

TE Vwgh Erkenntnis 2009/2/25 2007/03/0150

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 25.02.2009

Index

10/10 Grundrechte;
40/01 Verwaltungsverfahren;
50/03 Personenbeförderung Güterbeförderung;

Norm

AVG §9;
KfIG 1952 §4 Abs1 Z5;
KfIG 1999 §1 Abs2 Z2;
KfIG 1999 §15 Abs1;
KfIG 1999 §3 Abs1;
KfIG 1999 §7 Abs1 Z4 litb;
KfIG 1999 §7 Abs1;
StGG Art6;
1. AVG § 9 heute
2. AVG § 9 gültig ab 01.02.1991
1. KfIG 1952 § 4 gültig von 01.01.1994 bis 31.12.1999 aufgehoben durch BGBl. I Nr. 203/1999
1. StGG Art. 6 heute
2. StGG Art. 6 gültig ab 23.12.1867

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 des Regionalverbandes P in B, vertreten durch Dr. Gerhard Lebitsch, Rechtsanwalt in 5020 Salzburg, Rudolfskai 48, gegen den Bescheid des Unabhängigen Verwaltungssenates des Landes Salzburg vom 31. Mai 2007, Zl. UVS-36/10120/9-2007, betreffend Konzession für den Kraftfahrlinienvkehr (mitbeteiligte Partei: Ö GmbH in W, vertreten durch Dr. Norbert Wess, Rechtsanwalt in 1010 Wien, Himmelpfortgasse 20/2; 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 1.106,40 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit einem am 19. August 2005 bei der erstinstanzlichen Behörde eingelangten Antrag beantragte die beschwerdeführende Partei die Erteilung einer Konzession nach dem Kraftfahrliniengesetz (KfLG) für eine Kraftfahrlinie von S Bahnhof nach G/B-See. Auf dem Antragsformular wurde auch der vorgesehene Betriebsleiter bekannt gegeben und es wurde weiters gemäß § 39 Abs 2 Z 4 KfLG um besondere Bewilligung von Fahrzeugen des mit Personenkraftwagen betriebenen Mietwagengewerbes ersucht. Mit einem am 19. August 2005 bei der erstinstanzlichen Behörde eingelangten Antrag beantragte die beschwerdeführende Partei die Erteilung einer Konzession nach dem Kraftfahrliniengesetz (KfLG) für eine Kraftfahrlinie von S Bahnhof nach G/B-See. Auf dem Antragsformular wurde auch der vorgesehene Betriebsleiter bekannt gegeben und es wurde weiters gemäß Paragraph 39, Absatz 2, Ziffer 4, KfLG um besondere Bewilligung von Fahrzeugen des mit Personenkraftwagen betriebenen Mietwagengewerbes ersucht.

Nach Vorhalt, dass der Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit nicht vorgelegt wurde, erklärte die beschwerdeführende Partei mit Schreiben vom 15. September 2005, dass sie als Konzessionsinhaberin nach dem KfLG keine eigenen Fahrzeuge für den Betrieb der Kraftfahrlinie ankaufen oder anmieten werde, ein Eigenkapitalnachweis oder eine Cash-Flow-Berechnung zum Nachweis der erforderlichen Liquidität daher nicht erforderlich sei. Die beschwerdeführende Partei als Verband nach § 9 Abs 1 des Salzburger Raumordnungsgesetzes 1998 gehe keiner eigenen unternehmerischen Tätigkeit nach. Der Betrieb der Kraftfahrlinien werde über Leistungsbestellungen bei bestehenden Verkehrsunternehmen durchgeführt, die Verkehrsunternehmen würden die bestellte und vertraglich vereinbarte Leistung auf den Linien der beschwerdeführenden Partei in unternehmerischer Tätigkeit erbringen. Die für den Betrieb der Linien erforderliche finanzielle Bedeckung durch die beschwerdeführende Partei werde durch Beiträge der 25 P Gemeinden, Fahrgeld- und Abtarifierungseinnahmen, Landesmittel des Landes Salzburg und Förderungen des Bundes aufgebracht. Nach Vorhalt, dass der Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit nicht vorgelegt wurde, erklärte die beschwerdeführende Partei mit Schreiben vom 15. September 2005, dass sie als Konzessionsinhaberin nach dem KfLG keine eigenen Fahrzeuge für den Betrieb der Kraftfahrlinie ankaufen oder anmieten werde, ein Eigenkapitalnachweis oder eine Cash-Flow-Berechnung zum Nachweis der erforderlichen Liquidität daher nicht erforderlich sei. Die beschwerdeführende Partei als Verband nach Paragraph 9, Absatz eins, des Salzburger Raumordnungsgesetzes 1998 gehe keiner eigenen unternehmerischen Tätigkeit nach. Der Betrieb der Kraftfahrlinien werde über Leistungsbestellungen bei bestehenden Verkehrsunternehmen durchgeführt, die Verkehrsunternehmen würden die bestellte und vertraglich vereinbarte Leistung auf den Linien der beschwerdeführenden Partei in unternehmerischer Tätigkeit erbringen. Die für den Betrieb der Linien erforderliche finanzielle Bedeckung durch die beschwerdeführende Partei werde durch Beiträge der 25 P Gemeinden, Fahrgeld- und Abtarifierungseinnahmen, Landesmittel des Landes Salzburg und Förderungen des Bundes aufgebracht.

In der Folge legte die beschwerdeführende Partei ein Gutachten zur Feststellung der finanziellen Leistungsfähigkeit von Personenkraftverkehrsunternehmen gemäß § 3 Abs 1 BZP-VO vor, in dem erklärt wird, dass beabsichtigt sei, 60 Fahrzeuge zum Einsatz zu bringen. Zugleich wurde von einer Wirtschaftstreuhandkanzlei bestätigt, dass die beschwerdeführende Partei über Eigenkapital "in Form eines Sparbuchguthabens" bei einer näher genannten Bank im Betrage von EUR 400.970,93 verfüge und weiters "wie in den vergangenen Jahren" rund EUR 600.000,-- vom Bundesministerium für Finanzen aus einer Zuweisung gemäß § 20 Abs 2 FAG 2001 zu erwarten seien. In der Folge legte die beschwerdeführende Partei ein Gutachten zur Feststellung der finanziellen Leistungsfähigkeit von Personenkraftverkehrsunternehmen gemäß Paragraph 3, Absatz eins, BZP-VO vor, in dem erklärt wird, dass beabsichtigt sei, 60 Fahrzeuge zum Einsatz zu bringen. Zugleich wurde von einer Wirtschaftstreuhandkanzlei bestätigt, dass die beschwerdeführende Partei über Eigenkapital "in Form eines Sparbuchguthabens" bei einer näher genannten Bank im Betrage von EUR 400.970,93 verfüge und weiters "wie in den vergangenen Jahren" rund EUR 600.000,-- vom Bundesministerium für Finanzen aus einer Zuweisung gemäß Paragraph 20, Absatz 2, FAG 2001 zu erwarten seien.

Im Anhörungsverfahren gemäß § 5 KfLG sprach sich die mitbeteiligte Partei ausdrücklich gegen die Erteilung der Konzession aus und wies darauf hin, dass auf Grund der ihr erteilten Kraftfahrlinienkonzession für die Linie A für die gesamte Strecke der beantragten Konzession bereits eine Kraftfahrlinienkonzession bestehe. Weiters legte die mitbeteiligte Partei in dieser Stellungnahme dar, dass im Fall der Konzessionserteilung für den Betrieb der von der beschwerdeführenden Partei beantragten Kraftfahrlinie ein die wirtschaftliche Betriebsführung der bestehenden Kraftfahrlinie sichtlich in Frage stellender Einnahmefall entstehen würde, welcher in der Stellungnahme unter

Vorlage von weiteren Unterlagen auch näher beziffert wurde. Im Anhörungsverfahren gemäß Paragraph 5, KfLG sprach sich die mitbeteiligte Partei ausdrücklich gegen die Erteilung der Konzession aus und wies darauf hin, dass auf Grund der ihr erteilten Kraftfahrlinienkonzession für die Linie A für die gesamte Strecke der beantragten Konzession bereits eine Kraftfahrlinienkonzession bestehe. Weiters legte die mitbeteiligte Partei in dieser Stellungnahme dar, dass im Fall der Konzessionserteilung für den Betrieb der von der beschwerdeführenden Partei beantragten Kraftfahrlinie ein die wirtschaftliche Betriebsführung der bestehenden Kraftfahrlinie sichtlich in Frage stellender Einnahmenausfall entstehen würde, welcher in der Stellungnahme unter Vorlage von weiteren Unterlagen auch näher beziffert wurde.

Mit Bescheid der Landeshauptfrau von Salzburg vom 13. Dezember 2006 wurde der Antrag der beschwerdeführenden Partei auf Erteilung der Konzession zum Betrieb der Kraftfahrlinie S-Bahnhof - G/B-See gemäß §§ 1, 3 und 7 Kraftfahrliniengesetz (KfLG) in der Fassung BGBl I Nr 151/2004 abgewiesen (Spruchpunkt I). Mit Spruchpunkt II. wurde die Genehmigung der Bestellung des H. W. zum Betriebsleiter für die genannte Kraftfahrlinie gemäß § 10 Abs 5 KfLG versagt. Mit Spruchpunkt III wurde die Genehmigung gemäß § 39 Abs 2 Z 4 KfL zur Verwendung von Fahrzeugen eines mit Personenkraftwagen betriebenen Mietwagengewerbes versagt. Mit Bescheid der Landeshauptfrau von Salzburg vom 13. Dezember 2006 wurde der Antrag der beschwerdeführenden Partei auf Erteilung der Konzession zum Betrieb der Kraftfahrlinie S-Bahnhof - G/B-See gemäß Paragraphen eins, 3 und 7 Kraftfahrliniengesetz (KfLG) in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 151 aus 2004, abgewiesen (Spruchpunkt römisch eins). Mit Spruchpunkt römisch zwei. wurde die Genehmigung der Bestellung des H. W. zum Betriebsleiter für die genannte Kraftfahrlinie gemäß Paragraph 10, Absatz 5, KfLG versagt. Mit Spruchpunkt römisch drei wurde die Genehmigung gemäß Paragraph 39, Absatz 2, Ziffer 4, KfL zur Verwendung von Fahrzeugen eines mit Personenkraftwagen betriebenen Mietwagengewerbes versagt.

Die erstinstanzliche Behörde hielt in der Begründung ihres Bescheides unter anderem zur Gefährdungseignung im Sinne des § 7 Abs 1 Z 4 lit b KfLG fest, dass die "betroffenen Verkehrsunternehmen" (gemeint offensichtlich: die mitbeteiligte Partei) umfangreiches Zahlenmaterial vorgelegt hätten, welches den zu erwartenden Fahrgast- und Einnahmenausfall ausführlich darlege. Demzufolge komme es bei Parallelbetrieb der bestehenden Linie und der beantragten Linie zu Einnahmen- bzw Fahrgastausfällen zwischen 50 und 75 %, welche geeignet seien, den Betrieb der bereits bestehenden Linie zu gefährden. Dieser Einnahmenausfall sei geeignet, die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch das bestehende Verkehrsunternehmen zu gefährden, dies umso mehr, als sowohl die beschwerdeführende Partei als auch das bestehende Verkehrsunternehmen einvernehmlich davon ausgingen, dass ein Parallelbetrieb zweier Linien nicht wirtschaftlich rentabel betrieben werden könne. Dies gehe unter anderem auch aus der von der beschwerdeführenden Partei geäußerten Absicht hervor, die "Konzessionserteilung" dahingehend einzuschränken, dass mit dem bestehenden Konzessionär ein Betreibervertrag abgeschlossen werde. Die erstinstanzliche Behörde hielt in der Begründung ihres Bescheides unter anderem zur Gefährdungseignung im Sinne des Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera b, KfLG fest, dass die "betroffenen Verkehrsunternehmen" (gemeint offensichtlich: die mitbeteiligte Partei) umfangreiches Zahlenmaterial vorgelegt hätten, welches den zu erwartenden Fahrgast- und Einnahmenausfall ausführlich darlege. Demzufolge komme es bei Parallelbetrieb der bestehenden Linie und der beantragten Linie zu Einnahmen- bzw Fahrgastausfällen zwischen 50 und 75 %, welche geeignet seien, den Betrieb der bereits bestehenden Linie zu gefährden. Dieser Einnahmenausfall sei geeignet, die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch das bestehende Verkehrsunternehmen zu gefährden, dies umso mehr, als sowohl die beschwerdeführende Partei als auch das bestehende Verkehrsunternehmen einvernehmlich davon ausgingen, dass ein Parallelbetrieb zweier Linien nicht wirtschaftlich rentabel betrieben werden könne. Dies gehe unter anderem auch aus der von der beschwerdeführenden Partei geäußerten Absicht hervor, die "Konzessionserteilung" dahingehend einzuschränken, dass mit dem bestehenden Konzessionär ein Betreibervertrag abgeschlossen werde.

Die gegen diesen Bescheid erhobene Berufung der beschwerdeführenden Partei wurde mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid der belangten Behörde abgewiesen, soweit sie sich gegen den Spruchpunkt I. des erstinstanzlichen Bescheides richtete. Die Berufung gegen Spruchpunkt II des erstinstanzlichen Bescheides betreffend die Versagung der Genehmigung zur Bestellung des H. W. zum Betriebsleiter für die beantragte Kraftfahrlinie wurde als unzulässig zurückgewiesen. Soweit sich die von der beschwerdeführenden Partei erhobene Berufung gegen Spruchpunkt III. des erstinstanzlichen Bescheides richtete, wurde sie bereits vor Erlassung des angefochtenen Bescheides zurückgezogen. Die gegen diesen Bescheid erhobene Berufung der beschwerdeführenden Partei wurde mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid der belangten Behörde abgewiesen, soweit sie sich gegen den Spruchpunkt römisch eins. des erstinstanzlichen Bescheides richtete. Die Berufung gegen Spruchpunkt römisch zwei

des erstinstanzlichen Bescheides betreffend die Versagung der Genehmigung zur Bestellung des H. W. zum Betriebsleiter für die beantragte Kraftfahrlinie wurde als unzulässig zurückgewiesen. Soweit sich die von der beschwerdeführenden Partei erhobene Berufung gegen Spruchpunkt römisch drei. des erstinstanzlichen Bescheides richtete, wurde sie bereits vor Erlassung des angefochtenen Bescheides zurückgezogen.

Begründend führte die belangte Behörde nach Darlegung des wesentlichen Inhalts des erstinstanzlichen Bescheides sowie wörtlicher Wiedergabe des Berufungsvorbringens zunächst zur Antragslegitimation der beschwerdeführenden Partei aus, dass gemäß § 1 Abs 3 KfLG der innerstaatliche und grenzüberschreitende Kraftfahrlinienverkehr einer Konzession bedürfe; die Erteilung einer Konzession oder einer Genehmigung bedürfe gemäß § 2 Abs 1 erster Satz KfLG eines Antrags des Personenkraftverkehrsunternehmers. Als Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers im Sinne dieses Gesetzes gelte die Tätigkeit jedes Unternehmens, das eine der Öffentlichkeit oder bestimmten Benutzergruppen angebotene Personenbeförderung gegen Vergütung durch die beförderte Person oder durch Dritte ausführe, und zwar regelmäßig mit Kraftfahrzeugen, welche nach ihrer Bauart und ihrer Ausstattung geeignet und dazu bestimmt seien, mehr als 9 Personen - einschließlich des Lenkers - zu befördern. Als Unternehmen gelte jede natürliche Person, jede juristische Person mit oder ohne Erwerbszweck, jede Vereinigung oder jeder Zusammenschluss von Personen ohne Rechtspersönlichkeit mit oder ohne Erwerbszweck sowie jedes staatliche Organ, unabhängig davon, ob dieses über eine eigene Rechtspersönlichkeit verfüge oder von einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit abhängige. Dem Konzessionsansuchen der beschwerdeführenden Partei liege deren Absicht zu Grunde, den gesamten öffentlichen Verkehr in diesem Bezirk selbst, also im eigenen Namen und auf eigene Rechnung zu betreiben. Es sei jedoch beabsichtigt, mit der Durchführung des Betriebes, also der Bedienung sämtlicher Kurse, die "bisherigen Busunternehmen" zu beauftragen. Wenngleich der erstinstanzlichen Behörde und der mitbeteiligten Partei darin beizupflichten sei, dass aus der Bindung der Konzessions- und Genehmigungspflicht des Kraftfahrlinienverkehrs an den Personenkraftverkehrsunternehmer in § 1 KfLG hervorgehe, dass der Berechtigungsinhaber und der Betreiber der Kraftfahrlinie im Regelfall ident sein sollten und Konzessionsholdings, die den Betrieb der Kraftfahrlinie vom billigsten Betriebsführer oder Auftragnehmer vornehmen ließen, nicht vorgesehen seien, so vermöge schon aus dem Umstand, dass die Bestimmungen des §§ 22 Abs 2 und 3 KfLG ausdrücklich Ausnahmen von diesem Grundsatz vorsähen und - mit Genehmigung der Konzessionsbehörde - sogar die Durchführung von Fahrten im Auftrag des Konzessionsinhabers hinsichtlich aller Kurse ermöglichten, eine fehlende Antragslegitimation des Konzessionswerbers nicht erkannt zu werden. Begründend führte die belangte Behörde nach Darlegung des wesentlichen Inhalts des erstinstanzlichen Bescheides sowie wörtlicher Wiedergabe des Berufungsvorbringens zunächst zur Antragslegitimation der beschwerdeführenden Partei aus, dass gemäß Paragraph eins, Absatz 3, KfLG der innerstaatliche und grenzüberschreitende Kraftfahrlinienverkehr einer Konzession bedürfe; die Erteilung einer Konzession oder einer Genehmigung bedürfe gemäß Paragraph 2, Absatz eins, erster Satz KfLG eines Antrags des Personenkraftverkehrsunternehmers. Als Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers im Sinne dieses Gesetzes gelte die Tätigkeit jedes Unternehmens, das eine der Öffentlichkeit oder bestimmten Benutzergruppen angebotene Personenbeförderung gegen Vergütung durch die beförderte Person oder durch Dritte ausführe, und zwar regelmäßig mit Kraftfahrzeugen, welche nach ihrer Bauart und ihrer Ausstattung geeignet und dazu bestimmt seien, mehr als 9 Personen - einschließlich des Lenkers - zu befördern. Als Unternehmen gelte jede natürliche Person, jede juristische Person mit oder ohne Erwerbszweck, jede Vereinigung oder jeder Zusammenschluss von Personen ohne Rechtspersönlichkeit mit oder ohne Erwerbszweck sowie jedes staatliche Organ, unabhängig davon, ob dieses über eine eigene Rechtspersönlichkeit verfüge oder von einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit abhängige. Dem Konzessionsansuchen der beschwerdeführenden Partei liege deren Absicht zu Grunde, den gesamten öffentlichen Verkehr in diesem Bezirk selbst, also im eigenen Namen und auf eigene Rechnung zu betreiben. Es sei jedoch beabsichtigt, mit der Durchführung des Betriebes, also der Bedienung sämtlicher Kurse, die "bisherigen Busunternehmen" zu beauftragen. Wenngleich der erstinstanzlichen Behörde und der mitbeteiligten Partei darin beizupflichten sei, dass aus der Bindung der Konzessions- und Genehmigungspflicht des Kraftfahrlinienverkehrs an den Personenkraftverkehrsunternehmer in Paragraph eins, KfLG hervorgehe, dass der Berechtigungsinhaber und der Betreiber der Kraftfahrlinie im Regelfall ident sein sollten und Konzessionsholdings, die den Betrieb der Kraftfahrlinie vom billigsten Betriebsführer oder Auftragnehmer vornehmen ließen, nicht vorgesehen seien, so vermöge schon aus dem Umstand, dass die Bestimmungen des Paragraphen 22, Absatz 2 und 3 KfLG ausdrücklich Ausnahmen von diesem

Grundsatz vorsähen und - mit Genehmigung der Konzessionsbehörde - sogar die Durchführung von Fahrten im Auftrag des Konzessionsinhabers hinsichtlich aller Kurse ermöglichten, eine fehlende Antragslegitimation des Konzessionswerbers nicht erkannt zu werden.

Gemäß § 7 Abs 1 KfLG sei die Erteilung der Konzession (unter anderem) davon abhängig, dass die Art der Linienführung eine zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses gewährleiste (Z 3) und die Erteilung einer Konzession auch sonst öffentlichen Interessen nicht zuwiderlaufe (Z 4). Dieser Ausschließungsgrund liege insbesondere dann vor, wenn der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich die beantragte Linie ganz oder teilweise falle, zu gefährden geeignet sei. Gemäß Paragraph 7, Absatz eins, KfLG sei die Erteilung der Konzession (unter anderem) davon abhängig, dass die Art der Linienführung eine zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses gewährleiste (Ziffer 3,) und die Erteilung einer Konzession auch sonst öffentlichen Interessen nicht zuwiderlaufe (Ziffer 4,). Dieser Ausschließungsgrund liege insbesondere dann vor, wenn der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich die beantragte Linie ganz oder teilweise falle, zu gefährden geeignet sei.

Unbestrittenermaßen betreibe die mitbeteiligte Partei auf der den Gegenstand des gegenständlichen Konzessionsansuchens bildenden Strecke zwischen S-Bahnhof und G/B-See die Kraftfahrlinie A, wobei auch hinsichtlich der Streckenführung zwischen den genannten Anfangs- und Endpunkten ebenso wie hinsichtlich aller Haltestellen dazwischen Identität mit dieser bestehenden Linie gegeben sei. Aus dem von der beschwerdeführenden Partei vorgelegten Fahrplanentwurf ergebe sich darüber hinaus eine weitgehende Übereinstimmung der Abfahrtszeiten der von der beschwerdeführenden Partei geplanten Kurse mit jenen, die von der mitbeteiligten Partei auf dieser Strecke gegenwärtig geführt würden. Die mitbeteiligte Partei als bestehende Konzessionsinhaberin habe ihre Erlöse auf der genannten Kraftfahrlinie dargestellt, wobei diese im angefochtenen Bescheid ziffernmäßig wiedergegeben werden. Es sei unbestritten geblieben und somit davon auszugehen, dass mit der antragsgegenständlichen Zunahme des Fahrplanangebotes seitens der beschwerdeführenden Partei auf der Gleichlaufstrecke keine auch nur annähernd korrespondierende Zunahme des Fahrgastaufkommens einhergehen werde und es vielmehr zu der von der mitbeteiligten Partei ebenso wie von der Salzburger Verkehrsverbund GmbH ins Treffen geführten Überwanderung von Fahrgästen kommen würde. Über Aufforderung durch die belangte Behörde habe die mitbeteiligte Partei die Höhe der für eine wirtschaftliche Betriebsführung notwendigen Erlöse mit EUR 276.000,- bekannt gegeben, was bedeuten würde, dass alleine schon mit einem Wegfall der Bestellleistungen für die mitbeteiligte Partei ein die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellender Einnahmeausfall verbunden wäre. Hinzu käme weiters jener Erlösausfall, welcher für das konkurrenzierte Verkehrsunternehmen auf Grund der Überwanderung von Fahrgästen einschließlich Schülern und Lehrlingen zu erwarten wäre und der in den Stellungnahmen der mitbeteiligten Partei wie auch der Salzburger Verkehrsverbund GmbH mit 75 % (Fahrgastausfall) bzw 50 % (Schüler- und Lehrlingsbeförderung) prognostiziert worden sei. Im Hinblick auf die Identität der Linienführung und der Haltepunkte sowie die eng beieinander liegenden Abfahrtszeiten erscheine dieses Ausmaß der eine wirtschaftliche Betriebsführung für das bestehende Verkehrsunternehmen sichtlich in Frage stellenden Fahrgastausfälle nicht unrealistisch und die beschwerdeführende Partei sei auch diesen Zahlen nicht substantiell entgegengetreten.

Soweit sich die beschwerdeführende Partei auf eine Empfehlung des Amtssachverständigen für Verkehrsplanung berufe, in einer Auflage vorzuschreiben, dass die beantragte Kraftfahrlinie im Rahmen des Salzburger Verkehrsverbundes zu führen und bis zur Betriebsaufnahme mit der Salzburger Verkehrsverbund GmbH ein Kooperationsvertrag abzuschließen sei, sei dem entgegenzuhalten, dass die Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession sowohl ein subjektives Recht als auch die Pflicht zum Betrieb der Kraftfahrlinie für jedes konzessionierte Verkehrsunternehmen begründe und auch für die belangte Behörde nicht nachvollziehbar sei, wie durch Führung der antragsgegenständlichen Linie im Rahmen des Salzburger Verkehrsverbundes eine Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die mitbeteiligte Partei hintangehalten werden könne.

Der weiters bekundeten Absicht der beschwerdeführenden Partei, sich zur Durchführung des Betriebs der bisherigen Busunternehmer zu bedienen, könne im Übrigen schon deshalb keine entscheidungswesentliche Bedeutung zuerkannt werden, als eine derartige vertragliche - und gemäß § 22 Abs 3 KfLG der Genehmigung durch die Konzessionsbehörde unterliegende - Beauftragung eines bestimmten anderen Personenkraftverkehrsunternehmens

mit der Durchführung aller zum Betrieb der Linie erforderlichen Fahrten weder in der ausschließlichen Disposition der beschwerdeführenden Partei gelegen noch einer Vorschreibung als Auflage gemäß § 16 KfLG zugänglich sei. Der weiters bekundeten Absicht der beschwerdeführenden Partei, sich zur Durchführung des Betriebs der bisherigen Busunternehmer zu bedienen, könne im Übrigen schon deshalb keine entscheidungswesentliche Bedeutung zuerkannt werden, als eine derartige vertragliche - und gemäß Paragraph 22, Absatz 3, KfLG der Genehmigung durch die Konzessionsbehörde unterliegende - Beauftragung eines bestimmten anderen Personenkraftverkehrsunternehmens mit der Durchführung aller zum Betrieb der Linie erforderlichen Fahrten weder in der ausschließlichen Disposition der beschwerdeführenden Partei gelegen noch einer Vorschreibung als Auflage gemäß Paragraph 16, KfLG zugänglich sei.

Der erstinstanzlichen Behörde könne somit nicht entgegengetreten werden, wenn sie unter Bedachtnahme auf den bei Erteilung der beantragten Konzession auf Seiten der mitbeteiligten Partei zu erwartenden Einnahmehausfall von einer Gefährdungseignung in Bezug auf einen wirtschaftlichen Betrieb der bestehenden Kraftfahrlinie ausging und vor diesem Hintergrund den Versagungsgrund des § 7 Abs 1 Z 4 lit b KfLG als gegeben erachtet habe. Der erstinstanzlichen Behörde könne somit nicht entgegengetreten werden, wenn sie unter Bedachtnahme auf den bei Erteilung der beantragten Konzession auf Seiten der mitbeteiligten Partei zu erwartenden Einnahmehausfall von einer Gefährdungseignung in Bezug auf einen wirtschaftlichen Betrieb der bestehenden Kraftfahrlinie ausging und vor diesem Hintergrund den Versagungsgrund des Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera b, KfLG als gegeben erachtet habe.

Zur Berufung gegen Spruchpunkt II. des erstinstanzlichen Bescheides betreffend die Versagung der Genehmigung zur Bestellung des H. W. zum Betriebsleiter führte die belangte Behörde aus, dass die Berufungsrechte in § 21 KfLG taxativ aufgezählt seien. In allen anderen Fällen des im Gesetz normierten Genehmigungsvorbehaltes, darunter also auch der Bestellung des Betriebsleiters gemäß § 10 Abs 5 KfLG, stehe kein Berufungsrecht offen. Zur Berufung gegen Spruchpunkt römisch zwei. des erstinstanzlichen Bescheides betreffend die Versagung der Genehmigung zur Bestellung des H. W. zum Betriebsleiter führte die belangte Behörde aus, dass die Berufungsrechte in Paragraph 21, KfLG taxativ aufgezählt seien. In allen anderen Fällen des im Gesetz normierten Genehmigungsvorbehaltes, darunter also auch der Bestellung des Betriebsleiters gemäß Paragraph 10, Absatz 5, KfLG, stehe kein Berufungsrecht offen.

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. Die beschwerdeführende Partei replizierte auf die Gegenschrift der belangten Behörde.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

1. Der verfahrensgegenständliche Konzessionsantrag wurde am 19. August 2005 gestellt, sodass gemäß § 52 Abs 3 KfLG in der Fassung BGBl I Nr 12/2006 über diesen Antrag nach den Bestimmungen des Kraftfahrliniengesetzes in der Fassung BGBl I Nr 151/2004 zu entscheiden war. Die demnach maßgebenden Rechtsvorschriften haben auszugsweise folgenden Wortlaut: 1. Der verfahrensgegenständliche Konzessionsantrag wurde am 19. August 2005 gestellt, sodass gemäß Paragraph 52, Absatz 3, KfLG in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 12 aus 2006, über diesen Antrag nach den Bestimmungen des Kraftfahrliniengesetzes in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr 151 aus 2004, zu entscheiden war. Die demnach maßgebenden Rechtsvorschriften haben auszugsweise folgenden Wortlaut:

"§ 1. ...

1. (2) Absatz 2, Im Sinne dieses Bundesgesetzes gilt bzw. gelten als

1. Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers die Tätigkeit jedes Unternehmens, das eine der Öffentlichkeit oder bestimmten Benutzergruppen angebotene Personenbeförderung gegen Vergütung durch die beförderte Person oder durch Dritte ausführt, und zwar regelmäßig mit Kraftfahrzeugen, welche nach ihrer Bauart und ihrer Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen - einschließlich des Lenkers - zu befördern;

2. Unternehmen jede natürliche Person, jede juristische Person mit oder ohne Erwerbszweck, jede Vereinigung oder jeder Zusammenschluß von Personen ohne Rechtspersönlichkeit mit oder ohne Erwerbszweck sowie jedes staatliche

Organ, unabhängig davon, ob dieses über eine eigene Rechtspersönlichkeit verfügt oder von einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit abhängt;

...

§ 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.

...

§ 14. (1) Der Verkehrsbereich nach § 7 Abs. 1 Z 4 lit. b erstreckt sich so weit, wie 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 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 Einnahmefall 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 Einnahmefall 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 Einnahmefall 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."

2. Soweit die mitbeteiligte Partei in ihrer Gegenschrift zusammengefasst vorbringt, bei der beschwerdeführenden Partei handle es sich nicht um ein Personenkraftverkehrsunternehmen, sodass ihr Antrag auf Erteilung einer Konzession nach dem KfVG schon mangels Antragslegitimation hätte zurückgewiesen werden müssen, reicht es aus, gemäß § 43 Abs 2 VwGG auf die Begründung des hg Erkenntnisses vom 17. Dezember 2008, ZI2006/03/0099, zu verweisen, in dem dargelegt wurde, dass Gemeindeverbände nicht grundsätzlich vom Betrieb eines Kraftfahrlineunternehmens ausgeschlossen sind. Auch im vorliegenden Fall war die Antragstellung durch die beschwerdeführende Partei daher zulässig. 2. Soweit die mitbeteiligte Partei in ihrer Gegenschrift zusammengefasst vorbringt, bei der beschwerdeführenden Partei handle es sich nicht um ein Personenkraftverkehrsunternehmen, sodass ihr Antrag auf Erteilung einer Konzession nach dem KfVG schon mangels Antragslegitimation hätte zurückgewiesen werden müssen, reicht es aus, gemäß Paragraph 43, Absatz 2, VwGG auf die Begründung des hg Erkenntnisses vom 17. Dezember 2008, ZI 2006/03/0099, zu verweisen, in dem dargelegt wurde, dass Gemeindeverbände nicht grundsätzlich vom Betrieb eines Kraftfahrlineunternehmens ausgeschlossen sind. Auch im vorliegenden Fall war die Antragstellung durch die beschwerdeführende Partei daher zulässig.

3. Die beschwerdeführende Partei macht geltend, es sei ihr nie bekannt gegeben worden, dass die mitbeteiligte Partei von der belangten Behörde als mitbeteiligte Partei behandelt werde. Die belangte Behörde habe zudem die ihr vorliegenden Ermittlungsergebnisse (im Hinblick auf den Einnahmefall der mitbeteiligten Partei sowie die für die eine wirtschaftliche Betriebsführung notwendigen Erlöse) nicht bekannt gegeben. Die belangte Behörde habe damit in fundamentaler Weise das Parteigehör im Verfahren verletzt.

Dem ist zunächst entgegenzuhalten, dass die beschwerdeführende Partei im erstinstanzlichen Verfahren zu den inhaltlichen Einwendungen, die von der mitbeteiligten Partei als betroffenem Verkehrsunternehmen vorgebracht wurden, gehört wurde und Stellung genommen hat. Auch wenn die beschwerdeführende Partei in ihrer Stellungnahme nicht näher auf die konkreten Einwendungen eingegangen ist, kann damit nicht die Rede davon sein, dass ihr unbekannt gewesen wäre, dass die mitbeteiligte Partei im Verwaltungsverfahren als Partei beteiligt war.

Nach dem vorgelegten Verwaltungsakt wurde die im Berufungsverfahren vor der belangten Behörde abgegebene weitere Äußerung der mitbeteiligten Partei der beschwerdeführenden Partei tatsächlich nicht mehr mit der Gelegenheit zur Stellungnahme zur Kenntnis gebracht. Die beschwerdeführende Partei legt jedoch in ihrer Beschwerde nicht dar, welche konkreten Einwendungen sie bei Gewährung des Parteigehörs vorgebracht hätte. Soweit sie der von der mitbeteiligten Partei in ihrer Stellungnahme vertretenen Ansicht, durch die Erteilung der beantragten Konzession wäre die wirtschaftliche Betriebsführung der bestehenden Kraftfahrline gefährdet, entgegentritt, wendet sie sich nicht gegen die von der mitbeteiligten Partei in ihrer Äußerung im Berufungsverfahren genannten Zahlen über die zu erwartenden Einnahmefälle, sondern geht vielmehr grundsätzlich - insbesondere in ihrer im verwaltungsgerichtlichen Verfahren zur Gegenschrift der belangten Behörde abgegebenen weiteren Äußerung - davon aus, dass die von ihr beantragte Konzession an die Stelle der derzeit der mitbeteiligten Partei erteilten Konzession treten würde. Mit diesem Vorbringen kann die beschwerdeführende Partei aber die Relevanz des der belangten Behörde unterlaufenen Verfahrensmangels nicht dartun.

4. Die beschwerdeführende Partei bringt vor, dass die belangte Behörde von vornherein außer Betracht lasse, dass die beschwerdeführende Partei während des gesamten Verfahrens betont habe, dass die mitbeteiligte Partei auch in Hinkunft mit der Betriebsführung der Linie betraut werden würde. Es sei daher diese Betriebsführung durch die mitbeteiligte Partei Bestandteil des der Konzessionserteilung zu Grunde liegenden Betriebskonzeptes. Dazu komme, dass die gegenständliche Linie keineswegs die einzige Grundlage der Erwerbstätigkeit der mitbeteiligten Partei sei und daher auch jeder Anhaltspunkt dafür fehle, inwieweit bei einem Entfall dieser Linie eine Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die mitbeteiligte Partei eintreten solle.

Zu diesem Vorbringen ist zunächst festzuhalten, dass nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (vgl das hg Erkenntnis vom 12. September 2006, ZI 2005/03/0096) der Konzessionsausschlussgrund des § 7 Abs 1 Z 4 lit b KfLG nicht auf die Existenzgefährdung des bestehenden - möglicherweise zahlreiche andere Kraftfahrlinien betreibenden - Verkehrsunternehmens abstellt, sondern auf die Gefährdung der Erfüllung der konkret mit den im Fall der Erteilung der beantragten Konzession in ihrem Verkehrsbereich betroffenen Linien wahrgenommenen Verkehrsaufgaben. Zu diesem Vorbringen ist zunächst festzuhalten, dass nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes vergleiche , das hg Erkenntnis vom 12. September 2006, ZI 2005/03/0096) der Konzessionsausschlussgrund des Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera b, KfLG nicht auf die Existenzgefährdung des bestehenden - möglicherweise zahlreiche andere Kraftfahrlinien betreibenden - Verkehrsunternehmens abstellt, sondern auf die Gefährdung der Erfüllung der konkret mit den im Fall der Erteilung der beantragten Konzession in ihrem Verkehrsbereich betroffenen Linien wahrgenommenen Verkehrsaufgaben.

Die beschwerdeführende Partei verkennt in ihrem Vorbringen auch, dass die mitbeteiligte Partei auf Grund ihrer Konzession zum Betrieb der bestehenden Kraftfahrlinie berechtigt und verpflichtet ist. Es ist daher auch nicht möglich, den von der belangten Behörde festgestellten, die wirtschaftliche Betriebsführung der betroffenen Kraftfahrlinie sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall gewissermaßen gegen mögliche Einnahmen aufzurechnen, die die mitbeteiligte Partei durch eine allfällige Beauftragung mit dem Betrieb der neu zu konzessionierenden Kraftfahrlinie erzielen könnte. Auf vertragliche Vereinbarungen, welche die beschwerdeführende Partei für den Fall der Konzessionserteilung in Aussicht stellt oder gar ihrem "Konzept" zu Grunde legt, kommt es daher bei der Beurteilung des Konzessionsausschlussgrundes des § 7 Abs 1 Z 4 lit b KfLG nicht an. Die beschwerdeführende Partei verkennt in ihrem Vorbringen auch, dass die mitbeteiligte Partei auf Grund ihrer Konzession zum Betrieb der bestehenden Kraftfahrlinie berechtigt und verpflichtet ist. Es ist daher auch nicht möglich, den von der belangten Behörde festgestellten, die wirtschaftliche Betriebsführung der betroffenen Kraftfahrlinie sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall gewissermaßen gegen mögliche Einnahmen aufzurechnen, die die mitbeteiligte Partei durch eine allfällige Beauftragung mit dem Betrieb der neu zu konzessionierenden Kraftfahrlinie erzielen könnte. Auf vertragliche Vereinbarungen, welche die beschwerdeführende Partei für den Fall der Konzessionserteilung in Aussicht stellt oder gar ihrem "Konzept" zu Grunde legt, kommt es daher bei der Beurteilung des Konzessionsausschlussgrundes des Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera b, KfLG nicht an.

5. Soweit die beschwerdeführende Partei auf die gemeinschaftsrechtliche Dienstleistungsfreiheit verweist, ist festzuhalten, dass im gegenständlichen Fall ein Gemeinschaftsbezug schon insofern nicht zu erkennen ist, als es sich bei der beschwerdeführenden Partei um einen nach dem Salzburger Raumordnungsgesetz gegründeten Regionalverband handelt, dem nach seinen Satzungen die Gemeinden des Bezirkes P als Mitglieder angehören, und zudem die beantragte Kraftfahrlinie von S-Bahnhof über G nach /B-See ebenfalls keinen Anhaltspunkt für einen Gemeinschaftsbezug bietet. Das diesbezügliche Vorbringen lässt schließlich auch nicht erkennen, worin überhaupt die behauptete Gemeinschaftsrechtswidrigkeit gesehen wird, zumal die beschwerdeführende Partei dazu lediglich geltend macht, dass die belangte Behörde aus § 7 Abs 1 Z 4 lit b KfLG "nachgerade ein Konkurrenzverbot" ableite, während sich die Bestimmung nach Ansicht der beschwerdeführenden Partei "erkennbarerweise darauf (richte), dass bei bereits bestehenden Kraftfahrlinien für dieselbe Strecke ein anderes Unternehmen mit der Verkehrsabwicklung betraut werden sollte." Dies sei jedoch im gegenständlichen Zusammenhang nicht der Fall; vielmehr beabsichtige die beschwerdeführende Partei, die mitbeteiligte Partei mit dem Betrieb der Kraftfahrlinie "weiterhin zu betrauen", wobei jedoch auf die Bedürfnisse der Bevölkerung im Interesse einer Optimierung des öffentlichen Verkehrs noch besser Bedacht genommen werden solle.

5. Soweit die beschwerdeführende Partei auf die gemeinschaftsrechtliche Dienstleistungsfreiheit verweist, ist festzuhalten, dass im gegenständlichen Fall ein Gemeinschaftsbezug schon insofern nicht zu erkennen ist, als es sich bei der beschwerdeführenden Partei um einen nach dem Salzburger Raumordnungsgesetz gegründeten Regionalverband handelt, dem nach seinen Satzungen die Gemeinden des Bezirkes P als Mitglieder angehören, und zudem die beantragte Kraftfahrlinie von S-Bahnhof über G nach /B-See ebenfalls keinen Anhaltspunkt für einen Gemeinschaftsbezug bietet. Das diesbezügliche Vorbringen lässt schließlich auch nicht erkennen, worin überhaupt die behauptete Gemeinschaftsrechtswidrigkeit gesehen wird, zumal die beschwerdeführende Partei dazu lediglich geltend macht, dass die belangte Behörde aus Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera b, KfLG "nachgerade ein Konkurrenzverbot" ableite, während sich die Bestimmung nach Ansicht der beschwerdeführenden Partei "erkennbarerweise darauf (richte), dass bei bereits bestehenden Kraftfahrlinien für dieselbe Strecke ein anderes Unternehmen mit der Verkehrsabwicklung betraut werden sollte." Dies sei jedoch im

gegenständlichen Zusammenhang nicht der Fall; vielmehr beabsichtige die beschwerdeführende Partei, die mitbeteiligte Partei mit dem Betrieb der Kraftfahrlinie "weiterhin zu betrauen", wobei jedoch auf die Bedürfnisse der Bevölkerung im Interesse einer Optimierung des öffentlichen Verkehrs noch besser Bedacht genommen werden solle.

Auch diesem Vorbringen kann nicht gefolgt werden, zumal die beschwerdeführende Partei mit ihrem Konzessionsantrag ausdrücklich die Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession für eine Strecke beantragt, auf der die mitbeteiligte Partei bereits eine Kraftfahrlinie auf Grund einer ihr nach dem KfLG erteilten Konzession betreibt. Die beschwerdeführende Partei beabsichtigt damit jedenfalls, mit der bestehenden Kraftfahrlinie in Konkurrenz zu treten, selbst wenn sie nach ihrem Vorbringen nicht in Aussicht nimmt, die Verkehrsleistung durch eigene Fahrzeuge zu erbringen, sondern andere Verkehrsunternehmen mit der tatsächlichen Betriebsführung beauftragen will. Damit ist jedoch eine Konkurrenzierung gegeben, da der Betrieb einer Kraftfahrlinie auf der exakt gleichen Strecke, die bereits von einer bestehenden Kraftfahrlinie (zu ähnlichen Zeiten) befahren wird, sich auf diesen konzessionierten Verkehr jedenfalls gefährdend auswirken kann, sodass die Prüfung der Kriterien des § 7 Abs 1 Z 4 lit b KfLG geboten ist. Auch diesem Vorbringen kann nicht gefolgt werden, zumal die beschwerdeführende Partei mit ihrem Konzessionsantrag ausdrücklich die Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession für eine Strecke beantragt, auf der die mitbeteiligte Partei bereits eine Kraftfahrlinie auf Grund einer ihr nach dem KfLG erteilten Konzession betreibt. Die beschwerdeführende Partei beabsichtigt damit jedenfalls, mit der bestehenden Kraftfahrlinie in Konkurrenz zu treten, selbst wenn sie nach ihrem Vorbringen nicht in Aussicht nimmt, die Verkehrsleistung durch eigene Fahrzeuge zu erbringen, sondern andere Verkehrsunternehmen mit der tatsächlichen Betriebsführung beauftragen will. Damit ist jedoch eine Konkurrenzierung gegeben, da der Betrieb einer Kraftfahrlinie auf der exakt gleichen Strecke, die bereits von einer bestehenden Kraftfahrlinie (zu ähnlichen Zeiten) befahren wird, sich auf diesen konzessionierten Verkehr jedenfalls gefährdend auswirken kann, sodass die Prüfung der Kriterien des Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera b, KfLG geboten ist.

6. Die beschwerdeführende Partei meint, dass ein "anderes Verständnis des § 7 Abs 1 Z 4 lit b KfLG", als sie es ihrer Beschwerde zugrundelegt, auch mit dem Gebot zur verfassungskonformen Interpretation unvereinbar wäre. Denn damit würde ein Konkurrenzverbot geschaffen, für das eine sachliche Rechtfertigung gerade im Lichte des Anliegens der Optimierung des öffentlichen Verkehrs nicht zu erkennen sei, sodass ein unverhältnismäßiger Eingriff vorläge. Sie verweist dazu auf die Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes und zitiert das Erkenntnis vom 12. Oktober 1994, B 165/94, VfSlg Nr 13.921, welches jedoch in keinem erkennbaren Zusammenhang mit der entscheidungsgegenständlichen Rechtsfrage steht. Im Übrigen ist diesem Vorbringen entgegenzuhalten, dass es nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes zur Vorgängerbestimmung des § 7 Abs 1 Z 4 lit b KfLG (§ 4 Abs 1 Z 5 KfLG 1952) verfassungsrechtlich unbedenklich ist, bei Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession darauf Bedacht zu nehmen, welche Auswirkungen die geplante neue Kraftfahrlinie auf den bereits bestehenden Autobus- und Eisenbahnverkehr hätte, auch wenn damit ein Konkurrenzschutz bewirkt wird (vgl das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 5. Dezember 1989, G 229/89, ua, VfSlg Nr 12.236). 6. Die beschwerdeführende Partei meint, dass ein "anderes Verständnis des Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera b, KfLG", als sie es ihrer Beschwerde zugrundelegt, auch mit dem Gebot zur verfassungskonformen Interpretation unvereinbar wäre. Denn damit würde ein Konkurrenzverbot geschaffen, für das eine sachliche Rechtfertigung gerade im Lichte des Anliegens der Optimierung des öffentlichen Verkehrs nicht zu erkennen sei, sodass ein unverhältnismäßiger Eingriff vorläge. Sie verweist dazu auf die Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes und zitiert das Erkenntnis vom 12. Oktober 1994, B 165/94, VfSlg Nr 13.921, welches jedoch in keinem erkennbaren Zusammenhang mit der entscheidungsgegenständlichen Rechtsfrage steht. Im Übrigen ist diesem Vorbringen entgegenzuhalten, dass es nach der Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes zur Vorgängerbestimmung des Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera b, KfLG (Paragraph 4, Absatz eins, Ziffer 5, KfLG 1952) verfassungsrechtlich unbedenklich ist, bei Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession darauf Bedacht zu nehmen, welche Auswirkungen die geplante neue Kraftfahrlinie auf den bereits bestehenden Autobus- und Eisenbahnverkehr hätte, auch wenn damit ein Konkurrenzschutz bewirkt wird vergleiche , das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 5. Dezember 1989, G 229/89, ua, VfSlg Nr 12.236).

7. Der Beschwerde gelingt es damit nicht, eine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides im Hinblick auf die Versagung der Konzessionserteilung aufzuzeigen. Soweit die beschwerdeführende Partei darüber hinaus auch die Zurückweisung der Berufung gegen die Versagung der Genehmigung zur Bestellung des H. W. zum Betriebsleiter für die Kraftfahrlinie bekämpft, genügt es darauf hinzuweisen, dass der beschwerdeführenden Partei keine Konzession

zum Betrieb einer Kraftfahrlinie erteilt wurde und sie daher auch keinen Betriebsleiter zu bestellen hat, sodass sie schon aus diesem Grunde durch die Zurückweisung einer Berufung gegen die Versagung der Bestellung eines Betriebsleiters nicht in ihren Rechten verletzt sein kann.

8. Da sich die Beschwerde sohin als unbegründet erweist, war sie gemäß § 42 Abs 1 VwGG abzuweisen. 8. Da sich die Beschwerde sohin als unbegründet erweist, war sie gemäß Paragraph 42, Absatz eins, VwGG abzuweisen.

Der Ausspruch über den Aufwandersatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG iVm der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2008, BGBl II Nr 455. Der Ausspruch über den Aufwandersatz gründet sich auf die Paragraphen 47, ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2008, Bundesgesetzblatt , römisch zwei Nr 455.

Wien, am 25. Februar 2009

Schlagworte

Rechtsfähigkeit Parteifähigkeit

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2009:2007030150.X00

Im RIS seit

31.03.2009

Zuletzt aktualisiert am

08.02.2018

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

© 2026 JUSLINE

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