

TE Vwgh Erkenntnis 2009/3/25 2008/03/0090

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 25.03.2009

Index

001 Verwaltungsrecht allgemein;
10/07 Verwaltungsgerichtshof;
40/01 Verwaltungsverfahren;
50/03 Personenbeförderung Güterbeförderung;

Norm

AVG §37;
AVG §45 Abs2;
KfIG 1999 §14 Abs1;
KfIG 1999 §14 Abs2;
KfIG 1999 §14 Abs3;
KfIG 1999 §7 Abs1 Z4 litb;
KfIG 1999 §7 Abs1 Z4 litc;
VwGG §42 Abs2 Z3 litb;
VwGG §42 Abs2 Z3 litc;
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 § 45 heute
2. AVG § 45 gültig ab 01.02.1991
1. VwGG § 42 heute
2. VwGG § 42 gültig ab 01.01.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
3. VwGG § 42 gültig von 01.07.2012 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
4. VwGG § 42 gültig von 01.07.2008 bis 30.06.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2008
5. VwGG § 42 gültig von 01.01.1991 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 330/1990
6. VwGG § 42 gültig von 05.01.1985 bis 31.12.1990
1. VwGG § 42 heute
2. VwGG § 42 gültig ab 01.01.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
3. VwGG § 42 gültig von 01.07.2012 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
4. VwGG § 42 gültig von 01.07.2008 bis 30.06.2012 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 4/2008

5. VwGG § 42 gültig von 01.01.1991 bis 30.06.2008 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 330/1990

6. VwGG § 42 gültig von 05.01.1985 bis 31.12.1990

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 Ö GmbH in W, vertreten durch Dr. Norbert Wess, Rechtsanwalt in 1010 Wien, Himmelfortgasse 20/2, gegen den Bescheid des Unabhängigen Verwaltungssenates im Land Niederösterreich, Außenstelle Mistelbach, vom 29. April 2008, Zl. Senat-AB-07-2056, Senat-AB-07-2059, betreffend Kraftfahrlinienkonzession (mitbeteiligte Partei:

B GesmbH in W, vertreten durch Schneider & Schneider Rechtsanwälte OEG in 1010 Wien, Stephansplatz 8a; weitere Partei: Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die beschwerdeführende Partei hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von EUR 610,60 und der mitbeteiligten Partei Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.101,40 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit Schreiben vom 23. Februar 2006, bei der erstinstanzlichen Behörde eingelangt am 27. Februar 2006, stellte die mitbeteiligte Partei einen Antrag auf Erteilung einer Konzession nach dem Kraftfahrliniengesetz (KfLG) für eine Kraftfahrlinie von W, Estraße 202, über eine näher bezeichnete Streckenführung bis Flughafen W Terminal 2, und zurück. Der von der mitbeteiligten Partei vorgelegte Fahrplanentwurf sah täglich fünf Kurse in jeder Fahrtrichtung vor.

In einer Stellungnahme vom 19. Juni 2006 gegenüber der erstinstanzlichen Behörde führte die beschwerdeführende Partei aus, dass die von ihr betriebenen Kraftfahrlinien A mit der Streckenführung vom Mplatz in W zum Flughafen und B mit der Streckenführung vom Wbahnhof zum Flughafen in ihrem Verkehrsbereich betroffen seien und auf den beiden Linien zusammengekommen ein Gesamteinnahmefall von EUR 1.127.069,18 zu erwarten sei, was eine wirtschaftliche Gefährdung für die betroffenen Kraftfahrlinien der beschwerdeführenden Partei darstellen würde. Zu Grunde gelegt wurde dabei, dass es bei der Kraftfahrlinie A zu einem Fahrgastausfall von 20 % und bei der Kraftfahrlinie B zu einem Fahrgastausfall von 25 % kommen würde, sowie dass die beschwerdeführende Partei ihre Preise entsprechend den von der mitbeteiligten Partei angegebenen Tarifen absenken müsste. Zudem sei seitens der beschwerdeführenden Partei vorgesehen, die Station Eberg UX in die bestehende Kraftfahrlinie C einzubeziehen; ein Konzessionsantrag werde in den nächsten Wochen gestellt werden.

Nach Aufforderung der erstinstanzlichen Behörde, detaillierte Angaben zum zu erwartenden Einnahmefall zu machen, übermittelte die beschwerdeführende Partei eine Aufstellung, in der der erwartete Fahrgastausfall und der erwartete Einnahmeverlust auf den Kraftfahrlinien A und B aufgeschlüsselt nach Fahrscheinkategorien (jedoch ohne Darlegung der diesen Erwartungen zu Grunde liegenden Annahmen) dargestellt wird, wobei sich ein Gesamteinnahmefall in der Höhe von EUR 1,11 Mio ergibt. Weiters legte die beschwerdeführende Partei einen Bescheid des Landeshauptmannes für Wien vor, mit dem eine ihr erteilte Konzession zum Betrieb der Kraftfahrlinie W/Dzentrum zum Flughafen W, Kraftfahrlinie C, dahingehend abgeändert wurde, dass eine zusätzliche Teilstrecke einbezogen wurde, durch welche auch die Estraße erreicht wird.

Mit Bescheid vom 25. Juli 2007 erteilte die erstinstanzliche Behörde der mitbeteiligten Partei die beantragte Konzession. Begründend führte die Behörde unter anderem aus, dass bezüglich der Kraftfahrlinie A, welche die Strecke W - N/A/Z bediene, nur eine summarische Aufstellung hinsichtlich des Fahrgastausfalls vorgelegt worden sei und in der ergänzenden Stellungnahme demgegenüber die Relation W-Mplatz - Flughafen ausgewiesen sei. Eine Fahrrelation, welche die Haltestelle Eberg 202, Bushof, ausweise, sei nicht angeführt worden und es sei auch keine textliche Argumentation mit (anderen) Fahrrelationen angegeben worden, welche die Haltestelle Eberg 202, Bushof enthielten.

Hinsichtlich der Kraftfahrlinie B W Wbahnhof - W Wbahnhof - Flughafen W sei der Teil der Estraße, in dem sich die Haltestelle Eberg 202, Bushof, befinde, keine konzessionierte Strecke. Es sei jedoch die Genehmigung zur Koppelung der Kraftfahrlinie W Wbahnhof - W Wbahnhof - Flughafen W (B) mit der Kraftfahrlinie W - N/A/Z (A) erteilt worden. Aus

den Auflagen der Kraftfahrlinie B gehe jedoch weiters hervor, dass diese Kraftfahrlinie in Form einer Schnellverkehrslinie zu führen sei, wobei gleichzeitig eine weitere Auflage normiere, dass bei den in W befindlichen Haltestellen bei Fahrten zum Flughafen nur zum Einsteigen und bei Fahrten vom Flughafen nach W nur zum Aussteigen gehalten werden dürfe.

Die mitbeteiligte Partei habe nur die Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession von W Eberg 202, Bushof, über die AX zum Flughafen W beantragt. Die von der beschwerdeführenden Partei genannten Örtlichkeiten bzw Haltestellen Mplatz/Splatz, W Wbahnhof und W Sbahnhof befänden sich aber in erheblicher Entfernung zu W Eberg und eine Kraftfahrlinie für die Strecke W Eberg 202, Bushof, bis Mplatz/Splatz bzw W Wbahnhof und/oder W Sbahnhof sei von der mitbeteiligten Partei nicht beantragt worden. Für die strittige Konzessionsstrecke W Eberg 202, Bushof, über AX zum Flughafen W lägen somit keine Zahlen und auch keine "textlichen Argumente" vor. Solche könnten auch nicht vorliegen, da es bis zum Zeitpunkt der Antragstellung durch die mitbeteiligte Partei keine Bedienung der Haltestelle W Eberg 202, Bushof, gegeben habe.

Für die Behörde sei klar erkennbar, dass die beschwerdeführende Partei in der Führung eines Kraftfahrlinienverkehrs unter Einbindung der Haltestelle W Eberg 202, Bushof, keine Notwendigkeit gesehen habe, da nach Einschätzung der beschwerdeführenden Partei kein Bedarf bestehe. Erst das Ermittlungsverfahren für die Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession an die mitbeteiligte Partei habe zu einem Umdenken geführt. Eine einschneidende Beeinträchtigung und einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall für die beschwerdeführende Partei könne die erstinstanzliche Behörde nicht erkennen.

Gegen diesen Bescheid erhob unter anderem die beschwerdeführende Partei Berufung, in der sie im Hinblick auf die Gefährdung ihrer Verkehrsaufgaben im Sinne des § 7 Abs 1 Z 4 lit b KfIG ausführt, dass es durch die beantragte Linie zu einem Gleichlauf mit diversen Kraftfahrlinien der Beschwerdeführerin komme und die Behörde daher von einem Gefährdungspotenzial von zumindest 50 % hätte ausgehen müssen. Gegen diesen Bescheid erhob unter anderem die beschwerdeführende Partei Berufung, in der sie im Hinblick auf die Gefährdung ihrer Verkehrsaufgaben im Sinne des Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera b, KfIG ausführt, dass es durch die beantragte Linie zu einem Gleichlauf mit diversen Kraftfahrlinien der Beschwerdeführerin komme und die Behörde daher von einem Gefährdungspotenzial von zumindest 50 % hätte ausgehen müssen.

In der Folge kam es zu drei mündlichen Verhandlungen vor der belangten Behörde, in deren Zuge im Wesentlichen die Frage der von der beschwerdeführenden Partei erwarteten Einnahmenentfälle auf Grund der von der mitbeteiligten Partei beantragten Konzession erörtert wurden.

Mit Bescheid vom 29. April 2008, nach dem vorliegenden Verwaltungsakt der erstinstanzlichen Behörde am 6. Mai 2008 zugestellt, hat die belangte Behörde die Berufung unter anderem der beschwerdeführenden Partei abgewiesen. Mit Telefax vom 5. Mai 2008, welches nach der Absenderkennung um 20.55 Uhr übermittelt wurde, und unter Hinweis aus § 13 Abs 5 AVG bei der belangten Behörde mit Eingangsdatum 6. Mai 2008 protokolliert wurde, hat die beschwerdeführende Partei eine weitere Stellungnahme im Verfahren abgegeben, in dem sie auf die in der dritten mündlichen Verhandlung von der mitbeteiligten Partei vermuteten Widersprüche im bis dahin vorgelegten Zahlenmaterial der beschwerdeführenden Partei reagierte. Mit Bescheid vom 29. April 2008, nach dem vorliegenden Verwaltungsakt der erstinstanzlichen Behörde am 6. Mai 2008 zugestellt, hat die belangte Behörde die Berufung unter anderem der beschwerdeführenden Partei abgewiesen. Mit Telefax vom 5. Mai 2008, welches nach der Absenderkennung um 20.55 Uhr übermittelt wurde, und unter Hinweis aus Paragraph 13, Absatz 5, AVG bei der belangten Behörde mit Eingangsdatum 6. Mai 2008 protokolliert wurde, hat die beschwerdeführende Partei eine weitere Stellungnahme im Verfahren abgegeben, in dem sie auf die in der dritten mündlichen Verhandlung von der mitbeteiligten Partei vermuteten Widersprüche im bis dahin vorgelegten Zahlenmaterial der beschwerdeführenden Partei reagierte.

Mit dem angefochtenen Bescheid hat die belangte Behörde in Spruchpunkt I die Berufung (unter anderem) der beschwerdeführenden Partei gemäß § 66 Abs 4 AVG abgewiesen und in Spruchpunkt II den Antrag der beschwerdeführenden Partei, ihr eine dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechende Ausgestaltung des Verkehrs vorzuschreiben, gemäß § 7 Abs 4 lit c KfIG als unzulässig zurückgewiesen. Mit dem angefochtenen Bescheid hat die belangte Behörde in Spruchpunkt römisch eins die Berufung (unter anderem) der beschwerdeführenden Partei gemäß

Paragraph 66, Absatz 4, AVG abgewiesen und in Spruchpunkt römisch zwei den Antrag der beschwerdeführenden Partei, ihr eine dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechende Ausgestaltung des Verkehrs vorzuschreiben, gemäß Paragraph 7, Absatz 4, Litera c, KfLG als unzulässig zurückgewiesen.

Nach Darlegung des Verfahrensganges und der wesentlichen Sachvorbringen der Parteien des Verwaltungsverfahrens führte die belangte Behörde aus, dass gemäß §§ 5 Abs 1 Z 1 und 21 Z 2 KfLG gegen Bescheide des Landeshauptmannes auf Grund dieses Bundesgesetzes jenen Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und jenen Kraftfahrlinienunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14 KfLG) die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise falle, die Berufung an den unabhängigen Verwaltungssenat zustehe, wenn die Entscheidung über das Ansuchen ihrer fristgerechten Stellungnahme widerspreche. Das Gesetz räume den Unternehmen kein umfassendes, alle Konzessionsaspekte umfassendes Mitspracherecht ein, sondern erstrecke sich lediglich auf das Vorliegen jener Kriterien, die nicht ausschließlich im öffentlichen Interesse, sondern auch in jenem der betroffenen Unternehmen statuiert würden, näherhin auf jene, die sich in § 7 Abs 1 Z 4 lit b und c KfLG wiederfinden. Soweit sich das Vorbringen der beschwerdeführenden Partei daher auf das Vorliegen sonstiger Zulassungskriterien (§ 7 Abs 1 Z 1, 3 und 4 lit a KfLG) beziehe oder sonstige Kriterien in die Beurteilung einfließen lassen wolle (Umweltschutzaspekte), sei dieses - mangels entsprechendem subjektiven öffentlichen Recht und damit korrespondierender Parteistellung - seitens der belangten Behörde nicht näher zu verfolgen. Vielmehr habe sich die belangte Behörde auf die Prüfung der verbleibenden Kriterien gemäß § 7 Abs 1 Z 4 lit b und c KfLG zu beschränken. Nach Darlegung des Verfahrensganges und der wesentlichen Sachvorbringen der Parteien des Verwaltungsverfahrens führte die belangte Behörde aus, dass gemäß Paragraphen 5, Absatz eins, Ziffer eins und 21 Ziffer 2, KfLG gegen Bescheide des Landeshauptmannes auf Grund dieses Bundesgesetzes jenen Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und jenen Kraftfahrlinienunternehmen, in deren Verkehrsbereich (Paragraph 14, KfLG) die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise falle, die Berufung an den unabhängigen Verwaltungssenat zustehe, wenn die Entscheidung über das Ansuchen ihrer fristgerechten Stellungnahme widerspreche. Das Gesetz räume den Unternehmen kein umfassendes, alle Konzessionsaspekte umfassendes Mitspracherecht ein, sondern erstrecke sich lediglich auf das Vorliegen jener Kriterien, die nicht ausschließlich im öffentlichen Interesse, sondern auch in jenem der betroffenen Unternehmen statuiert würden, näherhin auf jene, die sich in Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera b und c KfLG wiederfinden. Soweit sich das Vorbringen der beschwerdeführenden Partei daher auf das Vorliegen sonstiger Zulassungskriterien (Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer eins, 3 und 4 Litera a, KfLG) beziehe oder sonstige Kriterien in die Beurteilung einfließen lassen wolle (Umweltschutzaspekte), sei dieses - mangels entsprechendem subjektiven öffentlichen Recht und damit korrespondierender Parteistellung - seitens der belangten Behörde nicht näher zu verfolgen. Vielmehr habe sich die belangte Behörde auf die Prüfung der verbleibenden Kriterien gemäß Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera b und c KfLG zu beschränken.

Gemäß § 7 Abs 1 Z 4 lit b KfLG sei eine Konzession im Sinne des Gesetzes zu erteilen, wenn der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch das Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs 1 bis 3 KfLG) die beantragte Linie ganz oder teilweise falle, zu gefährden geeignet sei. Der angesprochene Verkehrsbereich erstrecke sich soweit, wie sich eine beantragte Kraftfahrlinie auf einen bereits konzessionierten öffentlichen Verkehr gefährdend auswirken könne. Eine Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben liege zufolge § 14 Abs 2 KfLG dann vor, wenn ein Verkehrsunternehmen in der Führung seines öffentlichen Verkehrs einschneidend beeinträchtigt werde, namentlich wenn es hinsichtlich der gefährdeten Linie einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall erleide. Mag der Inhaber bestehender Konzessionen daher zwar grundsätzlich zur Duldung einer Konkurrenzierung seines Betriebes durch andere Unternehmen verpflichtet sein, selbst wenn die neue Konzession die selbe Strecke betreffen solle und einzelne Kurse einander zeitlich konkurrenzten, so findet dies - das Ziel der Gewährleistung einer zweckmäßigen und wirtschaftlichen Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses vor Augen - seine Grenzen dort, wo der bestehende Konzessionsinhaber durch die Erteilung einer neuen Konzession einen die wirtschaftliche Betriebsführung der bestehenden Linie sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall erleiden würde. Mit dieser an die ständige Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes anknüpfenden Formulierung unterstreiche das Gesetz zunächst, dass nicht die Gefahr des Eintritts jedweder wirtschaftlich nachteiliger Folgen eine Versagung einer weiteren Konzession zu tragen vermöge, sondern nur eine solche, die eine gewisse Gravität erreiche, indem der Grad der Kostendeckung erheblich und auf einen längeren Zeitraum unter 100 % zu liegen komme. Gemäß Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera b, KfLG sei eine Konzession im Sinne des Gesetzes zu erteilen, wenn der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die

Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch das Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich (Paragraph 14, Absatz eins bis 3 KfLG) die beantragte Linie ganz oder teilweise falle, zu gefährden geeignet sei. Der angesprochene Verkehrsbereich erstreckte sich soweit, wie sich eine beantragte Kraftfahrline auf einen bereits konzessionierten öffentlichen Verkehr gefährdend auswirken könne. Eine Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben liege zufolge Paragraph 14, Absatz 2, KfLG dann vor, wenn ein Verkehrsunternehmen in der Führung seines öffentlichen Verkehrs einschneidend beeinträchtigt werde, namentlich wenn es hinsichtlich der gefährdeten Linie einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmefall erleide. Mag der Inhaber bestehender Konzessionen daher zwar grundsätzlich zur Duldung einer Konkurrenzierung seines Betriebes durch andere Unternehmen verpflichtet sein, selbst wenn die neue Konzession die selbe Strecke betreffen solle und einzelne Kurse einander zeitlich konkurrieren, so findet dies - das Ziel der Gewährleistung einer zweckmäßigen und wirtschaftlichen Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses vor Augen - seine Grenzen dort, wo der bestehende Konzessionsinhaber durch die Erteilung einer neuen Konzession einen die wirtschaftliche Betriebsführung der bestehenden Linie sichtlich in Frage stellenden Einnahmefall erleiden würde. Mit dieser an die ständige Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes anknüpfenden Formulierung unterstreiche das Gesetz zunächst, dass nicht die Gefahr des Eintritts jedweder wirtschaftlich nachteiliger Folgen eine Versagung einer weiteren Konzession zu tragen vermöge, sondern nur eine solche, die eine gewisse Gravität erreiche, indem der Grad der Kostendeckung erheblich und auf einen längeren Zeitraum unter 100 % zu liegen komme.

Keine Versagung könnten daher solche Senkungen des Kostendeckungsgrades rechtfertigen, die lediglich vorübergehender Natur seien, sei es auf Grund saisonaler Schwankungen, auf Grund vorübergehend auftretender nachteiliger externer Faktoren (Umbau von Verkehrswegen oder Verkehrsknotenpunkten), sei es aber auch auf Grund solcher Investitionen in eine Linie, die sich der Intention des Inhabers entsprechend erst über einen gewissen zukünftigen Zeitraum amortisieren sollten. Gleiches gelte für geringfügige Senkungen des Kostendeckungsgrades, die durch entsprechende Maßnahmen insbesondere organisatorischer Natur wettgemacht werden könnten. Eine hier zu berücksichtigende Beeinträchtigung liege daher nicht bereits dann vor, wenn durch die Erteilung einer neuen Konzession eine bestehende Linie für einige Zeit nur defizitär betrieben werden könnte. Abermals Sinn und Zweck der gegenständlichen Regelung vor Augen haltend, vermöchten Verschlechterungen des Kostendeckungsgrades die Versagung einer neuen Konzession dann nicht zu rechtfertigen, wenn die bereits bestehende Linie - sei es der Intention des Inhabers entsprechend, sei es objektiv - langfristig nicht mehr wirtschaftlich geführt werden könne (mag ihr Überleben innerhalb eines Unternehmens auch durch Querfinanzierung sicher gestellt werden können), sie mithin im Entscheidungszeitpunkt für sich nicht mehr "dem Kriterium der Z 3" (gemeint wohl § 7 Abs 1 Z 3 KfLG) entspreche. Keine Versagung könnten daher solche Senkungen des Kostendeckungsgrades rechtfertigen, die lediglich vorübergehender Natur seien, sei es auf Grund saisonaler Schwankungen, auf Grund vorübergehend auftretender nachteiliger externer Faktoren (Umbau von Verkehrswegen oder Verkehrsknotenpunkten), sei es aber auch auf Grund solcher Investitionen in eine Linie, die sich der Intention des Inhabers entsprechend erst über einen gewissen zukünftigen Zeitraum amortisieren sollten. Gleiches gelte für geringfügige Senkungen des Kostendeckungsgrades, die durch entsprechende Maßnahmen insbesondere organisatorischer Natur wettgemacht werden könnten. Eine hier zu berücksichtigende Beeinträchtigung liege daher nicht bereits dann vor, wenn durch die Erteilung einer neuen Konzession eine bestehende Linie für einige Zeit nur defizitär betrieben werden könnte. Abermals Sinn und Zweck der gegenständlichen Regelung vor Augen haltend, vermöchten Verschlechterungen des Kostendeckungsgrades die Versagung einer neuen Konzession dann nicht zu rechtfertigen, wenn die bereits bestehende Linie - sei es der Intention des Inhabers entsprechend, sei es objektiv - langfristig nicht mehr wirtschaftlich geführt werden könne (mag ihr Überleben innerhalb eines Unternehmens auch durch Querfinanzierung sicher gestellt werden können), sie mithin im Entscheidungszeitpunkt für sich nicht mehr "dem Kriterium der Ziffer 3, (gemeint wohl Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 3, KfLG) entspreche.

Die Bezugsgröße stelle dabei sowohl dem klaren Gesetzeswortlaut als auch der ratio legis nach jeweils eine betroffene konzessionierte Linie dar, mithin weder Teile (etwa Abschnitte, auf denen die Strecke im Sinne des § 17 KfLG in verdichteten Takten bedient werde) derselben auf der einen, noch das Unternehmen als Gesamtheit auf der anderen Seite. Auf sie hätten sich die im Zuge des Verfahrens zu ermittelnden, für eine wirtschaftliche Führung erforderlichen, sowie die ohne Konzessionserteilung projektierten Einnahmen bzw mit Konzessionserteilung zu erwartenden Einnahmefälle zu beziehen. Die Bezugsgröße stelle dabei sowohl dem klaren Gesetzeswortlaut als auch der ratio legis nach jeweils eine betroffene konzessionierte Linie dar, mithin weder Teile (etwa Abschnitte, auf denen die Strecke

im Sinne des Paragraph 17, KfLG in verdichteten Takten bedient werde) derselben auf der einen, noch das Unternehmen als Gesamtheit auf der anderen Seite. Auf sie hätten sich die im Zuge des Verfahrens zu ermittelnden, für eine wirtschaftliche Führung erforderlichen, sowie die ohne Konzessionserteilung projektierten Einnahmen bzw mit Konzessionserteilung zu erwartenden Einnahmefälle zu beziehen.

Im Rahmen des vorliegenden Verfahrens habe die Behörde die seitens der "Antragsgegner" zur Verfügung gestellten Daten auf der einen, aber auch das sonstige zur Verfügung stehende Zahlenmaterial (insbesondere über das Ausmaß des jeweiligen Verkehrsbedürfnisses) auf der anderen Seite auf seine Schlüssigkeit zu prüfen und einer entsprechenden Prognosebeurteilung zu Grunde zu legen, ob für den Fall der Konzessionserteilung mit einschneidenden wirtschaftlichen Nachteilen zu rechnen sei. Im Hinblick auf eben diesen Charakter seien in die Beurteilung nicht nur die durch das Hinzutreten der projektierten Linie bewirkten Änderungen, sondern auch solche einzubeziehen, die - sei es in positiver oder negativer Weise - das jeweilige Verkehrsbedürfnis betreffen. Diese bei der Beurteilung außer Betracht zu lassen, wie es der beschwerdeführenden Partei vorschweben dürfte, hieße nicht nur, die Beurteilung erheblich zu verzerren, sondern würde zu Fehlbeurteilungen des zu erwartenden Fahrgastausfalls führen.

Dem gegenständlichen Verfahren liege die Befriedigung eines Verkehrsbedürfnisses zwischen W und dem Flughafen W zu Grunde, wobei der Flughafen von 2006 auf 2007 ein Passagierwachstum von 11,3 %, um Transferpassagiere bereinigt von 5,7 % verzeichnet habe. Für 2008 sei der Flughafen von einem weiteren Wachstum der Gesamtpassagierzahl von 8 %, für die Jahre 2009 und 2010 von rund 6 %, für die Jahre 2011 bis 2015 von rund 5,3 % ausgegangen. Die Gesamtpassagierzahlen für Jänner seien gegenüber dem Jänner des Vorjahres um 14,5 % gestiegen, jene der Transferpassagiere habe demgegenüber um 1 % abgenommen. Hinsichtlich des bisherigen Verlaufs der Passagierzahlen hege die Behörde keine Zweifel an deren Richtigkeit und scheine auch ein weiteres Wachstum des Flugverkehrs durchaus schlüssig und mit der allgemeinen Lebenserfahrung in Einklang zu stehen, sodass auch für die folgenden Jahre im hier interessierenden Bereich von einem stetig steigenden Verkehrsbedürfnis ausgegangen werden müsse. Die seitens der beschwerdeführenden Partei aufgestellte Annahme stagnierender Fahrgastzahlen lasse diese Fakten ohne erkennbaren Grund außer Betracht und sei daher insoweit nicht nachvollziehbar.

Im Lichte dieser Ausführungen sei die Auswirkung einer möglichen Konzessionserteilung auf die einzelnen betroffenen Linien einer Prüfung zu unterziehen. Hinsichtlich der Linie B gehe die beschwerdeführende Partei von einer Verwanderung von 24,69 % der Fahrgäste sowie Rückgängen der Einnahmen um 24,34 % aus. Rund 10 % der Verwanderung seien dem Wbahnhof und rund 15 % dem Sbahnhof zuzurechnen. Von 2006 auf 2007 habe es einen Rückgang der Einnahmen um EUR 10.203,-- gegeben, sowie einen Rückgang der Fahrgäste um 1623. Die Kosten seien von 2006 auf 2007 um EUR 80.264,-- gestiegen, sodass 2007 ein Einnahmenüberschuss in Höhe von EUR 30.577,-- bestanden habe. Unter Berücksichtigung eines Deckungsbeitrages von 8 % und eines Gewinnes von 5 % müsse die Linie EUR 1.831.332,-- an Mindesteinnahmen lukrieren. Dies sei 2007 mit Einnahmen in der Höhe von EUR 1.991.667,-- erreicht worden. Unter Berücksichtigung einer Preisreduktion der Fahrkarten um EUR 1,-- (im Hinblick auf den geringeren Preis der mitbeteiligten Partei) sei mit einem Verlust in der Höhe von EUR 294.395,-- zu rechnen, infolge der angenommenen Verwanderung mit einem solchen von EUR 309.993,--, sodass unter Zugrundelegung der Zahlen von 2007 mit einem Defizit von EUR 233.811,-- zu rechnen gewesen sei. Unter Zugrundelegung der obigen Grundsätze des Gesetzes scheine eine wirtschaftliche Gefährdung der gegenständlichen Kraftfahrline infolge Erteilung der verfahrensgegenständlichen Konzession insoweit nicht gegeben, als es zunächst bereits im Jahr 2007 infolge Einbeziehung der Haltestelle W Eberg in die Linie C zu einer entsprechenden Verwanderung hätte kommen müssen, wobei insbesondere nicht übersehen werden könne, dass die genannte Linie die gegenständliche Haltestelle in Richtung Flughafen in ungleich dichteren Intervallen bediene. Soweit die beschwerdeführende Partei ferner davon ausgehe, dass im Hinblick auf den seitens der mitbeteiligten Partei angepeilten Fahrpreis von EUR 5,-- eine Fahrpreisreduktion erforderlich sein würde, so erscheine auch dieses Argument insoweit nicht stichhaltig, als die Ein- und Ausstiegsstellen innerhalb Ws erheblich voneinander entfernt seien und die Differenz im Fahrpreis der ungleich größeren Streckenlänge gegenüberstehe. In diesem Zusammenhang sei der mitbeteiligten Partei darin beizupflichten, dass nur schwer erklärlich wäre, dass über W W bzw W S insbesondere im Wege der Bahn ankommende Fahrgäste bzw solche, die in der Nähe dieser Einbzw Ausstiegsstellen ihren Ausgangs- bzw Zielort haben, zunächst mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder im Taxi zur Station Eberg fahren sollten, um die Linie der Antragstellerin zu benützen, zumal der diesbezüglich aufzuwendende Fahrpreis die Fahrpreisdifferenz zwischen den Linien erheblich

übersteigen würde. Nicht zu übersehen sei ferner, dass die beantragte Linie lediglich in fünf Kurspaaren geführt werden solle, zwischen denen erhebliche Zeitdifferenzen bestünden. Auch insoweit widerspreche es der allgemeinen Lebenserfahrung, dass - um allenfalls EUR 1,- an Fahrpreis zu sparen - eine mehrstündige Wartezeit in Kauf genommen werden solle. Nicht zu übersehen sei ferner, dass nicht zuletzt angesichts einer weiteren deutlichen Steigerung der Fluggastzahlen und der selbst von der beschwerdeführenden Partei erwarteten Verbesserung der Ergebnisse der Linie B innerhalb eines Jahres eine Gefährdung im Sinne des Gesetzes durch die beantragte Linie nicht zu befürchten sein werde.

Hinsichtlich der Linie C falle zunächst ins Auge, dass die beschwerdeführende Partei zwar während des Verfahrens vor der erstinstanzlichen Behörde von einer Verwanderung von 50 % ausgegangen sei, entsprechendes Zahlenmaterial für die Jahre 2006 und 2007 aber überhaupt erst im Zuge des Berufungsverfahrens vorgelegt habe und in weiterer Folge von einer Verwanderung von 20 % der Fahrgäste ausgegangen sei. Von 2006 auf 2007 sei die Zahl der Fahrgäste um 4624, die Einnahmen um EUR 35.335,- angestiegen. Innerhalb des selben Zeitraumes habe es seinen Anstieg der Kosten um EUR 121.225,- gegeben. Bereits eine Preisreduzierung um EUR 1,-

- würde einen Einnahmefall in Höhe von EUR 17.387,- bedeuten, eine Verwanderung einen weiteren um EUR 21.409,-. Solcherart hätte eine noch so geringe Verwanderung von Fahrgästen die Notwendigkeit der Einstellung der gegenständlichen Linie zur Folge; dies in einem Stadium, in welchem erheblich in diese Linie investiert worden sei. Der Kalkulation der beschwerdeführenden Partei entsprechend solle die Linie C in drei Jahren kostendeckend betrieben werden können, was durch verstärkte und längere Marketingaktionen sichergestellt werden solle.

In diesem Zusammenhang sei zu beachten, dass die gegenständliche Linie bereits derzeit stark defizitär betrieben werde und der geschätzte Einnahmefall lediglich zu einer Erhöhung des Defizits um rund 14,5 % führen würde. Gehe man nun davon aus, dass die beschwerdeführende Partei offenbar anstrebe, die Linie innerhalb dreier Jahre zur Kostendeckung zu führen und damit dieses erhebliche Defizit abzubauen, sich jedoch im Falle eines um 14,5 % höheren Defizits zur sofortigen Einstellung der Linie veranlasst sehe, so scheine dies im Ergebnis nicht nachvollziehbar. Gewähre man daher - zutreffenderweise - auch solchen Linien den Schutz des § 7 KfLG, die zwar im gegenwärtigen Zeitpunkt defizitär betrieben würden, in weiterer Folge jedoch projektiert zumindest kostendeckend geführt werden sollten, so vermöge eine weitere kurzfristige Verzögerung jenes Zeitraums, innerhalb dessen die Linie defizitär geführt werde, die Versagung einer neuen Konzession nicht zu tragen. Auch im gegenständlichen Zusammenhang gelte darüber hinaus das zur Linie B Gesagte hinsichtlich des reduzierten Fahrpreises, zumal auch die Einstiegsstellen der Linie C insbesondere jenseits der Donau in örtlicher Nähe zu den Einrichtungen der Vereinten Nationen in nicht unerheblicher Weise von der projektierten Einstiegsstelle der nunmehr beantragten Linie entfernt seien. Im Ergebnis vermöge daher die belangte Behörde auch hinsichtlich der Linie C eine relevante Gefährdung im Sinne des § 7 KfLG nicht zu erblicken. In diesem Zusammenhang sei zu beachten, dass die gegenständliche Linie bereits derzeit stark defizitär betrieben werde und der geschätzte Einnahmefall lediglich zu einer Erhöhung des Defizits um rund 14,5 % führen würde. Gehe man nun davon aus, dass die beschwerdeführende Partei offenbar anstrebe, die Linie innerhalb dreier Jahre zur Kostendeckung zu führen und damit dieses erhebliche Defizit abzubauen, sich jedoch im Falle eines um 14,5 % höheren Defizits zur sofortigen Einstellung der Linie veranlasst sehe, so scheine dies im Ergebnis nicht nachvollziehbar. Gewähre man daher - zutreffenderweise - auch solchen Linien den Schutz des Paragraph 7, KfLG, die zwar im gegenwärtigen Zeitpunkt defizitär betrieben würden, in weiterer Folge jedoch projektiert zumindest kostendeckend geführt werden sollten, so vermöge eine weitere kurzfristige Verzögerung jenes Zeitraums, innerhalb dessen die Linie defizitär geführt werde, die Versagung einer neuen Konzession nicht zu tragen. Auch im gegenständlichen Zusammenhang gelte darüber hinaus das zur Linie B Gesagte hinsichtlich des reduzierten Fahrpreises, zumal auch die Einstiegsstellen der Linie C insbesondere jenseits der Donau in örtlicher Nähe zu den Einrichtungen der Vereinten Nationen in nicht unerheblicher Weise von der projektierten Einstiegsstelle der nunmehr beantragten Linie entfernt seien. Im Ergebnis vermöge daher die belangte Behörde auch hinsichtlich der Linie C eine relevante Gefährdung im Sinne des Paragraph 7, KfLG nicht zu erblicken.

Hinsichtlich der Linie A falle zunächst ins Auge, dass sich die Ausführungen seitens der beschwerdeführenden Partei während des erstinstanzlichen Verfahrens bzw. zunächst auch während des Berufungsverfahrens trotz der stetigen Bezeichnung der Linie als Linie A lediglich auf einen Teil der Linie, nämlich das Fahrplanbild D bezogen hätten. Ferner würden erhebliche Differenzen zwischen jenem Zahlenmaterial ins Auge stechen, welches im erstinstanzlichen Verfahren, und jenem, wie es im Berufungsverfahren vorgelegt worden sei. Während die beschwerdeführende Partei

im Schriftsatz vom 19. Juni 2006 von einer Inanspruchnahme durch 195.479 Fahrgäste auf der Linie A ausgehe und im Schriftsatz vom 21. März 2007 von einem - 18,71 % entsprechenden - Fahrgastausfall von 36.581 Personen ausgehe, weise der letzteingebrachte Schriftsatz im Bereich der Linie A für die Jahre 2006 und 2007 Fahrgastzahlen in Höhe von 336.203 bzw 319.044 auf. Hinsichtlich des Fahrplanbildes D vermerke die Vorlage Fahrgastzahlen von 167.989 bzw 152.711. Von den zuletzt vorgelegten Zahlen ausgehend ergebe sich, dass der durch die Gesamtlinie erwirtschaftete Gewinn von 2006 auf 2007 um EUR 203.365,- zurückgegangen sei. Wäre 2007 damit noch ein Ergebnis von EUR 78.885,- erreicht worden, wäre unter Berücksichtigung einer Preisreduktion um EUR 1,- sowie einer 20 %igen Verwanderung von einem Negativergebnis von EUR 225.392,- auszugehen.

Vorweg sei zu bemerken, dass die erheblichen Abweichungen des während des Verfahrens vorgelegten Zahlenmaterials nur unzureichend erklärt hätten werden können. Soweit die beschwerdeführende Partei davon ausgehe, dass ihr zwecks Klärung eine neuerliche Frist von 14 Tagen einzuräumen gewesen wäre, verkenne sie Sinn und Zweck der mündlichen Verhandlung, nämlich grundsätzlich im kurzen Wege entscheidungsrelevante Sachverhalte zu klären. Auch die beschwerdeführende Partei dürfte in ihrem Schriftsatz vom April 2008 davon ausgegangen sein, zumal sie die nähere Erörterung des Zahlenmaterials in eben dieser Verhandlung in Aussicht gestellt habe. Es wäre ihre Sache gewesen und ihr möglich und zumutbar gewesen, entsprechend vorbereitet zur bereits zum zweiten Mal vertagten öffentlichen mündlichen Verhandlung zu erscheinen. Den Inhaber bestehender Konzessionen treffe im gegenständlichen Verfahren hinsichtlich des von der Behörde zu beurteilenden Zahlenmaterials eine weitgehende Mitwirkungspflicht, wobei er die von der Behörde geforderten Zahlen vollständig vorzulegen habe. Obgleich die beschwerdeführende Partei im Zuge der ersten öffentlichen mündlichen Verhandlung aufgefordert worden sei, das die Linie A betreffende Zahlenmaterial vorzulegen, hätten sich die zunächst vorgelegten Zahlen ausschließlich auf einen Teil dieser Linie bezogen, nämlich auf das Fahrplanbild D. Angesichts dessen sei die beschwerdeführende Partei ihrer Mitwirkungspflicht hinsichtlich der Linie A nur ungenügend nachgekommen und habe die durch Vorlage unterschiedlicher Zahlen und Daten aufgetretenen Zweifel an der Richtigkeit ihrer Einschätzung nicht zerstreuen können. Selbst wenn man der Entscheidung im Interesse der beschwerdeführenden Partei das schlussendlich vorgelegte Zahlenmaterial zu Grunde lege, vermöge es im Ergebnis eine Versagung der Konzession nicht zu tragen. Hinsichtlich der Preisreduktion um EUR 1,- gelte das bereits zu den bisher behandelten Linien Gesagte sinngemäß. Auch hier sei nicht zu übersehen, dass die Ein- bzw Ausstiegsstellen erheblich voneinander entfernt seien und gerade für Personen mit Ausgangs- oder Zielort in W bzw im Raum W S der Transport von bzw nach W Eberg sowohl bei Verwendung öffentlicher Verkehrsmittel als auch von Taxis mit EUR 1,- übersteigenden Kosten verbunden sei. Nicht zu übersehen seien aber auch die deutlich dichteren Intervalle der bereits bestehenden Linie, wobei abermals zu bemerken sei, dass es nicht der allgemeinen Lebenserfahrung entspreche, bisweilen mehrstündige Wartezeiten in Kauf zu nehmen, um einen allenfalls um EUR 1,- günstigeren Transport zu erhalten. Schließlich führe die beschwerdeführende Partei selbst aus, dass die Linie A für den Fall der Nichterteilung der Konzession bereits nach einem Jahr gewinnbringend (nicht bloß kostendeckend) geführt werden könne, sodass die Annahme, für den Fall einer Verwanderung müsse der Betrieb sogleich eingestellt werden, mit vergleichendem Blick auf die Ausführungen zur Linie C nur schwer nachvollziehbar sei. Nicht erklärlich sei darüber hinaus, aus welchen Überlegungen heraus hinsichtlich der gesamten Linie A - also auch hinsichtlich des Fahrplanbildes E - mit einer Verwanderung von 20 % zu rechnen wäre, könne doch nicht übersehen werden, dass mit diesem eine über die Verbindung W-Flughafen W weit hinausgehende Strecke bedient werde. Dass die Verwanderung in beiden Fahrplanbildern gleich groß sein solle, scheine daher zweifelhaft. Wie hinsichtlich der übrigen Linien lasse die beschwerdeführende Partei aber auch hinsichtlich der gegenständlichen Linie die prognostizierte Mehrnachfrage nach Transporten vom bzw zum Flughafen außer Betracht. Insgesamt ließen die Ausführungen der beschwerdeführenden Partei daher auch hinsichtlich der Linie A nicht den Schluss zu, dass sie der Konzessionserteilung an die mitbeteiligte Partei entgegenstünden.

Zu § 7 Abs 1 Z 4 lit c KfLG führte die belangte Behörde aus, dass nach dieser Bestimmung die Konzession zu erteilen sei, wenn die Erteilung nicht einer dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechenden Ausgestaltung des Verkehrs durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich die beantragte Linie ganz oder teilweise falle, vorgriffe, und eines von diesen die notwendige Verbesserung der Verkehrsbedienung innerhalb einer von der Aufsichtsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist von höchstens 6 Monaten vornehme. Unter dem angesprochenen Verkehrsbereich sei dabei zufolge § 14 Abs 4 KfLG jener Verkehrsbereich zu verstehen, innerhalb dessen die bereits bestehende Kraftfahrline das Verkehrsbedürfnis befriedige. Zu Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera c, KfLG führte die belangte Behörde aus, dass nach dieser Bestimmung die Konzession zu erteilen sei, wenn die Erteilung nicht einer

dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechenden Ausgestaltung des Verkehrs durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich die beantragte Linie ganz oder teilweise falle, vorgriffe, und eines von diesen die notwendige Verbesserung der Verkehrsbedienung innerhalb einer von der Aufsichtsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist von höchstens 6 Monaten vornehme. Unter dem angesprochenen Verkehrsbereich sei dabei zufolge Paragraph 14, Absatz 4, KfLG jener Verkehrsbereich zu verstehen, innerhalb dessen die bereits bestehende Kraftfahrlinie das Verkehrsbedürfnis befriedige.

Unter einer notwendigen Verbesserung der Verkehrsbedienung sei - den Materialien zufolge - nur die zusätzliche Bedienung einer bereits konzessionierten Kraftfahrlinie, nicht aber die Erteilung einer neuen Konzession zu verstehen. Sei zum Zeitpunkt der Erlassung des Bescheides eine Verbesserung der Verkehrsbedienung durch einen anderen Verkehrsunternehmer - wenn auch ohne Aufforderung durch die Behörde - bereits vorgenommen worden und entspreche diese Ausgestaltung des Verkehrs dem öffentlichen Bedürfnis in gleicher Weise wie die Ausgestaltung des Verkehrs in der vom Konzessionswerber geplanten Art, so stehe der Erteilung der Konzession der Ausschlussgrund des § 7 Abs 1 Z 4 lit c KfLG entgegen. Unter einer notwendigen Verbesserung der Verkehrsbedienung sei - den Materialien zufolge - nur die zusätzliche Bedienung einer bereits konzessionierten Kraftfahrlinie, nicht aber die Erteilung einer neuen Konzession zu verstehen. Sei zum Zeitpunkt der Erlassung des Bescheides eine Verbesserung der Verkehrsbedienung durch einen anderen Verkehrsunternehmer - wenn auch ohne Aufforderung durch die Behörde - bereits vorgenommen worden und entspreche diese Ausgestaltung des Verkehrs dem öffentlichen Bedürfnis in gleicher Weise wie die Ausgestaltung des Verkehrs in der vom Konzessionswerber geplanten Art, so stehe der Erteilung der Konzession der Ausschlussgrund des Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera c, KfLG entgegen.

In diesem Zusammenhang vertrete die beschwerdeführende Partei nicht zuletzt im Zusammenhang mit ihrem Antrag auf einen entsprechenden bescheidmäßigen Abspruch die Ansicht, dass es Sache der Aufsichtsbehörde sei, im Zuge des Ermittlungsverfahrens allfällige Verbesserungsnotwendigkeiten an bestehenden Linien zu ermitteln und dem Antragsgegner gleichsam ein entsprechendes Konzept konkreter Verbesserungsmaßnahmen zur Entscheidung vorzulegen, ob derartige Verbesserungsmaßnahmen binnen einer gleichzeitig zu setzenden Frist umsetzen wolle oder nicht. Damit verkenne sie die Konstruktion des § 7 Abs 1 Z 4 lit c KfLG grundlegend. So sei es auch insoweit zunächst Sache der "Antragsgegner", im Zuge ihrer Stellungnahme darzutun, dass bereits konkrete (näher spezifizierte) Verbesserungen an bestehenden Linien, wenn auch noch nicht umgesetzt, so doch zumindest schon in Planung seien (erst in diesem Stadium könne richtigerweise das neue Projekt einer Projektsänderung "vorgreifen"). Wie auch im Zusammenhang mit dem Kriterium des § 7 Abs 1 Z 4 lit b KfLG seien es auch hier erst diese Informationen, die die Behörde in die Lage versetzten, zu beurteilen, ob die geplante Änderung dem bestehenden Verkehrsbedürfnis eher entspreche als die projektierte Neuerteilung. § 7 Abs 1 Z 4 lit c KfLG gewähre daher dem Inhaber bereits bestehender Konzessionen gleichsam ein Recht auf vorrangige Behandlung seiner Projektsänderung bzw darauf, eine entsprechend in Planung bzw Bearbeitung befindliche Verbesserung - innerhalb der von der Behörde zu setzenden Frist - "geschützt" abschließen zu können, ohne eine Unterlaufung derselben durch das neue Projekt befürchten zu müssen (die Konzeption gleiche daher strukturell jener, wie sie im Zusammenhang mit Bausperren zwecks Ausarbeitung von Flächenwidmungs- bzw Bebauungsplänen zum Standardrepertoire einschlägiger landesgesetzlicher Regelungen zähle). Ein Recht auf Planung und Anordnung entsprechender Verbesserungen durch die Behörde vermittele dieser Bestimmung naturgemäß nicht (so wäre es auch nur schwer erklärlich, dass der Gesetzgeber der Behörde zwar aus Anlass eines Konzessionsverfahrens eine entsprechende Verpflichtung auferlegen solle, im Übrigen aber von der Möglichkeit der Implementierung der in der Verordnung 1191/69/EWG fakultativ vorgesehenen Auferlegung abgesehen habe). Zumal die beschwerdeführende Partei während des gesamten Verfahrens trotz entsprechender Aufforderung um Bekanntgabe möglicher Verbesserungen bereits durch die erstinstanzliche Behörde keinerlei konkrete Vorhaben vorgebracht habe, sondern derartige Vorhaben, basierend auf ihrer Rechtsansicht, von der Behörde mitgeteilt zu erhalten wünschte, sei das Hindernis des § 7 Abs 1 Z 4 lit c KfLG nicht vorgelegen. In diesem Zusammenhang vertrete die beschwerdeführende Partei nicht zuletzt im Zusammenhang mit ihrem Antrag auf einen entsprechenden bescheidmäßigen Abspruch die Ansicht, dass es Sache der Aufsichtsbehörde sei, im Zuge des Ermittlungsverfahrens allfällige Verbesserungsnotwendigkeiten an bestehenden Linien zu ermitteln und dem Antragsgegner gleichsam ein entsprechendes Konzept konkreter Verbesserungsmaßnahmen zur Entscheidung vorzulegen, ob derartige Verbesserungsmaßnahmen binnen einer gleichzeitig zu setzenden Frist umsetzen wolle oder nicht. Damit verkenne sie die Konstruktion des Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera c, KfLG grundlegend. So sei es

auch insoweit zunächst Sache der "Antragsgegner", im Zuge ihrer Stellungnahme darzutun, dass bereits konkrete (näher spezifizierte) Verbesserungen an bestehenden Linien, wenn auch noch nicht umgesetzt, so doch zumindest schon in Planung seien (erst in diesem Stadium könne richtigerweise das neue Projekt einer Projektsänderung "vorgreifen"). Wie auch im Zusammenhang mit dem Kriterium des Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera b, KfLG seien es auch hier erst diese Informationen, die die Behörde in die Lage versetzten, zu beurteilen, ob die geplante Änderung dem bestehenden Verkehrsbedürfnis eher entspreche als die projektierte Neuerteilung. Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera c, KfLG gewähre daher dem Inhaber bereits bestehender Konzessionen gleichsam ein Recht auf vorrangige Behandlung seiner Projektsänderung bzw darauf, eine entsprechend in Planung bzw Bearbeitung befindliche Verbesserung - innerhalb der von der Behörde zu setzenden Frist - "geschützt" abschließen zu können, ohne eine Unterlaufung derselben durch das neue Projekt befürchten zu müssen (die Konzeption gleiche daher strukturell jener, wie sie im Zusammenhang mit Bausperren zwecks Ausarbeitung von Flächenwidmungs- bzw Bebauungsplänen zum Standardrepertoire einschlägiger landesgesetzlicher Regelungen zähle). Ein Recht auf Planung und Anordnung entsprechender Verbesserungen durch die Behörde vermittle dieser Bestimmung naturgemäß nicht (so wäre es auch nur schwer erklärlich, dass der Gesetzgeber der Behörde zwar aus Anlass eines Konzessionsverfahrens eine entsprechende Verpflichtung auferlegen solle, im Übrigen aber von der Möglichkeit der Implementierung der in der Verordnung 1191/69/EWG fakultativ vorgesehenen Auferlegung abgesehen habe). Zumal die beschwerdeführende Partei während des gesamten Verfahrens trotz entsprechender Aufforderung um Bekanntgabe möglicher Verbesserungen bereits durch die erstinstanzliche Behörde keinerlei konkrete Vorhaben vorgebracht habe, sondern derartige Vorhaben, basierend auf ihrer Rechtsansicht, von der Behörde mitgeteilt zu erhalten wünschte, sei das Hindernis des Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera c, KfLG nicht vorgelegen.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die Rechtswidrigkeit seines Inhaltes sowie Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend machende Beschwerde mit dem Antrag, ihn kostenpflichtig aufzuheben.

Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsverfahrens vor und erstattete - ebenso wie die mitbeteiligte Partei - eine Gegenschrift mit dem Antrag auf kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

1. Die im vorliegenden Fall anzuwendenden Bestimmungen des Kraftfahrliniengesetzes (KfLG) in der Fassung BGBl I Nr 153/2006 haben auszugsweise folgenden Wortlaut: 1. Die im vorliegenden Fall anzuwendenden Bestimmungen des Kraftfahrliniengesetzes (KfLG) in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 153 aus 2006, haben auszugsweise folgenden Wortlaut:

"Verfahrensvorschriften für die Erteilung einer Berechtigung

5. (1) Vor der Entscheidung über die Erteilung einer Berechtigung (Konzession oder Genehmigung) sind bei sonstiger Nichtigkeit (§ 68 Abs. 4 Z 4 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 - AVG, BGBl. Nr. 51) zu hören: 5. (1) Vor der Entscheidung über die Erteilung einer Berechtigung (Konzession oder Genehmigung) sind bei sonstiger Nichtigkeit (Paragraph 68, Absatz 4, Ziffer 4, Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 - AVG, Bundesgesetzblatt , Nr. 51) zu hören:

1. jene Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und jene Kraftfahrlinienunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14) die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise fällt, 1. jene Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und jene Kraftfahrlinienunternehmen, in deren Verkehrsbereich (Paragraph 14,) die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise fällt,

...

Voraussetzungen und Ausschließungsgründe für die Erteilung von Berechtigungen

§ 7. (1) Die Konzession ist zu erteilen, wenn Paragraph 7, (1) Die Konzession ist zu erteilen, wenn:

1. der Konzessionswerber oder erforderlichenfalls der nach § 10 Abs. 5 vorgesehene Betriebsleiter zuverlässig und fachlich geeignet ist und der Konzessionswerber überdies die entsprechende finanzielle Leistungsfähigkeit besitzt, 1. der Konzessionswerber oder erforderlichenfalls der nach Paragraph 10, Absatz 5, vorgesehene Betriebsleiter zuverlässig und fachlich geeignet ist und der Konzessionswerber überdies die entsprechende finanzielle Leistungsfähigkeit besitzt,

2. der Konzessionswerber als natürliche Person die österreichische Staatsbürgerschaft besitzt und das Unternehmen (§ 1 Abs. 2 Z 2) seinen Sitz im Inland hat. Staatsangehörige anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder einer sonstigen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum und Unternehmen aus solchen Staaten, die auch einen Sitz oder eine ständige geschäftliche Niederlassung im Inland haben, sind österreichischen Konzessionswerbern gleichgestellt; 2. der Konzessionswerber als natürliche Person die österreichische Staatsbürgerschaft besitzt und das Unternehmen (Paragraph eins, Absatz 2, Ziffer 2,) seinen Sitz im Inland hat. Staatsangehörige anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder einer sonstigen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum und Unternehmen aus solchen Staaten, die auch einen Sitz oder eine ständige geschäftliche Niederlassung im Inland haben, sind österreichischen Konzessionswerbern gleichgestellt;

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

4. die Erteilung einer Konzession auch sonst öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft. Dieser Ausschlussgrund liegt insbesondere dann vor, wenn

a) die Kraftfahrline auf Straßen geführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes für diesen Verkehr nicht eignen, oder

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

c) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr einer dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechenden Ausgestaltung des Verkehrs durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 4) die beantragte Linie ganz oder teilweise fällt, vorgriffe, und eines von diesen die notwendige Verbesserung der Verkehrsbedienung innerhalb einer von der Aufsichtsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist von höchstens sechs Monaten vornimmt. c) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr einer dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechenden Ausgestaltung des Verkehrs durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich (Paragraph 14, Absatz 4,) die beantragte Linie ganz oder teilweise fällt, vorgriffe, und eines von diesen die notwendige Verbesserung der Verkehrsbedienung innerhalb einer von der Aufsichtsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist von höchstens sechs Monaten vornimmt.

...

Verkehrsbereich

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

1. (2)Absatz 2,Eine Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben liegt 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.
2. (3)Absatz 3,Behauptet ein Verkehrsunternehmen, durch die Erteilung einer neuen oder einer hinsichtlich der Streckenführung abzuändernden Konzession einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall zu erleiden, so hat es 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.
3. (4)Absatz 4,Unter Verkehrsbereich nach § 7 Abs. 1 Z 4 lit. c ist der Bereich zu verstehen, innerhalb dessen die bereits bestehende Kraftfahrline das Verkehrsbedürfnis befriedigt.Unter Verkehrsbereich nach Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera c, ist der Bereich zu verstehen, innerhalb dessen die bereits bestehende Kraftfahrline das Verkehrsbedürfnis befriedigt.

...

Berufungsrecht

§ 21. Gegen Bescheide des Landeshauptmannes steht auf Grund dieses Bundesgesetzes die Berufung an den unabhängigen Verwaltungssenat des Landes offen: Paragraph 21, Gegen Bescheide des Landeshauptmannes steht auf Grund dieses Bundesgesetzes die Berufung an den unabhängigen Verwaltungssenat des Landes offen:

1. 1.Ziffer eins

dem Bewerber um eine Konzession;

2. 2.Ziffer 2

den in § 5 Abs. 1 Z 1 angeführten Stellen, wenn die Entscheidung über das Ansuchen ihrer fristgerechten Stellungnahme widerspricht; den in Paragraph 5, Absatz eins, Ziffer eins, angeführten Stellen, wenn die Entscheidung über das Ansuchen ihrer fristgerechten Stellungnahme widerspricht;

... "

2. Soweit die beschwerdeführende Partei bloß allgemein geltend macht, die belangte Behörde habe keine ausreichende Begründung des Bescheides im Hinblick auf die Konzessionserfordernisse des § 7 Abs 1 Z 1 und 3 KfIG gegeben, genügt es, darauf hinzuweisen, dass auch die beschwerdeführende Partei - abgesehen von dem im Folgenden noch zu behandelnden Aspekt des ihrer Ansicht nach fehlenden Verkehrsbedürfnisses - keine Anhaltspunkte dafür vorbringt, dass diese Voraussetzungen im vorliegenden Fall nicht gegeben wären, sodass dem geltend gemachten Verfahrensmangel schon deshalb keine Relevanz zukommt. 2. Soweit die beschwerdeführende Partei bloß allgemein geltend macht, die belangte Behörde habe keine ausreichende Begründung des Bescheides im Hinblick auf die Konzessionserfordernisse des Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer eins und 3 KfIG gegeben, genügt es, darauf hinzuweisen, dass auch die beschwerdeführende Partei - abgesehen von dem im Folgenden noch zu behandelnden Aspekt des ihrer Ansicht nach fehlenden Verkehrsbedürfnisses - keine Anhaltspunkte dafür vorbringt, dass diese Voraussetzungen im vorliegenden Fall nicht gegeben wären, sodass dem geltend gemachten Verfahrensmangel schon deshalb keine Relevanz zukommt.

3. Im Hinblick auf die Konzessionsvoraussetzung des § 7 Abs 1 Z 3 KfIG macht die beschwerdeführende Partei zudem geltend, dass eine zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses nicht gewährleistet sei, zumal im erstinstanzlichen Verfahren niemand ein zusätzliches Verkehrsbedürfnis bekannt gegeben habe und die beschwerdeführende Partei im Verwaltungsverfahren auch darauf hingewiesen habe, dass "nur (weiterer) Parallelverkehr zu bestehenden Linien" entstehen würde, der die Umwelt unnötig belasten würde. 3. Im Hinblick auf die Konzessionsvoraussetzung des Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 3, KfIG macht die beschwerdeführende Partei zudem geltend, dass eine zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses nicht gewährleistet sei, zumal im erstinstanzlichen Verfahren niemand ein zusätzliches Verkehrsbedürfnis bekannt gegeben habe und die beschwerdeführende Partei im Verwaltungsverfahren auch darauf hingewiesen habe, dass "nur (weiterer) Parallelverkehr zu bestehenden Linien" entstehen würde, der die Umwelt unnötig belasten würde.

Dieses Vorbringen vermag keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides aufzuzeigen, da das Vorliegen eines Verkehrsbedürfnisses für die Erteilung einer Konzession nicht erforderlich ist (vgl dazu zuletzt das hg Erkenntnis vom 17. Dezember 2008, ZI 2006/03/0060, auf dessen nähere Begründung gemäß § 43 Abs 2 VwGG verwiesen wird) und das KfIG auch keine absolute Unzulässigkeit von Parallelverkehren kennt. Dieses Vorbringen vermag keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides aufzuzeigen, da das Vorliegen eines Verkehrsbedürfnisses für die Erteilung einer Konzession nicht erforderlich ist vergleiche , dazu zuletzt das hg Erkenntnis vom 17. Dezember 2008, ZI 2006/03/0060, auf dessen nähere Begründung gemäß Paragraph 43, Absatz 2, VwGG verwiesen wird) und das KfIG auch keine absolute Unzulässigkeit von Parallelverkehren kennt.

4. Soweit die beschwerdeführende Partei meint, die belangte Behörde hätte ihr auf Grund des § 7 Abs 1 Z 4 lit c KfIG bescheidmäßig eine Verbesserung vorschreiben müssen, ist sie darauf zu verweisen, dass es ihr oblegen wäre, konkret darzulegen, in welcher Weise sie eine Verbesserung der Verkehrsbedienung vorgesehen hätte, der durch die beantragte Kraftfahrlinienkonzession vorgegriffen worden wäre, die also im Fall der Erteilung dieser Konzession, verglichen mit der Situation ohne Konzessionserteilung, nicht mehr wirtschaftlich verwirklicht wäre (vgl das hg Erkenntnis vom 17. Dezember 2008, ZI 2006/03/0014, auf dessen nähere Begründung gemäß § 43 Abs 2 VwGG verwiesen wird). Auch im vorliegenden Fall hat die beschwerdeführende Partei nicht dargetan, dass eine (weitere) Verbesserung der Verkehrsbedienung von ihr konkret vorgesehen ist, nachdem sie eine Veränderung der

Verkehrsbedienung auf einer der betroffenen Linien bereits während des erstinstanzlichen Verfahrens vorgenommen hat. 4. Soweit die beschwerdeführende Partei meint, die belangte Behörde hätte ihr auf Grund des Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera c, KfLG bescheidmäßig eine Verbesserung vorschreiben müssen, ist sie darauf zu verweisen, dass es ihr oblegen wäre, konkret darzulegen, in welcher Weise sie eine Verbesserung der Verkehrsbedienung vorgesehen hätte, der durch die beantragte Kraftfahrlinienkonzession vorgegriffen worden wäre, die also im Fall der Erteilung dieser Konzession, verglichen mit der Situation ohne Konzessionserteilung, nicht mehr wirtschaftlich verwirklicht wäre vergleiche , das hg Erkenntnis vom 17. Dezember 2008, ZI 2006/03/0014, auf dessen nähere Begründung gemäß Paragraph 43, Absatz 2, VwGG verwiesen wird). Auch im vorliegenden Fall hat die beschwerdeführende Partei nicht dargetan, dass eine (weitere) Verbesserung der Verkehrsbedienung von ihr konkret vorgesehen ist, nachdem sie eine Veränderung der Verkehrsbedienung auf einer der betroffenen Linien bereits während des erstinstanzlichen Verfahrens vorgenommen hat.

5. Die Parteien des Verwaltungsverfahrens gehen offenbar - ebenso wie die belangte Behörde - davon aus, dass die beantragte Kraftfahrlinie im Sinne des § 14 Abs 1 KfLG in den Verkehrsbereich dreier Kraftfahrlinien der beschwerdeführenden Partei fällt. Eine ausdrückliche Feststellung dazu lässt sich dem angefochtenen Bescheid ebenso wenig wie dem erstinstanzlichen Bescheid entnehmen. Es erscheint jedoch nicht un schlüssig, dass eine Kraftfahrlinie, welche eine Verbindung zwischen dem Flughafen W und einem Punkt innerhalb der Stadt W mit Anschluss an das U-Bahn-Netz herstellt, sich grundsätzlich gefährdend auf andere derartige Linien auswirken kann, selbst wenn diese andere Endpunkte im Stadtgebiet anfahren bzw von ihnen abfahren. 5. Die Parteien des Verwaltungsverfahrens gehen offenbar - ebenso wie die belangte Behörde - davon aus, dass die beantragte Kraftfahrlinie im Sinne des Paragraph 14, Absatz eins, KfLG in den Verkehrsbereich dreier Kraftfahrlinien der beschwerdeführenden Partei fällt. Eine ausdrückliche Feststellung dazu lässt sich dem angefochtenen Bescheid ebenso wenig wie dem erstinstanzlichen Bescheid entnehmen. Es erscheint jedoch nicht un schlüssig, dass eine Kraftfahrlinie, welche eine Verbindung zwischen dem Flughafen W und einem Punkt innerhalb der Stadt W mit Anschluss an das U-Bahn-Netz herstellt, sich grundsätzlich gefährdend auf andere derartige Linien auswirken kann, selbst wenn diese andere Endpunkte im Stadtgebiet anfahren bzw von ihnen abfahren.

Bei der gemäß § 7 Abs 1 Z 4 lit b KfLG von der Behörde vorzunehmenden Beurteilung, ob die Erfüllung der Verkehrsaufgaben im Sinne des § 14 Abs 2 KfLG gefährdet ist, handelt es sich um eine Prognoseentscheidung, die auf Grund ausreichender Sachverhaltsermittlungen zu treffen ist (vgl das hg Erkenntnis vom 12. September 2006, ZI 2005/03/0096).Bei der gemäß Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera b, KfLG von der Behörde vorzunehmenden Beurteilung, ob die Erfüllung der Verkehrsaufgaben im Sinne des Paragraph 14, Absatz 2, KfLG gefährdet ist, handelt es sich um eine Prognoseentscheidung, die auf Grund ausreichender Sachverhaltsermittlungen zu treffen ist vergleiche , das hg Erkenntnis vom 12. September 2006, ZI 2005/03/0096).

Da es sich bei den Daten, die zur Beurteilung der Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben erforderlich sind, in der Regel (auch) um solche handelt, die nur dem bestehenden Konzessionsinhaber bekannt sind, enthält § 14 Abs 3 KfLG eine Mitwirkungsverpflichtung des bestehenden Konzessionsinhabers, der, sofern er einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall behauptet, der Aufsichtsbehörde jene zum Teil nur ihm bekannten Daten zu liefern hat, anhand derer die Behörde in die Lage versetzt wird, zu beurteilen, wie sich der Einnahmenausfall auf die wirtschaftliche Betriebsführung seiner Linie auswirken wird.Da es sich bei den Daten, die zur Beurteilung der Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben erforderlich sind, in der Regel (auch) um solche handelt, die nur dem bestehenden Konzessionsinhaber bekannt sind, enthält Paragraph 14, Absatz 3, KfLG eine Mitwirkungsverpflichtung des bestehenden Konzessionsinhabers, der, sofern er einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall behauptet, der Aufsichtsbehörde jene zum Teil nur ihm bekannten Daten zu liefern hat, anhand derer die Behörde in die Lage versetzt wird, zu beurteilen, wie sich der Einnahmenausfall auf die wirtschaftliche Betriebsführung seiner Linie auswirken wird.

Im vorliegenden Fall hat die erstinstanzliche Behörde wie auch die belangte Behörde mehrfach die Vorlage entsprechender Daten verlangt und die beschwerdeführende Partei hat auch mehrfach Daten übermittelt. Soweit sich das Beschwerde vorbringen dagegen wendet, dass im angefochtenen Bescheid von "erheblichen Abweichungen des während des Verfahrens vorgelegten Zahlenmaterials" die Rede ist und daran anknüpfend Zweifel an deren Richtigkeit geäußert werden, vermag dies die Beschwerde schon deshalb nicht zum Erfolg zu führen, weil die belangte Behörde im Hinblick auf die Kosten sowie die tatsächlichen Fahrgastzahlen der betroffenen Kraftfahrlinien letztlich ohnehin von den zuletzt übermittelten Daten der beschwerdeführenden Partei ausgegangen ist. Zudem geht die belangte Behörde

offenbar weiters davon aus, dass die von der beschwerdeführenden Partei genannten Kosten des Betriebs der jeweiligen Kraftfahrlinie - deren konkrete Berechnung aus den im Verwaltungsakt befindlichen Unterlagen nicht hervorgeht - tatsächlich jenen entsprechen, die für eine wirtschaftliche Betriebsführung erforderlich sind.

6. Soweit die belangte Behörde aber den von der beschwerdeführenden Partei vorgelegten Daten nicht gefolgt ist, betrifft dies Annahmen über die weitere Entwicklung der Fahrgastzahlen und Einnahmen. Die belangte Behörde hat ihre diesbezüglichen Erwägungen im angefochtenen Bescheid nachvollziehbar dargelegt, wobei sie einerseits - gestützt auf Pressemitteilungen der Flughafen W AG über Passagierzahlen des Flughafens W - von einem Ansteigen des Personenverkehrsaufkommens zwischen dem Flughafen W und dem W Stadtgebiet ausgeht und andererseits insbesondere auch die während des Konzessionsverfahrens bereits erfolgte Aufnahme der Bedienung einer Haltestelle in der Ebergstraße 202 durch die beschwerdeführende Partei im Rahmen der Kraftfahrlinie B und die dabei beobachteten (geringen) Verwanderungseffekte berücksichtigt hat und schließlich auch darlegt, weshalb sie der von der beschwerdeführenden Partei getroffenen Annahme, sie werde eine Preissenkung (bei allen drei betroffenen Linien) vornehmen müssen, nicht beitrifft. Den diesbezüglichen, nicht von vornherein als unschlüssig zu erkennenden Erwägungen ist die beschwerdeführende Partei in der Beschwerde nicht entgegengetreten.

7. Die beschwerdeführende Partei wendet sich aber insoweit gegen die der Prognoseentscheidung der belangten Behörde zugrundeliegenden Annahmen, als die belangte Behörde von nur fünf täglichen Kurspaaren ausgegangen ist, obgleich die mitbeteiligte Partei mangels Vorschreibung einer entsprechenden Auflage in der Anzahl ihrer Kurse nicht beschränkt sei und daher von einer umfassenden Konkurrenzierung auszugehen sei. Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass die belangte Behörde bei der Annahme von fünf täglichen Kurspaaren vom Fahrplanentwurf der mitbeteiligten Partei ausgegangen ist und diese - im Verhältnis zum Angebot der beschwerdeführenden Partei auf deren betroffenen Kraftfahrlinien - geringe Anzahl der Kurse bei den Erwägungen zur möglichen Verwanderung von Fahrgästen berücksichtigt hat. Auch wenn die Anzahl der von der mitbeteiligten Partei geführten Kurse nicht durch eine nach § 16 KfLG mögliche Auflage beschränkt ist, so kann der belangten Behörde nicht entgegengetreten werden, wenn sie das im Konzessionsantrag mit dem Fahrplanentwurf dargelegte Verkehrsangebot bei ihrer Prognoseentscheidung berücksichtigt, sofern nicht konkrete Gründe für die Annahme eines von der mitbeteiligten Partei geplanten umfassenderen Angebots vorliegen. Derartige Anhaltspunkte, die auf eine geplante oder nach den Umständen zu erwartende Ausweitung des Verkehrsangebots erwarten ließen, hat auch die beschwerdeführende Partei mit dem allgemeinen Hinweis auf eine mögliche "umfassende Konkurrenzierung" nicht aufgezeigt. Zu diesem Vorbringen ist festzuhalten, dass die belangte Behörde bei der Annahme von fünf täglichen Kurspaaren vom Fahrplanentwurf der mitbeteiligten Partei ausgegangen ist und diese - im Verhältnis zum Angebot der beschwerdeführenden Partei auf deren betroffenen Kraftfahrlinien - geringe Anzahl der Kurse bei den Erwägungen zur möglichen Verwanderung von Fahrgästen berücksichtigt hat. Auch wenn die Anzahl der von der mitbeteiligten Partei geführten Kurse nicht durch eine nach Paragraph 16, KfLG mögliche Auflage beschränkt ist, so kann der belangten Behörde nicht entgegengetreten werden, wenn sie das im Konzessionsantrag mit dem Fahrplanentwurf dargelegte Verkehrsangebot bei ihrer Prognoseentscheidung berücksichtigt, sofern nicht konkrete Gründe für die Annahme eines von der mitbeteiligten Partei geplanten umfassenderen Angebots vorliegen. Derartige Anhaltspunkte, die auf eine geplante oder nach den Umständen zu erwartende Ausweitung des Verkehrsangebots erwarten ließen, hat auch die beschwerdeführende Partei mit dem allgemeinen Hinweis auf eine mögliche "umfassende Konkurrenzierung" nicht aufgezeigt.

8. Die beschwerdeführende Partei rügt weiters, dass die belangte Behörde im Hinblick auf die Kraftfahrlinie A keine getrennte Betrachtung der beiden Fahrplanbilder (Fahrplanbild D mit dem Verkehr der "Vienna Airport Lines" zwischen W-Mplatz und Flughafen W) einerseits und Fahrplanbild E (Verbundlinie S UX - N - A) andererseits vorgenommen habe. Es lägen nicht nur verschiedene Fahrplanbilder vor, sondern auch vollkommen unterschiedlich finanzierte Verkehre, deren Vermengung im Sinne einer möglichst exakten Ermittlung der wahren wirtschaftlichen Gegebenheiten unangebracht erscheine. Die beschwerdeführende Partei hätte für diese beiden Fahrplanbilder "genauso gut zwei unterschiedliche Konzessionen beantragen und erhalten können." Dem ist entgegenzuhalten, dass § 14 Abs 2 KfLG ausdrücklich auf die "gefährdete Linie" abstellt. Es kommt damit nicht darauf an, ob der Verkehr auf Teilen einer bestehenden konzessionierten Kraftfahrlinie durch die neu zu erteilende Konzession allenfalls unwirtschaftlich würde, sofern in der gebotenen Gesamtbetrachtung kein die wirtschaftliche Betriebsführung auf der konzessionierten (gesamten) Linie sichtlich in Frage stellender Einnahmenausfall zu erwarten ist. Dasselbe gilt im Hinblick auf die von der beschwerdeführenden Partei auf ihrer Kraftfahrlinie A faktisch

angebotenen unterschiedlichen Verkehre mit zwei verschiedenen Fahrplanbildern. Auch in diesem Fall erstreckt sich der über die Bestimmungen des § 7 Abs 1 Z 4 lit b iVm § 14 Abs 1 bis 3 KfLG gewährte rechtliche Schutz auf die gesamte konzessionierte Linie, nicht aber auf einzelne Fahrplanbilder. Die von der beschwerdeführenden Partei gegen die Gesamtbetrachtung der Kraftfahrlinie A vorgebrachten Einwendungen zeigen damit keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides auf. Dass die von der belangten Behörde getroffenen Annahmen im Hinblick auf die Kraftfahrlinie A, legt man das vollständige Verkehrsangebot auf der gesamten Linie zugrunde, unbegründet wären, wird in der Beschwerde nicht ausgeführt. Dem ist entgegenzuhalten, dass Paragraph 14, Absatz 2, KfLG ausdrücklich auf die "gefährdete Linie" abstellt. Es kommt damit nicht darauf an, ob der Verkehr auf Teilen einer bestehenden konzessionierten Kraftfahrlinie durch die neu zu erteilende Konzession allenfalls unwirtschaftlich würde, sofern in der gebotenen Gesamtbetrachtung kein die wirtschaftliche Betriebsführung auf der konzessionierten (gesamten) Linie sichtlich in Frage stellender Einnahmefall zu erwarten ist. Dasselbe gilt im Hinblick auf die von der beschwerdeführenden Partei auf ihrer Kraftfahrlinie A faktisch angebotenen unterschiedlichen Verkehre mit zwei verschiedenen Fahrplanbildern. Auch in diesem Fall erstreckt sich der über die Bestimmungen des Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera b, in Verbindung mit Paragraph 14, Absatz eins bis 3 KfLG gewährte rechtliche Schutz auf die gesamte konzessionierte Linie, nicht aber auf einzelne Fahrplanbilder. Die von der beschwerdeführenden Partei gegen die Gesamtbetrachtung der Kraftfahrlinie A vorgebrachten Einwendungen zeigen damit keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides auf. Dass die von der belangten Behörde getroffenen Annahmen im Hinblick auf die Kraftfahrlinie A, legt man das vollständige Verkehrsangebot auf der gesamten Linie zugrunde, unbegründet wären, wird in der Beschwerde nicht ausgeführt.

9. Soweit die beschwerdeführende Partei vorbringt, der angefochtene Bescheid lasse nicht erkennen, ob die belangte Behörde ihre Stellungnahme vom 5. Mai 2008 überhaupt noch registriert habe, ist darauf hinzuweisen, dass in dieser Bekanntgabe Fahrgastzahlen, die bereits vor der mündlichen Verhandlung vorgelegt worden waren, nochmals bestätigt und hinsichtlich ihrer zeitlichen Zuordnung präzisiert wurden. Diese Zahlen hat die belangte Behörde jedoch dem angefochtenen Bescheid, ohnedies zugrundegelegt. Weiters wurde in dieser Stellungnahme eine Erklärung für den Rückgang der Fahrgastzahlen auf den betroffenen Linien vom Jahr 2005 auf 2006 gegeben. Die beschwerdeführende Partei zeigt nicht auf, dass eine Berücksichtigung dieser Stellungnahme zu einem anderen Bescheid hätte führen können.

10. Die beschwerdeführende Partei macht schließlich geltend, dass sie "im Zuge des gesamten Verfahrens zu keiner Zeit auf eine mündliche Bescheidverkündung verzichtet" habe. Dies trifft nach der im Verwaltungsakt erliegenden Verhandlungsschrift über die (zweite) mündliche Verhandlung vom 26. Februar 2008, in der protokolliert ist, dass sich alle Parteien "mit einer schriftlichen Entscheidung einverstanden" erklärt haben, nicht zu, sodass die beschwerdeführende Partei auch nicht in einem subjektiven Recht verletzt sein kann (vgl. das hg Erkenntnis vom 20. April 2004, ZI 2002/02/0270). Zudem hat die beschwerdeführende Partei nicht behauptet und lässt sich auch aus dem Verwaltungsakt nicht entnehmen, dass die Voraussetzungen des § 67g Abs 2 Z 2 AVG, wonach die Verkündung entfällt, wenn der Bescheid nicht sogleich nach Schluss der mündlichen Verhandlung beschlossen werden kann und jedermann die Einsichtnahme in den Bescheid gewährleistet ist, im Beschwerdefall nicht vorliegen würden. Dies trifft nach der im Verwaltungsakt erliegenden Verhandlungsschrift über die (zweite) mündliche Verhandlung vom 26. Februar 2008, in der protokolliert ist, dass sich alle Parteien "mit einer schriftlichen Entscheidung einverstanden" erklärt haben, nicht zu, sodass die beschwerdeführende Partei auch nicht in einem subjektiven Recht verletzt sein kann (vergleiche, das hg Erkenntnis vom 20. April 2004, ZI 2002/02/0270). Zudem hat die beschwerdeführende Partei nicht behauptet und lässt sich auch aus dem Verwaltungsakt nicht entnehmen, dass die Voraussetzungen des Paragraph 67 g, Absatz 2, Ziffer 2, AVG, wonach die Verkündung entfällt, wenn der Bescheid nicht sogleich nach Schluss der mündlichen Verhandlung beschlossen werden kann und jedermann die Einsichtnahme in den Bescheid gewährleistet ist, im Beschwerdefall nicht vorliegen würden.

11. Die Beschwerde war daher gemäß § 42 Abs 1 VwGG als unbegründet abzuweisen. 11. Die Beschwerde war daher gemäß Paragraph 42, Absatz eins, VwGG als unbegründet abzuweisen. Der Ausspruch über den Aufwandsatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG iVm 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, römisch zwei Nr 455.

Wien, am 25. März 2009

Schlagworte

Besondere Rechtsgebiete Verfahrensgrundsätze im Anwendungsbereich des AVG Offizialmaxime Mitwirkungspflicht
Manuduktionspflicht VwRallg10/1/1 Verfahrensbestimmungen Amtswegigkeit des Verfahrens Mitwirkungspflicht
Manuduktionspflicht Sachverhalt Sachverhaltsfeststellung Mitwirkungspflicht Begründungspflicht Manuduktionspflicht
Mitwirkungspflicht

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2009:2008030090.X00

Im RIS seit

15.04.2009

Zuletzt aktualisiert am

08.01.2013

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at