Ziel des Bundes und des Landes sei der einheitliche Verbundtarif über alle Verkehrsunternehmen. Durch die Zusammenführung auf Linienbündel würden ausschließlich gemeinwirtschaftliche Verkehre gemäß Paragraph 3, Absatz 3, ÖPNRV-G entstehen, welche die rechtliche Situation und die Durchsetzung öffentlicher Interessen für die Besteller erheblich erleichtern würden. Ziel des Bundes und des Landes sei der einheitliche Verbundtarif über alle Verkehrsunternehmen.

Deshalb habe die SVG die Konzessionsbehörde ersucht, die in der Stellungnahme dargelegten öffentlichen Interessen, Ziele der Landesplanung und die Voraussetzungen für die Abwicklung eines Vergabeverfahrens zu beachten.

Auf Grund des Auftrages des Amtes der Salzburger Landesregierung, Abteilung 5, sei durch die Abteilung 6 - Verkehrsplanung und öffentlicher Verkehr - am 9. Dezember 2009 eine Begutachtung der Stellungnahme der Salzburger Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft im Hinblick auf die von ihr vorgebrachten verkehrsplanerischen und verkehrswirtschaftlichen Argumente für eine Erteilung der Kraftfahrlinienkonzession bis zum 8. Dezember 2012 erfolgt. Darin werde zusammenfassend bemerkt, dass die vorgebrachten verkehrsplanerischen und verkehrswirtschaftlichen Argumente der SVG für eine Erteilung der Kraftfahrlinienkonzession bis 8. Dezember 2012 nachvollziehbar und schlüssig seien. Weiters sei nicht ersichtlich, warum bei einer Verkürzung der Konzessionsdauer der verfahrensgegenständlichen Linien ein betriebswirtschaftlicher Nachteil für die beschwerdeführende Partei entstehen solle.

Die beschwerdeführende Partei habe in ihren Stellungnahmen auf einer Konzessionslaufzeit von acht Jahren beharrt und zusammengefasst unter anderem ausgeführt, dass jede Art von Konzessionslaufzeitverkürzung auf Grund der geringeren Nutzungszeit der eingesetzten Busse bei ihr zu Kostensteigerungen führen würde. Die beschwerdeführende Partei habe auch die mangelnde Berücksichtigung von erhöhtem Personalaufwand und längeren Verwaltungsverfahren moniert. Weiters habe die beschwerdeführende Partei auf ein schwedisches Modell hingewiesen und erwähnt, dass der Bescheid der belangten Behörde vom 24. August 2008 durch den Verwaltungsgerichtshof aufgehoben worden sei.

Nach § 15 Abs 1 KfLG liege es im freien Ermessen der Konzessionsbehörde, bei Vorliegen eines zeitlich begrenzten oder nur vorübergehenden Verkehrsbedürfnisses sowie zur Erreichung der in § 37 Abs 3 KfLG angeführten Ziele der Bundes- und Landesplanung die Konzession auch für einen kürzeren Zeitraum als für die Dauer von acht Jahren zu erteilen. Von einer Ermessensausübung im Sinn des Gesetzes werde im gegebenen Zusammenhang dann gesprochen werden

können, wenn die im konkreten Fall vorgenommene Befristung der Konzessionslaufzeit (auf weniger als acht Jahre) geeignet sei, die Ziele der Bundes- oder Landesplanung erreichen zu lassen und den Ländern somit ein verkehrspolitischer Spielraum eingeräumt werde. Nach Paragraph 15, Absatz eins, KfLG liege es im freien Ermessen der Konzessionsbehörde, bei Vorliegen eines zeitlich begrenzten oder nur vorübergehenden Verkehrsbedürfnisses sowie zur Erreichung der in Paragraph 37, Absatz 3, KfLG angeführten Ziele der Bundes- und Landesplanung die Konzession auch für einen kürzeren Zeitraum als für die Dauer von acht Jahren zu erteilen. Von einer Ermessensausübung im Sinn des Gesetzes werde im gegebenen Zusammenhang dann gesprochen werden können, wenn die im konkreten Fall vorgenommene Befristung der Konzessionslaufzeit (auf weniger als acht Jahre) geeignet sei, die Ziele der Bundes- oder Landesplanung erreichen zu lassen und den Ländern somit ein verkehrspolitischer Spielraum eingeräumt werde.

Die Planungsziele des Landes Salzburg seien in dem von der Salzburger Landesregierung beschlossenen S-LMK definiert worden. Die nähere Entwicklung und Ausgestaltung dieser Planungsziele sei dabei dem sogenannten ÖPNV-Rahmenplan vorbehalten, welcher von der Fachabteilung Verkehrsplanung und öffentlicher Verkehr in Abstimmung mit den einzelnen Regionalverbänden des Landes als Grundlage für die spätere öffentliche Ausschreibung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienstleistungen ausgearbeitet werde.

Zur Umsetzung dieser Ziele des S-LMK habe die Salzburger Landesregierung am 28. August 2007 den Beschluss gefasst, Linienbündel zu bilden und die Konzessionslaufzeiten sämtlicher in diesen Linienbündeln zusammengefasster Linien zu harmonisieren.

Bis jetzt seien die Konzessionen jeder einzelnen Kraftfahrlinie bei rechtzeitiger Antragstellung vor Ablauf der Konzessionsdauer wieder erteilt worden. Auf Grund der Verordnung (EG) Nr 1370/2007 würden jedoch Änderungen im Kraftfahrlinienrecht anstehen. Die Bildung von Linienbündeln entspreche dem im Kraftfahrliniengesetz vorgesehenen Weg der Vergabe gemeinwirtschaftlicher Leistungen. Bis jetzt seien die Konzessionen jeder einzelnen Kraftfahrlinie bei rechtzeitiger Antragstellung vor Ablauf der Konzessionsdauer wieder erteilt worden. Auf Grund der Verordnung (EG) Nr 1370 aus 2007, würden jedoch Änderungen im Kraftfahrlinienrecht anstehen. Die Bildung von Linienbündeln entspreche dem im Kraftfahrliniengesetz vorgesehenen Weg der Vergabe gemeinwirtschaftlicher Leistungen.

Die Ziele der Salzburger Landesplanung würden unter anderem auf die Bildung von 13 namentlich bezeichneten Linienbündeln im Land Salzburg abstellen und darauf aufbauend eine Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten für einzelne Kraftfahrlinien in einem Linienbündel herbeizuführen. Die Kraftfahrlinienkonzessionen der Linien eines Bündels sollten gleichzeitig auslaufen und die neuen Konzessionen des jeweiligen Bündels somit gleichzeitig beginnen. Es sei geplant, durchschnittlich zwei Linienbündel pro Jahr auszuschreiben. Damit sei eine gleichmäßige wiederkehrende Planung bei gleichmäßigem Ressourceneinsatz möglich, nicht nur für die Planungsabteilungen und die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft, weil dadurch die Planungs- und Organisationskosten minimiert werden könnten, sondern auch für die jeweiligen Bieter. Die Harmonisierung der Konzessionen und Zusammenführung zu Linienbündeln sowie die gleichmäßige Verteilung der Bündel über die Jahre stellten den organisatorischen Rahmen für die Planungen des Landes über mehrere Jahre dar und seien dadurch auch verwaltungstechnisch leichter zu bewältigen.

Um dem Ziel, Linienbündel zu bilden und die Konzessionslaufzeiten sämtlicher in diesen Linienbündeln zusammengefasster Linien zu harmonisieren, damit die gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienstleistungen auf diesen Linien später vor Ablauf der harmonisierten, zum Teil (gegenüber der gesetzlichen Höchstdauer) verkürzten Konzessionslaufzeiten gemeinsam im Rahmen einer europaweiten öffentlichen Ausschreibung an den jeweiligen Bestbieter vergeben werden könnten und so ein bestmöglich entsprechendes Angebot im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr bei möglichst effizientem Mitteleinsatz gewährleisten zu können, schrittweise näher zu kommen, müssten die Konzessionsendzeiten der Kraftfahrlinien tatsächlich zu einer Vereinheitlichung der Gültigkeitsdauer innerhalb der einzelnen Bündel eines regionalen Raumes führen.

Um nicht alle Linienbündel gleichzeitig enden zu lassen, bestehe die Intention der Konzessionsbehörde darin, sich bei den einzelnen Linienbündeln am Ende der Konzessionslaufzeit einer Hauptlinie eines jeweiligen Linienbündels zu orientieren. Zudem müsse auf eine gleichmäßige Bündelverteilung über die Jahre geachtet werden. Als Hauptlinie im Linienbündel Po-Südost werde die Kraftfahrlinie Bi - Ra (D) geführt. Die Konzession für diese Kraftfahrlinie ende mit

9. Oktober 2010. Die anderen Kraftfahrlinien in diesem Bündel gehörten zum Ergänzungsnetz und erfüllten Zubringerfunktionen, wobei bei mehreren Linien die Konzessionslaufzeit zwischen 13. Jänner 2012 und 31. August 2012 ende.

Für die Kraftfahrlinie Ra - Fo (E), welche ebenfalls zum Linienbündel Po-Südost gehöre, ende die Konzession mit 30. August 2015. Bei dieser Linie handle es sich um eine Ergänzungslinie. Da jedoch die Konzessionen aller anderen Linien in diesem Bündel vor dem 8. Dezember 2012 auslaufe und die Planung auf eine über die Jahre gleichmäßige Aufteilung der Bündel abziele, könne das Betriebsaufnahmedatum zum 9. Dezember 2012 aus organisatorischen und wirtschaftlichen Gründen als bestmöglicher Zeitpunkt für die Harmonisierung angesehen werden.

Es könne keinem Zweifel unterliegen, dass die gleichzeitige Vergabe der auf mehreren nach regionalen Gesichtspunkten zusammengefassten Kraftfahrlinien gewünschten Verkehrsdienste der öffentlichen Hand als Bestellerin dieser - den Vorgaben und Zielsetzungen des S-LMK entsprechenden - Dienstleistungen sowohl im Hinblick auf die Kriterien der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit als auch von den verkehrsplanerischen Gestaltungsmöglichkeiten her bedeutende Vorteile verschaffe. Dieses Ziel könne jedoch nur erreicht werden, wenn die Vergabe der auf dem betreffenden Linienbündel gewünschten Verkehrsdienste und die Erteilung der Konzessionen für diese Linienbündel zeitlich aufeinander abgestimmt, also harmonisiert würden. Dadurch könne ein Wettbewerb um die Leistung stattfinden. Die Linienbündelgröße sei so optimiert worden, dass eine möglichst große Anzahl an Bietern mitbieten könne.

Wenn die Absicht Linienbündel mit harmonisierten Konzessionslaufzeiten zu bilden, auf Grund konzessionsrechtlicher Probleme nicht umsetzbar wäre, müsste sich die öffentliche Hand darauf beschränken, gesellschaftlich gewollte Leistungen linienweise zu vergeben, wobei dann für jede Linie andere Beginn- und Endzeitpunkte der Konzessionen bestehen würden.

Die erstinstanzliche Behörde habe ausführlich und nachvollziehbar dargelegt, weshalb die gewählte Befristung der Konzession bis 8. Dezember 2012 für die im erstangefochtenen Bescheid sowie in den dritt- bis fünftangefochtenen Bescheiden bzw die im zweitangefochtenen Bescheid gewählte Befristung bis zum 10. Dezember 2016 das im Regierungsbeschluss beschriebene Ziel der Landesplanung berücksichtige. Das Ziel einer Vereinheitlichung von Konzessionsendzeiten innerhalb des Linienbündels Po-Südost sei bis zum 8. Dezember 2012, das Ziel einer Vereinheitlichung von Konzessionsendzeiten innerhalb des Linienbündels -H sei bis zum 10. Dezember 2016 möglich.

Eine Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten innerhalb eines jeden Linienbündels und die dieser Harmonisierung entsprechende befristete Wiedererteilung der jeweiligen Konzessionen sei nach Ansicht der belangten Behörde grundsätzlich geeignet, diese Ziele der Landesplanung zu erreichen.

Die Geltungsdauer bei Wiedererteilung der Konzessionen für die anderen Kraftfahrlinien des gegenständlichen Linienbündels sei auf diesen Zeitpunkt abzustimmen, um ein einheitliches Ende aller Konzessionen in dem betreffenden Linienbündel herbeizuführen.

Zum Einwand der beschwerdeführenden Partei hinsichtlich möglicher negativer Erfahrungen im Ausland mit ähnlichen ÖPNV-Systemen habe die erstinstanzliche Behörde zutreffend ausgeführt, dass der Hinweis auf Veränderungen in Schweden für das gegenständliche Konzessionsverfahren ohne Belang sei.

Die Interessen der beschwerdeführenden Partei seien auf eine möglichst achtjährige Konzessionsdauer gerichtet. Dem stünden die Interessen des Landes gegenüber, dass einerseits eine adäquate, an den regionalen Bedürfnissen orientierte Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr sichergestellt werde und andererseits durch einen integralen Taktfahrplan ein attraktives und an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientiertes Angebot im ÖPNV zu erzielen sei, wobei ein bestmöglich entsprechendes Angebot im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr bei möglichst effizientem Mitteleinsatz zu erreichen sei.

Durch Vergabe eines Linienbündels mit einer entsprechend großen Anzahl an Kraftfahrlinien werde für die Besteller sichergestellt, dass das gewünschte Angebot zu den geringsten Kosten erbracht werde und eine möglichst große Anzahl an Bietern am Wettbewerb teilnehmen könne.

Eine linienweise zeitlich zufällig - entsprechend dem historisch gewachsenen Zeitpunkt des Auslaufens der Konzessionen - gestaffelte Vergabe des Gesamtverkehrs jeder einzelnen Linie verursache zweifelsfrei nachhaltig höhere Kosten für die öffentliche Hand. Die Verteilung der Vergabeverfahren sei nach Ansicht der belangten Behörde

nachvollziehbar und zeitlich gleichmäßig erfolgt, um die Vergabeverfahren unter anderem auch verwaltungstechnisch bewältigen zu können.

Die beschwerdeführende Partei spreche sich gegen eine verkürzte Konzessionsdauer vor allem unter Hinweis auf betriebswirtschaftliche Nachteile für das Unternehmen aus. Sie widerspreche unter anderem den Ausführungen in der Stellungnahme der Salzburger Verkehrsverbund GmbH vom 20. Oktober 2009, habe ihre Argumente jedoch nicht mit nachprüfbaren unternehmensinternen und wirtschaftlichen Kennzahlen oder Fakten untermauert.

Die beschwerdeführende Partei könne nach Ablauf der einzelnen Konzessionen ohnehin nicht mit Sicherheit damit rechnen, dass sie die einzelnen Kraftfahrlinien weiterführen könne. Als Unternehmerin werde sie immer ein gewisses unternehmerisches Risiko tragen und sich einem Ausschreibungssystem (Vergabeverfahren) unterziehen müssen.

Die Planung des Landes sehe unter anderem die Ausschreibung von durchschnittlich zwei Linienbündeln pro Jahr vor. Auch wenn die beschwerdeführende Partei ein Linienbündel auf Grund eines Vergabeverfahrens wegen eines besseren Angebotes eines anderen Bieters "verlieren" würde, könne sie sich nicht auf die Investitionskosten des zuständigen Busstandorts mit 18 Bussen und 21 unkündbaren Mitarbeitern berufen. Zum einen habe die beschwerdeführende Partei das Unternehmensrisiko zu tragen, zum anderen habe sie weder angeführt, wann die einzelnen Mitarbeiter in Pension gehen, noch ob die einzelnen Mitarbeiter an anderen Standorten in Österreich (zB nach Pensionierungen) eingesetzt werden könnten.

Einem Unternehmen von der Größe der beschwerdeführenden Partei sei es bei einer Vorlaufzeit von ein paar Jahren zuzumuten, bei einem "Verlust" eines Bündels die Mitarbeiter und Busse anderwärtig einzusetzen. Auch wenn in verschiedene Standorte investiert worden sei, könne die beschwerdeführende Partei nicht davon ausgehen, diesen Standort ohne Wettbewerb (europaweite Ausschreibungen) immer beibehalten zu können.

In der Stellungnahme der SVG sei ausführlich dargelegt worden, dass es auszuschließen sei, dass ein erhöhter Fahrzeugabschreibungsbedarf bei der beschwerdeführenden Partei entstehen könne, da einerseits Fahrzeuge unterschiedlichen Alters zum Einsatz kämen, somit nicht alle auf den verfahrensgegenständlichen Linien eingesetzten Busse gleichzeitig ausgetauscht werden müssten. Dem sei die beschwerdeführende Partei fachlich nicht entgegengetreten.

Dem Vorbringen der beschwerdeführenden Partei, dass bestehende Konzessionslaufzeiten die Durchführung von Vergabeverfahren keineswegs einschränkten, sondern unabhängig zu betrachten seien und einander überhaupt nicht bedingen würden, sei zu erwidern, dass gemäß § 20 Abs 1 ÖPNRV-G 1999 nicht notwendige Parallelführungen von Kraftfahrlinien untereinander zu vermeiden seien. Zum Hinweis auf die in der Berufung angeführten Erkenntnisse des Unabhängigen Verwaltungssenates des Landes Oberösterreich sowie auf die Konzessionserteilung beim Citybus in Sa sei auszuführen, dass es sich nicht um gleichgelagerte Sachverhalte handle. Dem Vorbringen der beschwerdeführenden Partei, dass bestehende Konzessionslaufzeiten die Durchführung von Vergabeverfahren keineswegs einschränkten, sondern unabhängig zu betrachten seien und einander überhaupt nicht bedingen würden, sei zu erwidern, dass gemäß Paragraph 20, Absatz eins, ÖPNRV-G 1999 nicht notwendige Parallelführungen von Kraftfahrlinien untereinander zu vermeiden seien. Zum Hinweis auf die in der Berufung angeführten Erkenntnisse des Unabhängigen Verwaltungssenates des Landes Oberösterreich sowie auf die Konzessionserteilung beim Citybus in Sa sei auszuführen, dass es sich nicht um gleichgelagerte Sachverhalte handle.

Die Bildung von Linienbündeln entspreche dem im Kraftfahrlniengesetz vorgesehenen Weg der Vergabe gemeinwirtschaftlicher Leistungen (§ 23 KfLG); dadurch könnten Parallel- oder konkurrenzierende Verkehre vermieden werden. Die Bildung von Linienbündeln entspreche dem im Kraftfahrlniengesetz vorgesehenen Weg der Vergabe gemeinwirtschaftlicher Leistungen (Paragraph 23, KfLG); dadurch könnten Parallel- oder konkurrenzierende Verkehre vermieden werden.

Der beschwerdeführenden Partei müsse die Absicht des Landes Salzburg, dass die einzelnen Linien im Bündel zusammengefasst werden und die damit einhergehende Harmonisierung der Konzessionsendzeiten in den jeweiligen Bündeln spätestens nach Unterzeichnung der Vereinbarung vom 30. Dezember 2008, in der bereits auf den Beschluss der Salzburger Landesregierung vom 28. August 2007 hingewiesen worden sei, bekannt gewesen seien.

Eine Verkürzung der gesetzlich höchstzulässigen Konzessionslaufzeit von acht Jahren diene dem öffentlichen Interesse und ermögliche es, im Rahmen einer europaweiten öffentlichen Ausschreibung der gemeinwirtschaftlichen

Verkehrsdienstleistungen ein Linienbündel an den jeweiligen Bestbieter zu vergeben und so ein bestmöglich entsprechendes Angebot im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr bei möglichst effizientem Mitteleinsatz zu gewährleisten. Auch ein Vergabeverfahren nach dem Bundesvergabegesetz zum Termin 8. Dezember 2012 für das Linienbündel Po-Südost (betreffend den erstangefochtenen Bescheid sowie die dritt- bis fünftangefochtenen Bescheide) bzw zum Termin 10. Dezember 2016 für das Linienbündel - Ho (für den zweitangefochtenen Bescheid) komme auf Grund der Vorlaufzeit für die beschwerdeführende Partei nicht überraschend.

Die Ausschreibung von durchschnittlich zwei Bündeln pro Jahr sei aus der Sicht der belangten Behörde für alle Parteien aus organisatorischer und wirtschaftlicher Sicht ein Vorteil. Bei einer Ausschreibung eines Bündels im Land Salzburg und einem Unterliegen im Wettbewerb hätte die beschwerdeführende Partei mit geringen wirtschaftlichen Nachteilen zu rechnen. Die wirtschaftlichen Nachteile wären allerdings viel größer, wenn alle Kraftfahrlinien im Land Salzburg gleichzeitig ausgeschrieben würden. Auch für die Landesplanung würde eine Gesamtausschreibung organisatorische (vor allem personelle) Probleme nach sich ziehen.

Gegen diese Bescheide erhob die beschwerdeführende Partei zunächst Beschwerden an den Verfassungsgerichtshof, der deren Behandlung mit Beschluss vom 9. März 2011, B 1188 bis B 1192/10- 10, ablehnte und über nachträglichen Antrag der beschwerdeführenden Partei mit Beschluss vom 15. April 2011, B 1188 bis B 1192/10-13, zur Entscheidung abtrat. In den auftragsgemäß ergänzten Beschwerden an den Verwaltungsgerichtshof beantragt die beschwerdeführende Partei die Aufhebung der angefochtenen Bescheide wegen Rechtswidrigkeit ihres Inhaltes, in eventu wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften.

Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsverfahrens vor und erstattete eine gemeinsame Gegenschrift mit dem Antrag, die Beschwerden kostenpflichtig abzuweisen.

Der Verwaltungsgerichtshof hat über die wegen ihres persönlichen und sachlichen Zusammenhangs zur gemeinsamen Beratung und Entscheidung verbundenen Beschwerden in einem gemäß § 12 Abs 1 Z 2 VwGG gebildeten Senat erwogen: Der Verwaltungsgerichtshof hat über die wegen ihres persönlichen und sachlichen Zusammenhangs zur gemeinsamen Beratung und Entscheidung verbundenen Beschwerden in einem gemäß Paragraph 12, Absatz eins, Ziffer 2, VwGG gebildeten Senat erwogen:

1. Die Beschwerdefälle gleichen in der entscheidungswesentlichen Rechtsfrage jenen, die dem hg Erkenntnis vom heutigen Tag, Zlen 2011/03/0102 bis 0109, zugrunde lagen.

2. Auch in den hier vorliegenden Beschwerdefällen stützte sich die belangte Behörde bei der im Rahmen der Festlegung der Konzessionsdauer nach § 15 Abs 1 KfLG möglichen - und gebotenen - Berücksichtigung der Ziele der Landesplanung im Sinne des § 37 Abs 3 KfLG auf ein von der (hier: Salzburger) Landesregierung beschlossenes Verkehrskonzept ("Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006") sowie auf einen Beschluss der Landesregierung, wonach die Kraftfahrlinien zu "Linienbündeln" zusammenzufassen, die Konzessionslaufzeiten zu harmonisieren und die Verkehrsdienstleistungen gemeinsam (und zeitlich abgestuft) auszuschreiben seien. 2. Auch in den hier vorliegenden Beschwerdefällen stützte sich die belangte Behörde bei der im Rahmen der Festlegung der Konzessionsdauer nach Paragraph 15, Absatz eins, KfLG möglichen - und gebotenen - Berücksichtigung der Ziele der Landesplanung im Sinne des Paragraph 37, Absatz 3, KfLG auf ein von der (hier: Salzburger) Landesregierung beschlossenes Verkehrskonzept ("Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006") sowie auf einen Beschluss der Landesregierung, wonach die Kraftfahrlinien zu "Linienbündeln" zusammenzufassen, die Konzessionslaufzeiten zu harmonisieren und die Verkehrsdienstleistungen gemeinsam (und zeitlich abgestuft) auszuschreiben seien.

3. Aus den in dem bereits zitierten hg Erkenntnis vom heutigen Tag, auf dessen Begründung (mit Ausnahme des für die hier vorliegenden Beschwerdefälle nicht relevanten Punktes 6.) gemäß § 43 Abs 2 VwGG verwiesen wird, kann auch in den vorliegenden Beschwerdefällen der belangten Behörde nicht entgegengetreten werden, wenn sie ein durch Beschlüsse der Landesregierung festgelegtes Ziel der Landesplanung berücksichtigt, wonach die Vergabe von Verkehrsdienstleistungen durch Ausschreibung von Linienbündeln in einer bestimmten zeitlichen Abfolge erfolgen soll. 3. Aus den in dem bereits zitierten hg Erkenntnis vom heutigen Tag, auf dessen Begründung (mit Ausnahme des für die hier vorliegenden Beschwerdefälle nicht relevanten Punktes 6.) gemäß Paragraph 43, Absatz 2, VwGG verwiesen wird, kann auch in den vorliegenden Beschwerdefällen der belangten Behörde nicht entgegengetreten

werden, wenn sie ein durch Beschlüsse der Landesregierung festgelegtes Ziel der Landesplanung berücksichtigt, wonach die Vergabe von Verkehrsdienstleistungen durch Ausschreibung von Linienbündeln in einer bestimmten zeitlichen Abfolge erfolgen soll.

4. Auch in den hier vorliegenden Beschwerdefällen geht die belangte Behörde davon aus, dass die Verkürzung der Konzessionslaufzeiten ein geeignetes Mittel sei, um die Vergabe von Linienbündeln durch Ausschreibung von Losen vorzunehmen.

Wie dem in den angefochtenen Bescheiden zitierten Ausführungen der SVG, auf die sich auch die belangte Behörde in ihrer Entscheidungsfindung stützt, zu entnehmen ist, würden durch die Zusammenführung auf Linienbündel ausschließlich gemeinwirtschaftliche Verkehre entstehen. Dies impliziert, dass - erst - die Bündelung der Kraftfahrlinien dazu führt, dass sämtliche im Linienbündel geführten Verkehre gemeinwirtschaftlich sind, während ohne Bündelung auch eigenwirtschaftlich betriebene Linien bestünden.

Dazu ist jedoch festzuhalten, dass das KfLG - das ebenso wie das ÖPNRV-G bislang noch nicht im Hinblick auf das Inkrafttreten der VO 1370/2007 geändert wurde (vgl aber die Ministerialentwürfe 200/ME 24. GP und 202/ME 24. GP) - keine generelle "Verknüpfung" der Konzessionsvergabe mit der Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen bzw mit der Erbringung von Ausgleichsleistungen im Sinne des Art 6 der VO 1370/2007 vorsieht. Eine derartige Verknüpfung ist nach derzeitiger Rechtslage lediglich im Rahmen des § 23 Abs 2 und 3 KfLG denkbar, insbesondere wenn eine eigenwirtschaftliche Bedienung einer Strecke nicht mehr möglich ist und der Besteller oder für diesen die Verkehrsverbundorganisation unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Vergaberechts einen geeigneten Personenkraftverkehrsunternehmer zu ermitteln hat, dem - nach der erfolgten Auswahl - eine Konzession zum gemeinwirtschaftlichen Betrieb zu erteilen ist. Dazu ist jedoch festzuhalten, dass das KfLG - das ebenso wie das ÖPNRV-G bislang noch nicht im Hinblick auf das Inkrafttreten der VO 1370 aus 2007, geändert wurde vergleiche , aber die Ministerialentwürfe 200/ME 24. Gesetzgebungsperiode und 202/ME 24. Gesetzgebungsperiode - keine generelle "Verknüpfung" der Konzessionsvergabe mit der Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen bzw mit der Erbringung von Ausgleichsleistungen im Sinne des Artikel 6, der VO 1370 aus 2007, vorsieht. Eine derartige Verknüpfung ist nach derzeitiger Rechtslage lediglich im Rahmen des Paragraph 23, Absatz 2, und 3 KfLG denkbar, insbesondere wenn eine eigenwirtschaftliche Bedienung einer Strecke nicht mehr möglich ist und der Besteller oder für diesen die Verkehrsverbundorganisation unter Berücksichtigung der Bestimmungen des Vergaberechts einen geeigneten Personenkraftverkehrsunternehmer zu ermitteln hat, dem - nach der erfolgten Auswahl - eine Konzession zum gemeinwirtschaftlichen Betrieb zu erteilen ist.

Ist der Konzessionsinhaber jedoch bereit, eine Linie eigenwirtschaftlich zu führen, ohne Ausgleichsleistungen für die Erfüllung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung in Anspruch zu nehmen, kann nach der in den Beschwerdefällen maßgeblichen Rechtslage eine Neuerteilung der Konzession ausschließlich in dem nach § 5 (iVm § 29) KfLG zu führenden Verfahren erfolgen, ohne dass es dabei auf eine Verknüpfung mit einem Vergabeverfahren ankäme bzw ohne dass die Konzessionserteilung vom Ausgang eines Vergabeverfahrens abhängig gemacht werden könnte. Ist der Konzessionsinhaber jedoch bereit, eine Linie eigenwirtschaftlich zu führen, ohne Ausgleichsleistungen für die Erfüllung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung in Anspruch zu nehmen, kann nach der in den Beschwerdefällen maßgeblichen Rechtslage eine Neuerteilung der Konzession ausschließlich in dem nach Paragraph 5, in Verbindung mit Paragraph 29,) KfLG zu führenden Verfahren erfolgen, ohne dass es dabei auf eine Verknüpfung mit einem Vergabeverfahren ankäme bzw ohne dass die Konzessionserteilung vom Ausgang eines Vergabeverfahrens abhängig gemacht werden könnte.

Damit kann auf Grundlage der geltenden Rechtslage bei Vorliegen eines Konzessions(wiedererteilungs)antrags für eine eigenwirtschaftlich geführte Kraftfahrlinie die Konzessionserteilung auch nicht unter Hinweis auf ein - im Rahmen der Bestellung von Verkehrsdienstleistungen - auszuschreibendes Linienbündel, in welches die bisher eigenwirtschaftlich betriebene Kraftfahrlinie einzugliedern wäre, verweigert werden.

Nur wenn die jeweiligen Kraftfahrlinien nicht eigenwirtschaftlich geführt werden oder mit Grund erwartet werden kann, dass sie nach Ablauf der unter Berücksichtigung der Ziele der Landesplanung verkürzten Konzessionslaufzeit nicht mehr eigenwirtschaftlich bedient werden können, kann die Verkürzung und "Harmonisierung" der Konzessionslaufzeit als geeignetes Mittel angesehen werden, welches in der Folge zum Ziel der einheitlichen und wettbewerblichen Vergabe von "Linienbündeln" beitragen kann.

5. Da die belangte Behörde, ausgehend von ihrer Rechtsansicht, wonach in jedem Fall eine Vergabe von Verkehrsdienstleistungen und Konzessionen in Bündeln erfolgen könne, dazu keine Feststellungen getroffen hat, waren auch die hier vorliegenden Bescheide wegen Rechtswidrigkeit ihres Inhalts gemäß § 42 Abs 2 Z 1 VwGG aufzuheben. 5. Da die belangte Behörde, ausgehend von ihrer Rechtsansicht, wonach in jedem Fall eine Vergabe von Verkehrsdienstleistungen und Konzessionen in Bündeln erfolgen könne, dazu keine Feststellungen getroffen hat, waren auch die hier vorliegenden Bescheide wegen Rechtswidrigkeit ihres Inhalts gemäß Paragraph 42, Absatz 2, Ziffer eins, VwGG aufzuheben.

Der Ausspruch über den Aufwandsatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2008, BGBl II Nr 455. Der Ausspruch über den Aufwandsatz gründet sich auf die Paragraphen 47, ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandsatzverordnung 2008, Bundesgesetzblatt, II Nr 455.

Wien, am 8. September 2011

Schlagworte

Auslegung Anwendung der Auslegungsmethoden Verhältnis der wörtlichen Auslegung zur teleologischen und historischen Auslegung Bedeutung der Gesetzesmaterialien VwRallg3/2/2 Gemeinschaftsrecht Verordnung EURallg5

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2011:2011030116.X00

Im RIS seit

10.10.2011

Zuletzt aktualisiert am

05.03.2012

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at