

TE Vwgh Erkenntnis 2008/12/17 2006/03/0014

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 17.12.2008

Index

21/03 GesmbH-Recht;
40/01 Verwaltungsverfahren;
50/03 Personenbeförderung Güterbeförderung;

Norm

AVG §52;
BZPV 1994 §2 Abs2;
BZPV 1994 §2;
BZPV 1994 §3 Abs1;
GmbHG §10 Abs3;
KfIG 1999 §11;
KfIG 1999 §14 Abs2;
KfIG 1999 §7 Abs1 Z3;
KfIG 1999 §7 Abs1 Z4 litb;
KfIG 1999 §7 Abs1 Z4 litc;
KfIG 1999 §9 Abs1;
KfIG 1999 §9 Abs2;
ÖPNRV-G 1999 §1;
ÖPNRV-G 1999 §20;

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 des Landes Oberösterreich vom 6. Dezember 2005, Zlen. VwSen-500117/8/Wim/Sta, VwSen-500118/7/Wim/Sta, betreffend Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie (mitbeteiligte Partei:

FL in P, vertreten durch Dr. Rudolf Bazil, Rechtsanwalt in 1010 Wien, Schellinggasse 3), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

Die beschwerdeführende Partei hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von EUR 381,90 und der mitbeteiligten Partei Aufwendungen in der Höhe von EUR 991,20 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit dem im Instanzenzug ergangenen angefochtenen Bescheid hat die belangte Behörde dem Mitbeteiligten - in teilweiser Abänderung des erstinstanzlichen Bescheides - die Konzession zum ganzjährigen Betrieb einer Kraftfahrlinie mit Omnibussen mit zwei Achsen, maximal 12 m Länge, 2,5 m Breite und einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 18 t auf der (im erstinstanzlichen Bescheid durch Angabe der Straßenführung näher bezeichneten) Strecke D bis U-Marktplatz in beiden Fahrtrichtungen bis zum 30. Juli 2015 erteilt. Als Auflage wurde die Fahrplanabsprache mit der beschwerdeführenden Partei vorgeschrieben.

Begründend führte die belangte Behörde aus, der Mitbeteiligte habe mit Eingabe vom 6. Februar 2003 bzw vom 26. März 2003 um Erteilung der Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie auf der Strecke D - U angesucht. Diesem Antrag sei mit Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 20. Jänner 2004 nicht stattgegeben worden. Die belangte Behörde habe mit Bescheid vom 18. Juni 2004 auf Grund einer Berufung des Mitbeteiligten den erstinstanzlichen Bescheid aufgehoben und die Angelegenheit zur neuerlichen Verhandlung und Bescheiderlassung an die erstinstanzliche Behörde zurückverwiesen. Der Mitbeteiligte habe daraufhin mit Schreiben vom 2. Juli 2004 den ursprünglichen Antrag unter Vorlage eines Fahrplanentwurfs, in dem auch eine Rückfahrt enthalten gewesen sei, ergänzt. Die erstinstanzliche Behörde habe daraufhin mit Bescheid vom 22. Juli 2005 die Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie auf der näher bezeichneten Strecke D - U-Marktplatz während des ganzen Jahres nur an Schultagen außer Samstag mit nur je einem Kurs pro Tag für die Hin- und Rückfahrt bis zum 30. Juli 2015 erteilt. Die erstinstanzliche Behörde habe die Genehmigungsvoraussetzungen des § 7 iVm § 14 des Kraftfahrliniengesetzes (KfLG), ebenso die finanzielle Leistungsfähigkeit im Sinne des § 11 KfLG, als gegeben erachtet. Weiters habe die erstinstanzliche Behörde festgestellt, dass ein Ausschließungsgrund gemäß § 7 Abs 1 Z 4 lit b KfLG nicht vorliege, da der beantragte Kraftfahrlinienverkehr nicht geeignet sei, die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich die beantragte Linie ganz oder teilweise falle, zu gefährden. Gegen den erstinstanzlichen Bescheid hätten sowohl die beschwerdeführende Partei als auch der Mitbeteiligte Berufungen erhoben, deren wesentlicher Inhalt im angefochtenen Bescheid dargelegt wird.

Nach Darlegung des weiteren Verfahrensganges stellte die belangte Behörde fest, dass der Mitbeteiligte mit Eingabe vom 6. Februar 2003 und einer Ergänzung vom 26. März 2003 um die Konzession zum Betrieb einer näher beschriebenen Kraftfahrlinie auf der Strecke D - U-Marktplatz angesucht habe. Diesem Ansuchen sei unter anderem ein Fahrplanentwurf beigelegt gewesen, ursprünglich nur für eine Hinfahrt D - U-Marktplatz, und ein Zeugnis über die Befähigungsprüfung. Mit Eingabe vom 2. Juli 2004 sei der Antrag auf Erweiterung der Konzession (Rückfahrt) eingebracht und ein um einen Rückfahrkurs ergänzter Fahrplanentwurf vorgelegt worden. Schließlich sei auch ein Gutachten zum Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit vom 20. Mai 2005 entsprechend dem gültigen Formblatt, unterfertigt durch Dr. D Wirtschaftstreuhand KEG, vorgelegt worden. Als Eigenkapital und un versteuerte Rücklage seien darin EUR 110.000,- angegeben worden, wobei unter der Anzahl der Omnibusse "10" eingesetzt sei.

Die beantragte Kraftfahrlinie habe eine Gleichlaufstrecke zur Kraftfahrlinie A (R- A - U - S) der beschwerdeführenden Partei im Bereich von A bis U. Von R weiter bis L verlaufe die gekoppelte Linie B. Die Gesamteinnahmen auf der Linie A hätten im Jahr 2004 laut Angabe der beschwerdeführenden Partei EUR 493.723,- bzw abzüglich der Bestelleistungen des Landes Oberösterreich EUR 441.863,- betragen. Davon hätten die Erlöse aus der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt EUR 293.633,- ausgemacht und die "Fahrscheindruckereinnahmen einschließlich der Ab- und Durchtarifierungsverluste, die vom Verkehrsverbund auf Grund günstigerer Fahrkartenpreise dem Verkehrsunternehmen ersetzt" würden, EUR 148.230,-. Die Einnahmen aus der Schüler- und Lehrlingsbeförderung auf der Gleichlaufstrecke hätten ca EUR 18.150,- betragen. Im Bereich der Gleichlaufstrecke seien für die Gleichlaufstrecke 57 Schüler- und Lehrlingsanträge ausgestellt worden. Weitere Daten über Fahrgastzahlen oder Einnahmen und Einnahmenverluste seien durch die beschwerdeführende Partei nicht vorgelegt worden.

Der zeitmäßige Versatz des Frühkurses nach dem Fahrplanentwurf liege auf der Gleichlaufstrecke mit Beginn A zwischen 7.18 Uhr (beschwerdeführende Partei) und 7.25 Uhr (Mitbeteiligter), bei der Rückfahrt mit Beginn U 13.14 Uhr (beschwerdeführende Partei) und 13.25 Uhr (Mitbeteiligter).

Der Mitbeteiligte habe bislang keine Kraftfahrlinienkonzession, es seien jedoch mehrere Ansuchen auf

Konzessionserteilung anhängig. Für die Mutter des Mitbeteiligten gebe es "im Umfeld bzw im Anschluss an die Linie" bestehende Konzessionen. Weiters besitze auch die beschwerdeführende Partei "im Umfeld und im Anschluss" bestehende Konzessionen.

Die beschwerdeführende Partei habe Zweifel am Vorliegen der Voraussetzungen bzw deren Nichtvorliegen vor allem hinsichtlich der finanziellen Leistungsfähigkeit (§ 7 Abs 1 Z 1 KfIG), ob durch die Art der Linienführung eine zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses gewährleistet werde (§ 7 Abs 1 Z 3 KfIG) und hinsichtlich des Zuwiderlaufens gegen sonstige öffentliche Interessen - da der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben der beschwerdeführenden Partei zu gefährden geeignet sei (§ 7 Abs 1 Z 4 lit b KfIG) - sowie hinsichtlich der nicht erfolgten Verbesserung der Verkehrsbedienung durch das bestehende Verkehrsunternehmen (§ 7 Abs 1 Z 4 lit c KfIG) behauptet.

Zur finanziellen Leistungsfähigkeit verwies die belangte Behörde auf das vom Mitbeteiligten vorgelegte Gutachten über die finanzielle Leistungsfähigkeit, in dem bestätigt werde, dass das Unternehmen das erforderliche Eigenkapital und die un versteuerten Rücklagen sowie die erforderlichen finanziellen Mittel für die ordnungsgemäße Inangsetzung und den ordnungsgemäßen Betrieb aufweise. Auch die beschwerdeführende Partei habe nach Akteneinsicht in der mündlichen Verhandlung nicht vorgebracht, dass die Voraussetzungen nicht vorliegen würden. Dass die Werte an den gesetzlichen Mindestkriterien angesiedelt seien und allenfalls bei Unterschreiten ein Reorganisationsverfahren notwendig wäre, stelle keinen Verweigerungsgrund für eine Konzessionserteilung dar. Überdies seien von der beschwerdeführenden Partei auch keine konkreten Daten oder Anhaltspunkte für ein Nichtbestehen der finanziellen Leistungsfähigkeit auf einer fachlich fundierten und nachvollziehbaren Ebene vorgebracht worden, sodass sich auch für die belangte Behörde keine begründeten Zweifel am Vorliegen dieser Voraussetzung für die Konzessionserteilung ergeben hätten.

Zur Frage der Zuverlässigkeit finde sich im erstinstanzlichen Verfahrensakt eine Strafregisterbescheinigung sowie ein Auszug aus dem Verwaltungsstrafregister, aus denen ersichtlich sei, dass keine Ausschlussgründe im Sinne des § 9 Abs 2 KfIG vorlägen und daher auch die Zuverlässigkeit im Sinne des § 9 Abs 1 KfIG als gegeben betrachtet werden könne. Ebenso sei durch eine Kopie des Prüfungszeugnisses die fachliche Eignung des Mitbeteiligten im Sinne des § 10 Abs 1 KfIG nachgewiesen worden.

Hinsichtlich des Einwandes der beschwerdeführenden Partei, dass ein Parallelverkehr gemäß § 20 OÖPNRVG gesetzwidrig sei, sei darauf hinzuweisen, dass diese Bestimmung nicht mehr in Geltung stehe. Weiters sei die Berücksichtigung eines Verkehrskonzeptes für den öffentlichen Personennahverkehr sowie die Berücksichtigung des Verkehrsverbundes bei der Konzessionserteilung nach dem KfIG nicht vorgesehen. Nach § 7 KfIG sei die Konzession zu erteilen, wenn nach den persönlichen, fachlichen und finanziellen Voraussetzungen die Art der Linienführung eine zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses gewährleiste und keine Ausschließungsgründe gegeben seien.

Betreffend das Nichtvorliegen des Ausschließungsgrundes gemäß § 7 Abs 1 Z 4 lit b KfIG (Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmefall im Verkehrsbereich) seien nur die Auswirkungen der beantragten Kraftfahrlinie entsprechend dem eindeutigen Wortlaut des § 7 Abs 1 Z 4 lit b und § 14 Abs 1 KfIG zu beurteilen. Gemäß § 14 Abs 1 KfIG erstrecke sich der Verkehrsbereich soweit, wie sich eine beantragte Kraftfahrlinie auf einen bereits konzessionierten öffentlichen Verkehr gefährdend auswirken könne. Da der Mitbeteiligte bisher über keine Linienkonzession verfüge, könne er auch bei Erteilung der gegenständlichen Konzession nur diese eine Linie betreiben. Für ein Koppeln wäre in jedem Fall eine gesonderte Genehmigung der Behörde gemäß § 17 KfIG notwendig. Mögliche zukünftige Entwicklungen und die Tatsache, dass Verwandte des Mitbeteiligten weitere Linien im Umfeld führten, könnten aus diesen Gründen nicht relevant sein. Im Gegenzug sei aber auch für den bereits konzessionierten öffentlichen Verkehr, der als Beurteilungsrahmen für die Auswirkungen der beantragten Linie heranzuziehen sei, in Bezug auf die beschwerdeführende Partei nur die Linie A und nicht eine Koppelung bis L maßgeblich, da es nur um die Auswirkungen der beantragten Kraftfahrlinie gehe. Es sei nicht realistisch, dass Fahrgäste, die die weiterführende gekoppelte Linie etwa bis L nützen wollten, auf der Gleichlaufstrecke von 7 km in die beantragte Linie ein- und wieder aussteigen würden und dann in die weiterführende Linie umsteigen würden. Die beschwerdeführende Partei biete mindestens 10 Kurspaare pro Richtung an. Ein zeitlicher Versatz zum bestehenden Fahrplanentwurf betrage nicht einmal 10 Minuten. Er werde aber auch für eventuelle zukünftige weitere Kurse des Mitbeteiligten auf Grund des bestehenden Kursangebotes der

beschwerdeführenden Partei niemals so groß sein, dass das beschriebene Umsteigeverhalten eintreten könne, welches einen relevanten Einnahmefall zur Folge haben könnte. Beurteilungsmaßstab für die wirtschaftliche Beeinträchtigung sei somit nur die Gleichlaufstrecke im Verhältnis zur Gesamtstrecke der Kraftfahrlinie A der beschwerdeführenden Partei.

Von der beschwerdeführenden Partei seien auch im Verfahren vor der belangten Behörde trotz Aufforderung in der Ladung zur mündlichen Verhandlung keine weiteren Daten zur Beurteilung der wirtschaftlichen Einbußen vorgelegt worden. Es sei lediglich angeführt worden, dass eine Fahrgastzählung möglich wäre und auch eine Auswertung aus dem Fahrscheindruckereinnahmen erfolgen könnte. Auch im "Erstverfahren" sei keine Fahrgastzählung vorgenommen worden, obwohl diese sogar von der beschwerdeführenden Partei vorgeschlagen worden sei.

Gemäß § 14 Abs 3 KfVG habe das Verkehrsunternehmen der Aufsichtsbehörde jene zum Teil nur ihm bekannten Daten zu liefern, an Hand derer diese in die Lage versetzt werde, zu beurteilen, wie sich der Einnahmen-Ausfall auf die wirtschaftliche Betriebsführung dieser Linie auswirken werde. Da die beschwerdeführende Partei keine weiteren Daten, insbesondere keine konkreten Fahrgastzahlen geliefert habe, müsse sie damit auch in Kauf nehmen, dass die Beurteilung an Hand der vorliegenden Daten vorgenommen werde. Grundsätzlich scheine es auf Grund der Ausführungen in der mündlichen Verhandlung auch für die belangte Behörde nachvollziehbar, dass durch die komplizierte und zum Teil pauschalierende Abrechnung nach Zonen im Verkehrsverbund eine punktgenaue Zuordenbarkeit von Fahrgast- und Einnahmezahlen auf die Gleichlaufstrecke praktisch unmöglich sei. Das näherungsweise Rechenmodell der Erstbehörde für die Ermittlung des Einnahmefalls sei daher durchaus in sich schlüssig und nachvollziehbar und auf der bestehenden Datenbasis das einzig Zielführende für eine Beurteilung. Eine Gegenüberstellung der Einnahmen aus der Schüler- und Lehrlingsbeförderung im Jahr 2004 auf der Gleichlaufstrecke zur Gesamtstrecke der Kraftfahrlinie A ergebe einen Prozentsatz von rund 6,2 %. Die Fahrscheindruckereinnahmen einschließlich der Ab- und Durchtarifizierungsverluste, die vom Verkehrsverbund auf Grund günstigerer Fahrkartenpreise ersetzt würden, hätten 2004 EUR 148.230,- betragen. Die erstinstanzliche Behörde habe vereinfachend angenommen, dass die Gesamteinnahmen aus der Schüler- und Lehrlingsfreifahrt das Doppelte der Gesamtfahrscheindruckereinnahmen ausmachten und somit auf der Gleichlaufstrecke die Fahrscheindruckereinnahmen nochmals aufgerundet ca EUR 9.500,- betragen würden. Bei genauerer Rechnung ergebe sich, dass die Gesamtfahrscheindruckereinnahmen 50,48 % der Freifahrtseinnahmen darstellten. Bei genauer Umrechnung ergebe dies für die Gleichlaufstrecke rund EUR 9.162,-. Es zeige sich somit, dass die Erstbehörde die Einnahmenverluste aus dem Fahrscheinverkauf keinesfalls zu gering angesetzt habe. Nach der allgemeinen Lebenserfahrung erscheine es plausibel, dass sich die Einnahmenverteilung auf der Gleichlaufstrecke im gleichen Verhältnis zur Gesamteinnahmesituation der ganzen Linie verhalte und nicht wie von der beschwerdeführenden Partei als Berechnungsvariante vorgeschlagen, nach einem Verhältnisprozentsatz der Streckenlängen, da die Einnahmen in einem direkten Verhältnis zu Fahrgastzahlen stünden. Somit entspreche dieses Kriterium inhaltlich der Beurteilung nach Fahrgastzahlen, wie dies auch in den einschlägigen höchstgerichtlichen Erkenntnissen immer wieder verlangt werde. Die Annahme, dass 50 % bei den Schüler- und Lehrlingerlösen auf der Gleichlaufstrecke verloren gingen, sei durchaus realistisch, da der zeitmäßige Versatz des Frühkurses nach dem Fahrplanentwurf auf der Gleichlaufstrecke mit Beginn A zwischen 7.18 Uhr (beschwerdeführende Partei) und 7.25 Uhr (Mitbeteiligter) und beim Rückkurs mit Beginn U zwischen 13.14 Uhr (beschwerdeführende Partei) und 13.25 Uhr (Mitbeteiligter) liege und sich daher auch nach der allgemeinen Lebenserfahrung in der Regel die Fahrgäste in etwa gleichmäßig verteilen würden, wobei insbesondere bei Schülern und Lehrlingen durchaus zu erwarten sei, dass in der Früh eher das zeitmäßig spätere Verkehrsmittel und für die Heimfahrt eher das zeitmäßig frühere Verkehrsmittel genutzt werde. Im Übrigen würden sich auch die sonstigen Fahrgäste maximal zu 50 % auf die neue Kraftfahrlinie verteilen. Wie bereits die erstinstanzliche Behörde durchaus nachvollziehbar angeführt habe, sei es möglich, dass Fahrgäste, für die die Abfahrtszeiten der neuen Linie günstiger seien als die der Kraftfahrlinie A, auf die neue Kraftfahrlinie wechseln. Daneben spielten aber auch andere Faktoren, wie Komfort, Pünktlichkeit, Freundlichkeit und Sicherheit eine Rolle bei der Wahl des Linienbetreibers. Auch die Tatsache, dass das Kursangebot der beschwerdeführenden Partei bereits etabliert und auch allgemein bekannt sei, werde eher dazu führen, dass tendenziell die bisherigen Linien von den Fahrgästen weiter benützt würden. Die Annahme, dass zumindest die Hälfte der Fahrgäste bei ihrer gewohnten Kraftfahrlinie der beschwerdeführenden Partei bleiben würden, sei somit durchaus gerechtfertigt und keinesfalls zu hoch gegriffen. Selbst bei der Annahme, dass die gesamten Einnahmen aus der Schüler- und Lehrlingsbeförderung auf der Gleichlaufstrecke und 50 % der Fahrscheindruckereinnahmen verloren gehen würden, sei nur ein

Einnahmenentfall von 5,18 % der Kraftfahrlinie A zu erwarten. Würden die Bestelleistungen des Landes Oberösterreich noch dazu gerechnet, würde sich dieser Einnahmenverlust auf 4,64 % verringern und wenn nur 50 % der gesamten Einnahmen aus der Schüler- und Lehrlingsbeförderung als Einnahmenverlust angenommen würden, so ergebe dies einen Gesamtverlust von EUR 13.825,- und im Verhältnis zu den Gesamteinnahmen von insgesamt EUR 493.723,- einen Prozentsatz von nur 2,8 %. Bei diesen geringen Verlustquoten könne nach Auffassung der belangten Behörde keinesfalls von einer wirtschaftlichen Betriebsführung sichtlich in Frage stehenden Einnahmenausfall gesprochen werden.

Zur Voraussetzung des § 7 Abs 1 Z 4 lit c KfVG (nicht erfolgte Verbesserung der Verkehrsbedienung innerhalb einer von der Aufsichtsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist), führte die belangte Behörde aus, es sei nicht Aufgabe der Konzessionsbehörde, dem bestehenden Verkehrsunternehmen Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten. Vielmehr liege es in der Natur der Sache, dass das bestehende Verkehrsunternehmen - in Anbetracht seiner Kenntnisse der bisherigen Umstände, unter denen die Kraftfahrlinie betrieben worden sei, und des nunmehrigen Konzessionsansuchens einschließlich der Stellungnahmen der berührten Gemeinden und sonstigen Beteiligten - die Möglichkeit habe, von sich aus initiativ zu werden und der Behörde einen entsprechenden Vorschlag zu machen. Das Ermittlungsverfahren habe nicht ergeben, dass die beantragte Kraftfahrlinie einer dem öffentlichen Verkehr mehr entsprechenden Ausgestaltung durch einen der betroffenen Verkehrsunternehmer, dem eine Konzession bereits rechtskräftig erteilt worden sei, vorgreifen würde. Es seien auch in den Stellungnahmen keinerlei Hinweise dahingehend vorgebracht worden, die eine solche Verbesserung der Verkehrsbedienung auch nur anregen würden. Verbesserungen wären vom bestehenden Verkehrsunternehmen selbst vorzuschlagen und auch entsprechend umzusetzen, wobei die Umsetzung innerhalb einer von der Aufsichtsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist zu erfolgen habe. Dies bedeute, dass die Aufsichtsbehörde nur über Verbesserungsvorschlag des berührten bestehenden Verkehrsunternehmens und über Antrag dieses Unternehmens auf Festsetzung einer bestimmten Frist zur Umsetzung der Verbesserung eine entsprechende Frist festzusetzen habe. Ein solcher konkreter Verbesserungsvorschlag sei aber von der beschwerdeführenden Partei der Aufsichtsbehörde nicht gemacht worden und es erübrige sich daher auch eine Fristsetzung seitens der belangten Behörde. Insgesamt seien somit die Voraussetzungen für die Konzessionserteilung erfüllt.

Entgegen dem erstinstanzlichen Bescheid sei jedoch die Einschränkung der Konzession auf das Kurspaar und die Schultage außer Samstag zu beheben, da bereits eine Interpretation des Antrags eine solche Einschränkung nicht zulasse. Bereits im ursprünglichen Antrag sei angeführt worden, dass die Linie "vorerst" zu den im Fahrplanentwurf dargestellten Zeiten betrieben werden sollte. Darin sei keine definitive Festlegung des Mitbeteiligten nur auf einen Kurs bzw im Zuge der Ergänzung auf eine Hin- und Rückfahrt zu sehen. Mit Schriftsatz vom 3. Jänner 2005, in dem der Mitbeteiligte unter anderem sein Ansuchen nochmals mit dem dafür vorgesehenen Formular eingebracht habe, sei im Feld "jährliche Betriebsdauer" "ganzjährig" angegeben worden. Eine Einschränkung auf ein Kurspaar sei daher aus der Sicht der belangten Behörde nicht Gegenstand des Antrages des Mitbeteiligten gewesen.

Überdies sei eine auflagenmäßige Beschränkung der Anzahl der Kurse durch die vorgeschriebene Auflage der Fahrplanabsprache entbehrlich und auch nicht zielführend. Die Auflage der Fahrplanabsprache sei gerade auch aus dem Blickwinkel, dass das bisherige Verkehrsunternehmen bereits mindestens 10 Kurspaare führe und der Mitbeteiligte nach seinen Ausführungen in Zukunft weitere Kurse zumindest auf der Gleichlaufstrecke anbieten wolle, zweckmäßig. Durch diese Auflage soll sichergestellt werden, dass zumindest ein Abstimmungsversuch zwischen den beiden Verkehrsunternehmen erfolge. Zum Vorbringen des Mitbeteiligten, dass eine rechtlich verpflichtende Abstimmung mangels Verpflichtung in einer Auflage im Bescheid der beschwerdeführenden Partei nicht durchgesetzt werden könne, sei auszuführen, dass das Kraftfahrliniengesetz nicht vorsehe, in bestehende Bescheide durch nachträgliche Auflagen eingreifen zu können und der Auflage der Fahrplanabsprache auch bereits entsprochen sei, wenn diese auf Grund der Verpflichtung des Mitbeteiligten von diesem ernstlich versucht worden sei. Aus der bescheidmäßigen Bindung könne keineswegs das Recht erwachsen, dass der Fahrplan nur im Einvernehmen erstellt werden dürfe.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die vorliegende Beschwerde mit dem Antrag, ihn wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes, in eventu wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften, kostenpflichtig aufzuheben.

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

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

1. Im vorliegenden Fall ist das Kraftfahrlineiengesetz 1999 (KfLG) BGBl I Nr 203/1999 in der Fassung BGBl I Nr 151/2004 maßgebend.

Gemäß § 2 Abs 1 KfLG bedarf die Erteilung einer Konzession eines Antrages des Personenkraftverkehrsunternehmers. Der Konzessionsantrag hat nach § 2 Abs 2 KfLG unter anderem zu enthalten:

"4. Angaben und Unterlagen zur Beurteilung, ob der Konzessionswerber zuverlässig und fachlich geeignet ist und die finanzielle Leistungsfähigkeit besitzt; insbesondere ist eine Strafregisterbescheinigung, die bei der Vorlage nicht älter als drei Monate sein darf, vorzulegen; ...

7. die jeden Zweifel ausschließende Bezeichnung der beantragten Strecke und deren Länge in Kilometern;

8. eine Auflistung der Fahrtstrecken der von Verkehrsunternehmen des öffentlichen Personenverkehrs (Eisenbahn- und Kraftfahrlinienunternehmen) in dem von der beantragten Kraftfahrlinie berührten Verkehrsbereich bereits betriebenen öffentlichen Verkehre unter Anführung aller Gleich- und Parallelaufstrecken; weiters eine Darstellung der beantragten Kraftfahrlinie sowie der Strecken der bereits betriebenen öffentlichen Verkehre in verschiedenen Farben auf einer Straßen- oder Landkarte geeigneten Maßstabes;

9.

die gewünschte Dauer der Konzession;

10.

die Angabe, ob die Kraftfahrlinie während des ganzen Jahres oder nur während eines Teiles desselben betrieben werden soll (jährliche Betriebsdauer);

11. einen Fahrplanentwurf und ein Verzeichnis der vorgesehenen Haltestellen;"

§ 7 KfLG regelt die Voraussetzungen und Ausschließungsgründe für die Erteilung von Berechtigungen wie folgt:

"§ 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,

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;

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 Ausschließungsgrund liegt insbesondere dann vor, wenn

a) die Kraftfahrlinie 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

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, vorzuziehen ist, und eines von diesen die notwendige Verbesserung der Verkehrsbedienung innerhalb einer von der Aufsichtsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist von höchstens sechs Monaten vornimmt.

(2)..."

§ 14 KfLG enthält nähere Bestimmungen zum Verkehrsbereich und

lautet wörtlich wie folgt:

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

(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.

(3) Behauptet ein Verkehrsunternehmen, durch die Erteilung einer neuen oder einer hinsichtlich der Streckenföhrung 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.

(4) Unter Verkehrsbereich nach § 7 Abs. 1 Z 4 lit. c ist der Bereich zu verstehen, innerhalb dessen die bereits bestehende Kraftfahrlinie das Verkehrsbedürfnis befriedigt."

2.1. Die beschwerdeföführende Partei macht zunächst geltend, dass die belangte Behörde das Vorliegen der Voraussetzungen des § 7 Abs 1 Z 1 bis 3 KfLG für die Konzessionserteilung an den Mitbeteiligten im angefochtenen Bescheid nicht ausreichend begründet habe. So sei nicht ersichtlich, ob die belangte Behörde eine Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit im Sinne des § 2 der Berufszugangsverordnung Kraftfahrlinien- und Gelegenheitsverkehr (BZP-VO) vorgenommen habe. Dazu komme, dass der Mitbeteiligte "gerade noch" die absoluten Mindestvoraussetzungen des § 2 Abs 2 BZP-VO erfülle, da dem angefochtenen Bescheid zu entnehmen sei, dass der Mitbeteiligte "bei einer Anzahl von 10 Omnibussen Eigenkapital und ungesteuerte Rücklagen in Höhe von EUR 110.000,00" angeführt habe und damit "eigenen Angaben zufolge" gerade einmal mit EUR 2.000,- über den absoluten gesetzlichen Mindestanforderungen liege. Unter diesem Gesichtspunkt hätte sich die belangte Behörde umso mehr mit der Bestimmung des § 2 Abs 1 BZP-VO auseinander setzen müssen, zumal § 3 Abs 4 BZP-VO vorsehe, dass bei erheblichen Zweifeln an der finanziellen Leistungsfähigkeit des Antragstellers die Behörde den Nachweis verlangen könne, dass keine erheblichen Rückstände an Steuern oder an Beiträgen zur Sozialversicherung bestehen, die aus unternehmerischer Tätigkeit geschuldet werden. Dazu komme, dass gerade die finanzielle Leistungsfähigkeit des Mitbeteiligten im erstinstanzlichen Verfahren von der beschwerdeföführenden Partei stets bestritten worden sei, da der Mitbeteiligte in den verschiedensten parallel geföhrten Verfahren immer wieder dieselben Eigenmittel durch dasselbe Gutachten nachgewiesen habe.

2.2. Gemäß § 11 KfLG ist die finanzielle Leistungsfähigkeit (§ 7 Abs 1 Z 1 KfLG) gegeben, wenn die zur ordnungsgemäßen Inbetriebnahme und Föhrung des Unternehmens erforderlichen finanziellen Mittel nachweislich verfübar sind.

Die (unter anderem) auf § 11 KfLG gestützte Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über den Zugang zum mit Kraftfahrzeugen betriebenen Personenbeförderungsgewerbe (Berufszugangsverordnung Kraftfahrlinien- und Gelegenheitsverkehr - BZP-VO), BGBl Nr 889/1994 idF BGBl II Nr 46/2001, regelt in ihrem zweiten Abschnitt die Beurteilung und den Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit wie folgt:

"Beurteilung der finanziellen Leistungsfähigkeit

§ 2. (1) Bei der Beurteilung der finanziellen Leistungsfähigkeit hat die zuständige Behörde insbesondere zu berücksichtigen:

1. den letzten Jahresabschluss des Unternehmens, falls ein solcher erstellt wurde;
2. die verfübaren Mittel einschließlich Bankguthaben, mögliche Überziehungskredite und Darlehen;
3. als Sicherheit für das Unternehmen verfübare Guthaben und Vermögensgegenstände;
4. die Kosten einschließlich der gesamten Anschaffungskosten und der Anzahlungen für Fahrzeuge, Grundstücke und Gebäude, Anlagen und Ausrüstungen sowie
5. das Betriebskapital.

(2) Das Unternehmen muss jedenfalls über Eigenkapital und ungesteuerte Rücklagen verfüben, die sich

1. für den Personenkraftverkehr auf mindestens 18 000 Euro (247 685,40 S) für das erste und auf mindestens 10 000 Euro (137 603 S) für jedes weitere Fahrzeug belaufen, und

2. für die Z 2-Gewerbe auf mindestens 7 500 Euro (103 202,25 S) für jedes Fahrzeug belaufen.

(3) Für die Berechnung nach Abs. 2 sind hinsichtlich des Kraftfahrlinienverkehrs die einzusetzenden bzw. eingesetzten Fahrzeuge und hinsichtlich des Gelegenheitsverkehrs die beantragten bzw. die von der Konzession umfassten Fahrzeuge heranzuziehen.

Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit

§ 3. (1) Die finanzielle Leistungsfähigkeit ist für den Personenkraftverkehr durch Vorlage eines Gutachtens einer Bank oder eines anderen befähigten Kreditinstitutes, eines Steuerberaters, Wirtschaftstreuhanders oder Wirtschaftsprüfers nachzuweisen. Für das Gutachten ist das Formblatt gemäß Anlage 10 zu verwenden. Wenn sich aus dem Gutachten ergibt, dass kein ausreichendes Eigenkapital vorhanden ist, kann der Fehlbetrag durch eine Haftungs- oder Garantieerklärung von ausreichend solventen Dritten ersetzt werden.

...

(4) Bei erheblichen Zweifeln an der finanziellen Leistungsfähigkeit des Antragstellers kann die Behörde zusätzlich den Nachweis verlangen, dass keine erheblichen Rückstände an Steuern oder an Beiträgen zur Sozialversicherung bestehen, die aus unternehmerischer Tätigkeit geschuldet werden.

(5) Alle Nachweise (mit Ausnahme des Jahresabschlusses) dürfen zum Zeitpunkt ihrer Vorlage an die Behörde nicht älter als drei Monate sein."

2.3. Die belangte Behörde hat sich mit der Konzessionsvoraussetzung der finanziellen Leistungsfähigkeit im angefochtenen Bescheid (auf den Seiten 10 und 11) näher auseinander gesetzt und ist auf der Grundlage des von ihr als unbedenklich beurteilten "Gutachtens" im Sinne des § 3 BZP-VO zum Ergebnis gekommen, dass der Mitbeteiligte über die zur ordnungsgemäßen Inbetriebnahme und Führung des Unternehmens erforderlichen finanziellen Mittel verfügt.

Der Verwaltungsgerichtshof kann dies nicht als rechtswidrig erkennen:

Die in Ausführung des § 11 KfIG erlassene BZP-VO legt in ihrem § 3 ausdrücklich die Art des Nachweises der finanziellen Leistungsfähigkeit des Konzessionswerbers fest. Das nach dieser Bestimmung erforderliche, einem im Anhang zur BZP-VO enthaltenen Formblatt entsprechende "Gutachten" (materiell handelt es sich dabei nicht um ein Gutachten, sondern um eine der Bankbestätigung nach § 10 Abs 3 GmbHG vergleichbare Bestätigung) wurde vom Mitbeteiligten im Verfahren vorgelegt. Auf diesem Formblatt wurde - von der belangten Behörde festgestellt und auch von der beschwerdeführenden Partei unbestritten - von einem Wirtschaftstreuhanders das Vorliegen des nach § 2 Abs 2 BZP-VO geforderten Eigenkapitals bzw unversteuerter Rücklagen bestätigt; weiters wurde auf dem Formblatt auch bestätigt ("Bestätigungsvermerk II"), dass das Unternehmen die für die ordnungsgemäße Ingangsetzung/den ordnungsgemäßen Betrieb erforderlichen finanziellen Mittel aufweist.

Die im Formblatt vorgesehene Erklärung des Wirtschaftstreuhanders, wonach der Konzessionswerber über die erforderlichen finanziellen Mittel verfüge, vermag die von der Behörde zu treffende rechtliche Beurteilung, ob die in § 11 KfIG und § 2 BZP-VO bestimmten finanziellen Voraussetzungen für die Erteilung der Kraftfahrkonzession vorliegen, nicht zu ersetzen. Liegen jedoch nach den sonstigen Ergebnissen des Verwaltungsverfahrens keine Hinweise darauf vor, dass die Bestätigung unzutreffend sein könnte, kann es nicht als rechtswidrig erkannt werden, wenn die belangte Behörde auf Grund des demnach unbedenklichen "Gutachtens" im Sinne des § 3 Abs 1 BZP-VO das Vorliegen der finanziellen Voraussetzungen als gegeben angesehen hat.

Der Verwaltungsgerichtshof teilt auch nicht die Ansicht der beschwerdeführenden Partei, wonach erhebliche Zweifel am Vorliegen der finanziellen Voraussetzungen bestünden, schon weil der Mitbeteiligte die Eigenkapitalvoraussetzungen nach § 2 Abs 2 BZP-VO nur in geringem Maße überschreite. Wenn der Verordnungsgeber vorsieht, dass der Konzessionswerber mindestens über Eigenkapital in einer bestimmten Höhe verfügen muss, so geht er davon aus, dass bei Erfüllung dieser Voraussetzung die erforderliche spezifische finanzielle Leistungsfähigkeit des Konzessionswerbers zur Ausübung der mit der Konzession verbundenen Berechtigung gegeben ist. Allein der Umstand, dass die Mindestkapitalausstattung nur in geringem Ausmaß überschritten wird, kann daher für sich allein keine Zweifel am Vorliegen der Voraussetzung der ausreichenden finanziellen Leistungsfähigkeit begründen. Weitere Umstände, die gegebenenfalls das Vorliegen dieser Voraussetzung trotz nachgewiesenem Mindestkapital zweifelhaft erscheinen lassen könnten, wie zum Beispiel Exekutionen oder auch häufige oder schwer wiegende Zahlungsanstände,

sind im Verfahren nicht hervorgekommen und wurden auch von der beschwerdeführenden Partei nicht behauptet.

Wenn die beschwerdeführende Partei in diesem Zusammenhang auch rügt, es sei nicht ersichtlich, ob die belangte Behörde eine Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit im Sinne des § 2 Abs 1 BZP-VO vorgenommen habe, da sie diese Bestimmung im angefochtenen Bescheid nicht zitiert habe, ist ihr entgegenzuhalten, dass die Form des Nachweises der finanziellen Leistungsfähigkeit im Sinne des § 2 BZP-VO (bzw des § 11 KfLG) in § 3 BZP-VO geregelt ist und der belangten Behörde ein nach dieser Bestimmung gefordertes Gutachten vorgelegen ist, das sie ihrer Beurteilung zu Grunde gelegt hat. Dass dieses Gutachten - das sich grundsätzlich auf alle nach § 2 BZP-VO zu berücksichtigenden Aspekte bezieht, auch wenn im vorliegenden Fall für den Mitbeteiligten, der noch keine Kraftfahrlinie betreibt, einige Kennzahlen nicht angegeben werden konnten - unzutreffend sei, wird auch von der beschwerdeführenden Partei nicht behauptet.

Soweit schließlich die beschwerdeführende Partei geltend macht, dass der Mitbeteiligte dasselbe Gutachten im Sinne des § 3 BZP-VO in mehreren Verfahren betreffend die Vergabe von Kraftfahrlinienkonzessionen vorgelegt habe, ist festzuhalten, dass der Mitbeteiligte unstrittig zum Zeitpunkt der Erlassung des angefochtenen Bescheides über keine weitere Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie verfügte. Für die verfahrensgegenständliche Konzession wurde mit dem vorgelegten Gutachten der Nachweis der finanziellen Leistungsfähigkeit erbracht und es kann dahingestellt bleiben, ob das konkrete Gutachten im Hinblick auf die darin angeführte Zahl von 10 Omnibussen, mit denen das Kraftfahrlinienunternehmen betrieben werden sollte, auch zum Nachweis der finanziellen Voraussetzungen im Hinblick auf weitere vom Mitbeteiligten beantragte Konzessionen geeignet war.

3. Zur Konzessionsvoraussetzung der Zuverlässigkeit bestimmt § 9 KfLG:

"§ 9. (1) Als zuverlässig (§ 7 Abs. 1 Z 1) ist anzusehen, wer das Unternehmen unter Beachtung der für den Betrieb von Kraftfahrlinien geltenden Vorschriften führt und die Allgemeinheit beim Betrieb des Unternehmens vor Schaden und Gefahren bewahrt.

(2) Der Personenkraftverkehrsunternehmer als natürliche Person (§ 1 Abs. 2) oder der gemäß § 10 Abs. 5 erforderliche Betriebsleiter ist insbesondere nicht mehr als zuverlässig anzusehen, wenn

1. er wegen einer oder mehrerer mit Vorsatz begangener strafbarer Handlungen zu einer mehr als einjährigen Freiheitsstrafe verurteilt wurde und die Verurteilung weder getilgt ist, noch der Beschränkung der Auskunft aus dem Strafregister unterliegt (§ 6 Tilgungsgesetz 1972, BGBl. Nr. 68);

2. ihm auf Grund der geltenden Vorschriften die Berechtigung für den Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers rechtskräftig entzogen wurde;

3. er wegen schwerer Verstöße gegen die Vorschriften über

a) die für den Berufszweig geltenden Entlohnungs- und Arbeitsbedingungen oder

b) die Personenbeförderung auf der Straße, insbesondere die Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer, die Gewichte und Abmessungen der eingesetzten Fahrzeuge, die Sicherheit im Straßenverkehr und die Sicherheit der Fahrzeuge und den Umweltschutz sowie die sonstigen Vorschriften hinsichtlich der Berufspflichten

arbeitsgerichtlich verurteilt oder rechtskräftig bestraft wurde.

(3) Um die Aufsichtsbehörden vom Wegfall der Voraussetzung der Zuverlässigkeit in Kenntnis zu setzen, haben den Aufsichtsbehörden den Eintritt von Sachverhalten, die den Tatbeständen des Abs. 2 entsprechen, folgende Stellen zu melden:

1.

die jeweils andere Aufsichtsbehörde nach Z 2,

2.

die Bezirksverwaltungsbehörden nach Z 3 lit. a,

3.

die Bezirksverwaltungsbehörden und die Bundespolizeidirektionen nach Z 3 lit. b."

3.2. Die beschwerdeführende Partei rügt die zur Zuverlässigkeit des Mitbeteiligten getroffenen Feststellungen und

meint, dass mit der von der belangten Behörde zitierten Strafregisterbescheinigung sowie dem Auszug aus dem Verwaltungsstrafregister allein nicht sämtliche der Ausschließungsgründe des § 9 Abs 2 KfIG widerlegt werden könnten. Auch könne dem Bescheid nicht entnommen werden, ob "die Negativvoraussetzung des § 9 Abs 3 KfIG" (gemeint wohl: § 9 Abs 2 Z 3 KfIG) beim Mitbeteiligten vorliege.

3.3. Diesem Beschwerdevorbringen ist entgegenzuhalten, dass die belangte Behörde das Vorliegen der Zuverlässigkeit im Sinne des § 9 Abs 1 KfIG zu beurteilen hatte und dabei - da es sich um eine erstmalige Konzessionserteilung an den Mitbeteiligten handelte - eine Prognoseentscheidung treffen musste, ob vom Mitbeteiligten als Kraftfahrlinienunternehmer die Beachtung der für den Betrieb von Kraftfahrlinien geltenden Vorschriften und die Bewahrung der Allgemeinheit beim Betrieb des Unternehmens vor Schaden und Gefahren zu erwarten ist. Die in § 9 Abs 2 KfIG demonstrativ angeführten "Ausschlussgründe" stellen Umstände dar, bei deren Vorliegen die erforderliche Zuverlässigkeit nicht mehr gegeben wäre. Die belangte Behörde hat derartige "Ausschlussgründe" nicht festgestellt und den Mitbeteiligten auf Grund von Straf- bzw Verwaltungsstrafregisterauskünften, aus denen keine die Zuverlässigkeit in Frage stellenden Umstände hervorgehen, als zuverlässig beurteilt. Dass dabei nicht ausdrücklich auf die Ausschlussgründe nach § 9 Abs 2 Z 3 KfIG eingegangen wurde, ist vor dem Hintergrund, dass der Beschwerdeführer noch nicht als Kraftfahrlinienunternehmer tätig war, nachvollziehbar. Auch die beschwerdeführende Partei macht im Übrigen nicht geltend, dass beim Mitbeteiligten Gründe vorlägen, die seine Zuverlässigkeit tatsächlich in Zweifel ziehen könnten.

4.1. Die beschwerdeführende Partei wendet sich auch gegen die von der belangten Behörde getroffene Beurteilung, dass die Art der Linienführung eine zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses gewährleiste und damit die Konzessionsvoraussetzung des § 7 Abs 1 Z 3 KfIG gegeben sei. Gesetzlich gefordert sei ein positiv vorliegendes Verkehrsbedürfnis und dass die Art der beantragten Linienführung dieses Verkehrsbedürfnis zweckmäßig und wirtschaftlich befriedige. Zwar dürfe wegen eines mangelnden Verkehrsbedürfnisses die Erteilung der Konzession nicht verweigert werden, doch seien noch weitere Kriterien zu berücksichtigen (die beschwerdeführende Partei verweist diesbezüglich pauschal auf ihre Berufung sowie auf ihre "Stellungnahmen" im Verwaltungsverfahren, die jedoch konkrete Bedenken gegen die Art der Linienführung unter dem Gesichtspunkt der zweckmäßigen und wirtschaftlichen Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses nicht erkennen lassen). Die beschwerdeführende Partei weist weiters auf § 20 ÖPNRV-G 1999 hin, der zwar mit 1. Jänner 2004 außer Kraft getreten sei, aber "in einer wirtschaftlichen Gesamtbetrachtung" zu berücksichtigen sei. Auch hätten sich zahlreiche Gemeinden und diverse Interessenvertretungen nicht aktiv für die Erteilung einer weiteren Konzession ausgesprochen. Schließlich habe die belangte Behörde das von der beschwerdeführenden Partei vorgelegte Gesamtverkehrskonzept R 2003 unberücksichtigt gelassen.

4.2. Auch wenn die beschwerdeführende Partei zutreffend einräumt, dass das Vorhandensein eines Verkehrsbedürfnisses nicht Voraussetzung für die Konzessionserteilung ist, richtet sich ihr Vorbringen zur Konzessionsvoraussetzung des § 7 Abs 1 Z 3 KfIG der Sache nach doch darauf, einen Bedarf für die vom Mitbeteiligten beantragte Kraftfahrlinienkonzession zu bestreiten. Konkrete Einwendungen im Hinblick auf die Linienführung (etwa betreffend die Wahl der Halte- und Umsteigestellen; vgl dazu das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 5. Dezember 1989, G 229/89 ua, VfSlg 12.236) bringt die beschwerdeführende Partei hingegen nicht vor.

Auch der Verweis auf eine "wirtschaftliche Gesamtbetrachtung" unter Berücksichtigung der außer Kraft getretenen Bestimmung des § 20 ÖPNRV-G 1999 (nach der "verkehrspolitisch nicht notwendige

Parallelführungen von Kraftfahrlinien ... zu vermeiden" waren),

vermag schon deswegen keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides aufzuzeigen, daß § 7 Abs 1 Z 3 KfIG keine "wirtschaftliche Gesamtbetrachtung" unter Zugrundelegung verkehrspolitischer Zielsetzungen vorsieht. Zudem ist festzuhalten, dass das ÖPNRV-G nach seinem § 1 "die organisatorischen und finanziellen Grundlagen für den Betrieb des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs" festlegen soll und dazu auch Regelungen über Verkehrsverbünde vorsieht, jedoch keine zusätzlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession aufstellt.

Schließlich zeigt die beschwerdeführende Partei nicht auf, welche konkreten Bedenken gegen die Linienführung sich aus dem von ihr im Verwaltungsverfahren vorgelegten Gesamtverkehrskonzept R 2003 im Hinblick auf das Vorliegen der Konzessionsvoraussetzung des § 7 Abs 1 Z 3 KfIG ergeben, sodass auch die von der beschwerdeführenden Partei

gerügte mangelnde Berücksichtigung dieses Verkehrskonzepts im angefochtenen Bescheid keinen relevanten Verfahrensmangel darstellt.

5.1. Die beschwerdeführende Partei rügt, dass die belangte Behörde amtswegige Ermittlungen unterlassen habe, um festzustellen, ob der beantragte Kraftfahrlinienverkehr im Sinne des § 7 Abs 1 Z 4 lit c KfLG einer dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechenden Ausgestaltung des Verkehrs durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs 4 KfLG) die beantragte Linie ganz oder teilweise fällt, vorgriffe. Die belangte Behörde meine offenbar, es wäre Aufgabe der beschwerdeführenden Partei gewesen, Alternativen vorzuschlagen und sie als Behörde würde keine Verpflichtung treffen, "von Amts wegen die Möglichkeit allfälliger Alternativen zu prüfen." In § 7 Abs 1 Z 4 KfLG gehe es jedoch um öffentliche Interessen, deren Wahrnehmung der Behörde von Amts wegen obliege. Die beschwerdeführende Partei habe zudem auch ein konkretes Verkehrskonzept für den Raum R vorgelegt "und den Antrag gestellt, die sich daraus ergebenden Verbesserungen der Verkehrsbedienung der Beschwerdeführerin bekannt zu geben und einen entsprechenden Umsetzungszeitraum mit höchstens 6 Monaten zu gewähren". Auch das Verkehrskonzept habe die belangte Behörde in der Folge unberücksichtigt gelassen.

Schließlich macht die beschwerdeführende Partei geltend, sie wäre in den unterinstanzlichen Verfahren sogar bereit gewesen, entsprechende Alternativen aufzuzeigen, wofür es jedoch erforderlich gewesen wäre, ihr mitzuteilen, von welchen Verbesserungen, die durch die Erteilung der beantragten Konzession erreicht werden könnten, die erstinstanzliche Behörde - und in weiterer Folge die belangte Behörde - überhaupt ausgehe. Nur wenn bekannt sei, welche gemäß § 7 Abs 1 Z 4 lit c KfLG notwendige Verbesserungen die Behörde überhaupt annehme, könnten entsprechende Alternativvorschläge aufgezeigt werden.

5.2. Zu diesem Vorbringen ist zunächst festzuhalten, dass nach dem bereits zitierten Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 5. Dezember 1989 an einem möglichst gut funktionierendem System des linienmäßigen Personenverkehrs ein erhebliches öffentliches Interesse besteht und es zur Erreichung des Ziels einer optimalen Versorgung der Bevölkerung mit Kraftfahrlinien ein geeignetes und adäquates Mittel ist, bei der Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession darauf Bedacht zu nehmen, welche Auswirkungen die geplante neue Kraftfahrlinie auf den bereits bestehenden Kraftfahrlinien- und Eisenbahnlinienverkehr hat. Dieses Ziel soll durch die Bestimmungen des § 7 Abs 1 Z 4 lit b und c KfLG erreicht werden.

Während nun § 7 Abs 1 Z 4 lit b iVm § 14 Abs 2 KfLG darauf abstellt, dass die neue Kraftfahrlinie die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch das bestehende Verkehrsunternehmen einschneidend beeinträchtigt (was dann der Fall ist, wenn das Verkehrsunternehmen hinsichtlich der gefährdeten Linie einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmehausfall erleidet), soll § 7 Abs 1 Z 4 lit c KfLG nicht die aktuelle Erfüllung von Verkehrsaufgaben durch bestehende Kraftfahrlinienunternehmen schützen, sondern ermöglicht auch die Bedachtnahme auf eine erst vorzunehmende Ausweitung (oder sonstige Abänderung) des Verkehrsangebots durch bestehende Verkehrsunternehmen.

Die belangte Behörde ist dabei zutreffend davon ausgegangen, dass es der beschwerdeführenden Partei obliegen 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 verwirklichtbar wäre. Diese Darlegungspflicht ergibt sich schon aus dem Umstand, dass § 7 Abs 1 Z 4 lit c KfLG zwar die Möglichkeit einer Fristsetzung für die Durchführung der Verbesserung vorsieht, dies jedoch der Behörde nicht erlaubt, einem Verkehrsunternehmen ohne einen darauf gerichteten Antrag eine bestimmte Verbesserung der Verkehrsbedienung vorzuschreiben.

Die beschwerdeführende Partei stützt ihre Argumentation zudem darauf, dass nach dem Gesetzeswortlaut eine "notwendige Verbesserung" vorliegen müsse, sodass die belangte Behörde die Frage zu beurteilen hätte, ob die beantragte Linie zu einer Verbesserung der Verkehrsbedienung führe und ob diese Verbesserung notwendig sei.

Dieser Auslegung kann jedoch im Lichte des zitierten Erkenntnisses des Verfassungsgerichtshofes vom 5. Dezember 1989 nicht gefolgt werden, würde dies doch der Bestimmung im Ergebnis gerade jene Bedeutung beilegen, wie sie der vom Verfassungsgerichtshof in diesem Erkenntnis aufgehobenen Bestimmung (§ 4 Abs 1 Z 3 KfLG 1952, BGBl Nr 84: "wenn ein Verkehrsbedürfnis vorhanden ist") zukam. Auch § 7 Abs 1 Z 4 lit c KfLG kann daher nicht so

verstanden werden, dass eine Konzessionserteilung zunächst ein (amtswegig zu ermittelndes) Verkehrsbedürfnis voraussetzen würde, das zudem nicht binnen einer bestimmten Frist - in der Art eines Eintrittsrechts - von einem bestehenden Verkehrsunternehmen erfüllt wird.

Der belangten Behörde kann daher nicht entgegengetreten werden, wenn sie mangels eines konkreten Vorbringens der beschwerdeführenden Partei, in welcher Weise die vom Mitbeteiligten beantragte Kraftfahrlinienkonzession einer von ihr geplanten Verbesserung der Verkehrsbedienung vorgegriffen hätte, zum Ergebnis gekommen ist, dass die Konzessionserteilung nicht aus dem Grunde des § 7 Abs 1 Z 4 lit c KfLG zu versagen war.

6. Die beschwerdeführende Partei macht schließlich auch geltend, dass der Konzessionsausschlussgrund des § 7 Abs 1 Z 4 lit b KfLG vorliege. Das diesbezügliche Beschwerdevorbringen (Punkt 6.3 lit b der Beschwerde) bezieht sich ausschließlich auf das erstinstanzliche Verfahren und den erstinstanzlichen Bescheid, sodass es schon aus diesem Grunde nicht geeignet ist, eine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides aufzuzeigen. Einer Auslegung des diesbezüglichen - fast wortwörtlich aus der Berufung gegen den erstinstanzlichen Bescheid übernommenen - Beschwerdevorbringens dahingehend, dass es sich inhaltlich nicht gegen den erstinstanzlichen, sondern gegen den hier angefochtenen Bescheid richte und bloß ein Vergreifen im Ausdruck vorliege, steht entgegen, dass gerade die in diesem Zusammenhang wesentliche Frage des möglichen Einnahmenentfalls der beschwerdeführenden Partei in der mündlichen Verhandlung vor der belangten Behörde ausdrücklich erörtert wurde. Die beschwerdeführende Partei konnte dabei insbesondere ihre Bedenken gegen die Annahmen der erstinstanzlichen Behörde vorbringen und die belangte Behörde hat sich im angefochtenen Bescheid mit dem in der Berufung (und nun in der diesbezüglich fast wortgleichen Beschwerde) vorgebrachten Bedenken auseinander gesetzt, sodass sich der konkrete "Anfechtungsgegenstand" vom Berufungs- zum Verwaltungsgerichtshofverfahren auch inhaltlich signifikant geändert hat. Vor diesem Hintergrund kann aber die fast wortwörtliche Übernahme des Berufungsvorbringens, einschließlich der ausdrücklichen Behauptung der inhaltlichen Rechtswidrigkeit des erstinstanzlichen Bescheids, in der Beschwerde nicht als bloßes Versehen, das einer berichtigenden Auslegung zugänglich wäre, verstanden werden.

7. Die Beschwerde war daher gemäß § 42 Abs 1 VwGG als unbegründet abzuweisen.

Der Ausspruch über den Aufwandersatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2003, BGBl II Nr 333.

Wien, am 17. Dezember 2008

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2008:2006030014.X00

Im RIS seit

05.02.2009

Zuletzt aktualisiert am

08.02.2018

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at