jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE Vwgh Erkenntnis 2008/12/17 2006/03/0060

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 17.12.2008

Index

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

Norm

AVG §37;
AVG §45 Abs2;
KflG 1999 §14 Abs3;
KflG 1999 §7 Abs1 Z4 litb;
VwGG §42 Abs2 Z3 litb;
VwGG §42 Abs2 Z3 litc;
VwRallg;

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, vertreten durch Dr. Norbert Wess, Rechtsanwalt in 1010 Wien, Himmelpfortgasse 20/2, gegen den Bescheid des Unabhängigen Verwaltungssenates des Landes Oberösterreich vom 6. Februar 2006, Zl. VwSen-600033/28/Kl/Hu, 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

Der angefochtene Bescheid wird wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufgehoben.

Der Bund hat der beschwerdeführenden Partei Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.171,20 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Mit dem angefochtenen Bescheid hat die im Devolutionsweg zuständig gewordene belangte Behörde dem Antrag des Mitbeteiligten Folge gegeben und ihm die Konzession zum Betrieb der im angefochtenen Bescheid hinsichtlich der Streckenführung näher beschriebenen Kraftfahrlinie H - R in beiden Fahrtrichtungen nach Maßgabe des dem Antrag angeschlossen gewesenen Haltestellenverzeichnisses und mit der Maßgabe, dass die Anfangs- /Endhaltestelle in H nur durchfahren und dort nicht gewendet wird, mit Omnibussen mit zwei Achsen, maximal 12 m Länge, 2,5 m Breite und

einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 18 t, für die Dauer von 10 Jahren bis zum 28. Februar 2016 ganzjährig, an Schultagen, Montag bis Samstag, unter der Auflage einer Fahrplanabsprache mit der beschwerdeführenden Partei erteilt.

Begründend führt die belangte Behörde nach Darlegung des Verfahrensganges - einschließlich des in dieser Sache bereits ergangenen hg Erkenntnisses vom 18. Oktober 2005, Zlen 2005/03/0163, 0164 - aus, dass die beschwerdeführende Partei im fortgesetzten Verfahren weitere Stellungnahmen eingebracht und gemäß § 7 Abs 1 Z 4 lit b und § 14 KflG die Einnahmenausfälle im Jahr 2004 und deren Einfluss auf die wirtschaftliche Betriebsführung der Kraftfahrlinien dargestellt habe. Für die Kraftfahrlinie R - S seien Schüler-/Lehrlingserlöse von EUR 89.960,--, FSD (Fahrscheindrucker)-Einnahmen von EUR 25.759,-- , keine Bestellleistungen und Ab- bzw Durchtarifierungsverluste von EUR 3.309,--, in Summe EUR 119.027,-- angegeben worden. Für die Kraftfahrlinie R - H - W - L seien Schüler-/Lehrlingserlöse von EUR 106.971,--, FSD-Einnahmen von EUR 99.671,--, Bestellleistungen von EUR 50.541,--, Ab- bzw Durchtarifierungsverluste von EUR 162.773,--, in Summe EUR 419.956,-- angegeben worden. Im Jahr 2004 seien insgesamt EUR 538.983,-- netto erzielt worden. Auf Grund des KflG bestehe keine formelle Genehmigung der Fahrpläne und der Antragsteller (Mitbeteiligter) könne die Anzahl der Kurse beliebig erweitern, sodass von einer umfassenden Konkurrenzierung der bestehenden Linien auszugehen sei, es müsse daher, so die beschwerdeführende Partei, angenommen werde, dass es zu einem Parallelverkehr zwischen S und R zu 100 % mit der Kraftfahrlinie A sowie zwischen H und W zu 18 % der Fahrstrecke der Kraftfahrlinie B kommen werde. Es sei daher mit einem Erlösverlust von ca EUR 87.300,-- jährlich zu rechnen; dies wären 20,79 % der Gesamteinnahmen dieser Kraftfahrlinien.

Die beschwerdeführende Partei habe daher das Ersuchen um Auflagen der Fahrplanabsprache, der Verhängung von Bedienungsverboten und der Beschränkung auf das beantragte Kurspaar und die dargestellten Fahrzeiten bekräftigt.

Hinsichtlich der Kraftfahrlinie L - He - J - P seien Schüler- /Lehrlingserlöse von EUR 94.280,-- und FSD-Einnahmen von EUR 92.340,--, insgesamt also EUR 186.620,-- angegeben worden. Im Hinblick auf einen deckungsgleichen Streckenabschnitt von 15 % seien Einnahmenverluste von 15 % der Gesamteinnahmen, nämlich EUR 27.993,--, anzunehmen und die beschwerdeführende Partei habe daher die Abweisung des Antrags begehrt.

Seitens des Mitbeteiligten sei ein Gutachten zur Feststellung der finanziellen Leistungsfähigkeit in Ansehung von 10 Omnibussen vom 20. Mai 2005 sowie eine Liste der bei Konzessionserteilung zum Einsatz gelangenden Busse, welche angemietet würden, vorgelegt worden.

Die belangte Behörde habe eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt. Die beschwerdeführende Partei habe hinsichtlich der von ihr betriebenen Kraftfahrlinien B, A und C auf die Stellungnahmen und Einwendungen im bisherigen Verfahren sowie die beantragte Fahrplanabsprache, die beantragten Bedienungsverbote und die Beschränkung auf das beantragte Kurspaar und die angegeben Fahrplanzeiten hingewiesen. Zu den vorgebrachten Einnahmenverlusten habe die beschwerdeführende Partei ausgeführt, dass für das Jahr 2004 für die genannten Linien die Gesamteinnahmen eruiert worden seien und entsprechend dem Prozentsatz der Gleichlaufstrecke ein Einnahmenverlust errechnet worden sei. Dieser sei um ein Gefährdungspotenzial von 50 % vermindert worden. Damit sei gemeint, dass sich vermutlich die Fahrgäste (Schüler) auf beide Linien im Gleichlauf aufteilen würden. Hinsichtlich der Linie B bestehe eine Gleichlaufstrecke im Ausmaß von 18 %. Wie viele Haltestellen sich dort befinden und wie viele Personen dort ein- und aussteigen würden, werde in einer Prozentangabe nicht ausgedrückt. Die beschwerdeführende Partei verweise darauf, dass ihr keine anderen Daten bekannt seien und die gegebene Darstellung die einzige Möglichkeit sei, einen Einnahmenausfall ziffernmäßig darzulegen. Die Linie B von H nach W werde weiter fortgesetzt nach L; die LinieA fahre ausschließlich zwischen S und R. Die Kurse beider Linien würden zeitgleich mit der beantragten Linie geführt. Die genannten Linien würden allerdings als Auftragsfahrten durch das Gelegenheitsverkehrsunternehmen S. im Namen der beschwerdeführenden Partei durchgeführt. Weiters seien die Fahrpläne der Linien B und A vorgelegt worden. Der Kurs 108 der Linie B habe eine Abfahrtszeit in Ha um 06.03 Uhr, in H um 06.15 Uhr und eine Ankunft in W um 06.32 Uhr und werde zeitgleich mit der beantragten Linie geführt, zumal diese um 06.10 Uhr in H beginne und in W um 06.31 Uhr ankomme. Auch würden die selben Haltestellen bedient. Bei der Linie A fahre der Kurs Nr 102 in S um 06.40 Uhr ab und komme um 07.30 Uhr in R an. Die beantragte Linie fahre um 06.43 Uhr in S ab und komme um 07.31 Uhr in R an. Auch die Rückfahrt der Linie A mit dem Kurs Nr 105 (Abfahrt in R um 12.00 Uhr, Ankunft in S um 12.45 Uhr) decke sich mit der beantragten Linie mit Abfahrt um 11.55 Uhr in R und Ankunft in S um 12.43 Uhr.

Schließlich habe die beschwerdeführende Partei auf das Verkehrskonzept 2003 mit Stand vom August 2004, welches im Jahr 2006 tatsächlich durchgeführt werden sollte, verwiesen und um Berücksichtigung gemäß § 7 Abs 1 Z 4 lit c KflG ersucht. Schließlich habe die beschwerdeführende Partei beantragt, ihr einen entsprechenden Auftrag unter einer Fristsetzung von höchstens sechs Monaten zur verbesserten Verkehrsführung zu erteilen.

Der Mitbeteiligte habe in der mündlichen Verhandlung seine im schriftlichen Stellungnahmeverfahren erteilte Zustimmung zur Beschränkung auf das beantragte Kurspaar und die beantragten Fahrplanzeiten zurückgezogen. Weiters habe er erklärt, dass er einer Auflage über eine Fahrplanabsprache mit der beschwerdeführenden Partei zustimme. Weiters habe er sich gegen einen Auftrag zur verbesserten Verkehrsführung an die beschwerdeführende Partei ausgesprochen.

In rechtlicher Hinsicht führte die belangte Behörde aus, dass mit dem der Kundmachung am 13. Jänner 2006 folgenden Tag die Änderung des Kraftfahrliniengesetzes durch das Bundesgesetz BGBl I Nr 12/2006 in Kraft getreten sei. Gemäß § 52 Abs 3 KflG idF BGBl I Nr 12/2006 seien vor Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl I Nr 12/2006 eingereichte Anträge noch nach den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl I Nr 151/2004 zu erledigen. Es sei daher auch für den gegenständlichen Antrag das KflG in der Fassung BGBl I Nr 151/2004 anzuwenden.

Nach Darlegung der Konzessionsvoraussetzungen des § 7 Abs 1 KflG führte die belangte Behörde aus, dass der Mitbeteiligte die geforderten Nachweise über die Zuverlässigkeit, die fachliche Eignung und die finanzielle Leistungsfähigkeit vorgelegt habe. Die persönlichen Voraussetzungen des Mitbeteiligten seien gegeben. Auch könne im Grunde des Anhörungsverfahrens gemäß § 5 KflG von einer zweckmäßigen und wirtschaftlichen Linienführung im Hinblick auf das in Betracht kommende Verkehrsbedürfnis ausgegangen werden, zumal von einigen berührten Gemeinden eine zusätzliche Verkehrsbedienung bzw zusätzliche Linienführung begrüßt werde. Insbesondere die Schüler bzw Lehrlingszahlen ließen eine zweckmäßige und wirtschaftliche Linienführung erwarten. Auch würden die Schüler in Auftragsfahrten durch ein Gelegenheitsverkehrsunternehmen befördert. Die befahrenen Straßen seien hinsichtlich des Bauzustands für den Verkehr geeignet.

Die beschwerdeführende Partei mache hinsichtlich der bestehenden Kraftfahrlinien A, B und C eine Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben gemäß § 7 Abs 1 Z 4 lit b KflG geltend. Dies begründe sie für die Kraftfahrlinie A mit einem Gleichlauf von 100 % und unter Einkalkulierung eines Gefährdungspotenzials von 50 %, daher mit einem Einnahmenausfall von 50 %. Dies entspreche einer Summe von EUR 59.513,50 für das Jahr 2004. Hinsichtlich der Kraftfahrlinie B bestehe ein Gleichlauf auf 18 % der Strecke und errechne sich bei einem Gefährdungspotenzial von 50 % ein Einnahmenausfall von EUR 33.247,35 im Jahr 2004. Für die Kraftfahrlinie C bestehe eine Gleichlaufstrecke von 15 % der Gesamtstrecke und es werde daher bei einem Gefährdungspotenzial von 50 % ein Einnahmenausfall von EUR 13.996,50 angegeben.

Gemäß § 14 Abs 1 KflG erstrecke sich der Verkehrsbereich nach § 7 Abs 1 Z 4 lit b KflG soweit, wie sich eine beantragte Kraftfahrlinie auf einen bereits konzessionierten öffentlichen Verkehr gefährdend auswirken könne. Eine Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben liege dann vor, wenn ein Verkehrsunternehmen in der Führung seines öffentlichen Verkehrs einschneidend beeinträchtigt werde; dies sei dann der Fall, wenn es hinsichtlich der gefährdeten Linie einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall erleide. Eine Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben habe die beschwerdeführende Partei nicht nachvollziehbar nachweisen können. Entgegen der ausdrücklichen Aufforderung "im erstinstanzlichen Verfahren" (gemeint: im Verfahren vor dem Landeshauptmann von Oberösterreich, bevor die Zuständigkeit auf Grund des Devolutionsantrages an die belangte Behörde übergegangen ist) wie auch durch die belangte Behörde anlässlich der Ladung zur öffentlichen mündlichen Verhandlung seien von der beschwerdeführenden Partei konkrete Zahlen, wie viele Personen betroffen seien und wie viele Fahrgäste durch die beantragte Kraftfahrlinie verloren gingen, nicht bekannt gegeben worden. Vielmehr stütze sich die beschwerdeführende Partei auf das Argument, dass ihr solche Zahlen nicht vorlägen. Als Berechnungsgrundlage stütze sie sich auf den Anteil der Gleichlaufstrecke. Dieser Berechnungsgrundlage sei aber entgegenzuhalten, dass damit nicht gesagt werden könne, ob und wie viele Haltestellen in diesem Bereich vorhanden seien und wie viele Personen an diesen Haltestellen aus- oder einsteigen. Insbesondere bei den Linien B und C sei zu berücksichtigen, dass diese Linien nach L weitergeführt würden und daher eine Fahrgastabwanderung auf dem mit 18 bzw 15 % betroffenen Teilstück eher in einem minimalen Ausmaß zu erwarten sei, weil dann ohnehin für eine Weiterfahrt nach L umgestiegen werden müsste. Ein Fahrgastausfall könne sich daher nur eingeschränkt auf den örtlichen Verkehr in minimalem Ausmaß ergeben.

Obwohl auch für die Kraftfahrlinie A keine konkreten Fahrgastzahlen vorgelegt worden seien, sei auf Grund eines Gleichlaufs zu 100 % zu gleichen Fahrplanzeiten ein Einnahmenentfall zu erwarten, wobei die Annahme von 50 % nicht nachvollzogen werden könne. Vielmehr sei zu berücksichtigen, dass nach der allgemeinen Lebenserfahrung die Fahrgäste alte Gewohnheiten beibehalten würden und daher mit einem starken "Überlauf" der Fahrgäste zur neuen Kraftfahrlinie nicht zu rechnen sei. Allerdings sei der beschwerdeführenden Partei "der Einwand der Fahrplanabstimmung zuzugestehen", weil nach dem dem Antrag angeschlossenen Fahrplanentwurf lediglich ein zeitlicher Unterschied von wenigen Minuten vorgesehen sei. Dies führe daher auch zur Auffassung der belangten Behörde, dass eine Fahrplanabsprache mit der beschwerdeführenden Partei unbedingt erforderlich sei, insbesondere auch unter dem Aspekt, dass eine Linienführung zweckmäßig und wirtschaftlich gestaltet werden solle. Unter Ermittlung und Zugrundelegung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses sei daher eine Fahrplanabsprache und Abstimmung der Fahrplanzeiten zweckmäßig und sinnvoll. Einer diesbezüglichen Auflage gemäß § 16 Abs 1 Z 8 KflG habe der Antragsteller bereits in der mündlichen Verhandlung zugestimmt. Einem behaupteten - durch Zahlen nicht näher belegten - Fahrgastentfall sei aber auch noch entgegenzuhalten, dass sich im Bereich der Teilstrecke P - Hg die beschwerdeführende Partei durch eine parallele Linienführung der Kraftfahrlinien A und C selbst konkurrenziere. Auch aus dieser Sicht sei eine Fahrplanabsprache erforderlich.

Dem beantragten Bedienungsverbot zwischen H und W und zwischen S und R sei jedoch entgegenzuhalten, dass konkrete Fahrgastzahlen bzw ein Einnahmenentfall rückführbar auf konkrete Fahrgastzahlen nicht nachgewiesen worden seien und andererseits ein entsprechendes Bedienungsverbot angesichts der verschwindend klein bleibenden Strecke zwischen S und W überhaupt die beantragte Kraftfahrlinie erfassen würde, sodass dies eine Linienführung verunmöglichen würde. Aus dieser Sicht wäre daher die Linie zu versagen. Die von der beschwerdeführenden Partei beantragte Beschränkung auf das beantragte Kurspaar und die im Fahrplanentwurf dargestellten Fahrzeiten seien aber gerade aus der Sicht des geltend gemachten Einnahmenentfalls für dieses Kurspaar zu den angegeben Fahrzeiten nicht verständlich, da gerade zu diesen Zeiten auch ein zeitlicher Gleichlauf bestehe und diese Zeiten auf den Schülertransport und daher gesicherte Einnahmen abgestimmt seien. Die Einbeziehung weiterer vom Mitbeteiligten beantragter Linien bzw bestehender Kraftfahrlinien der Eltern des Mitbeteiligten sei mangels einer entsprechenden gesetzlichen Grundlage im KflG nicht möglich.

Hinsichtlich des weiters angeführten Ausschlussgrundes gemäß § 7 Abs 1 Z 4 lit c KflG sei auszuführen, dass die beantragte Kraftfahrlinie genau jenes öffentliche Bedürfnis und jene Ausgestaltung aufweise, die bereits die genehmigten Kraftfahrlinien A und B der beschwerdeführenden Partei aufwiesen. Es sei daher auch nicht von einer Abänderung der Ausgestaltung des bestehenden Verkehrs auszugehen. Darüber hinaus wären aber solche Verbesserungen von bestehenden Verkehrsunternehmen vorzuschlagen und auch entsprechend umzusetzen, wobei die Umsetzung innerhalb einer von der Aufsichtsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist zu erfolgen habe. Dies bedeute, dass nur über Verbesserungsvorschlag des berührten bestehenden Verkehrsunternehmens und über Antrag dieses Verkehrsunternehmens auf Festsetzung einer bestimmten Frist zur Umsetzung dieser Verbesserung die Aufsichtsbehörde 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 Aufsichtsbehörde. Die Vorlage eines Verkehrskonzeptes für eine ganze Region sei nicht als konkreter Verbesserungsvorschlag für die konkrete Linienführung anzusehen. Weiters sei die beschwerdeführende Partei mit ihrem Antrag nicht im Recht, dass die Aufsichtsbehörde von sich aus (amtswegig) dem bestehenden Unternehmen Verbesserungsvorschläge zu unterbreiten habe. Es liege sohin auch nicht ein Ausschließungsgrund gemäß § 7 Abs 1 Z 4 lit c KflG vor, weil die Erteilung der Konzession öffentlichen Interessen nicht zuwiderlaufe. Da sohin sämtliche persönlichen und übrigen Voraussetzungen gemäß KflG hinsichtlich des Mitbeteiligten und der von ihm beantragten Kraftfahrlinie vorlägen, sei dem Antrag Folge zu geben.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die Rechtswidrigkeit des 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 der Mitbeteiligte - eine Gegenschrift mit dem Antrag auf kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

1. 1. Die im vorliegenden Fall maßgebenden Bestimmungen des Kraftfahrliniengesetzes 1999 (KflG) BGBl I Nr 203/1999 in der Fassung BGBl I Nr 151/2004 haben auszugsweise folgenden Wortlaut "Antragspflicht für Konzessionen und Genehmigungen, Inhalt des Konzessionsantrages

§ 2. (1) Die Erteilung einer Konzession oder einer Genehmigung bedarf eines Antrages des Personenkraftverkehrsunternehmers. Dieser ist unmittelbar bei der Aufsichtsbehörde (§ 3) einzubringen.

(2) Der Konzessionsantrag hat 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 Parallellaufstrecken; 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; ...

...

Voraussetzungen und Ausschließungsgründe für die Erteilung von

Berechtigungen

§ 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, vorgriffe, und eines von diesen die notwendige Verbesserung der Verkehrsbedienung innerhalb einer

von der Aufsichtsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist von höchstens sechs Monaten vornimmt.

(2)...

...

Verkehrsbereich

§ 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 Streckenführung abzuändernden Konzession einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall zu erleiden, so hat es der Aufsichtsbehörde jene zum Teil nur ihm bekannten Daten zu liefern, anhand derer diese in die Lage versetzt wird, zu beurteilen, wie sich der Einnahmenausfall auf die wirtschaftliche Betriebsführung seiner Linie auswirken wird.

(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.

...

Auflagen

§ 16. (1) Im Bescheid, mit dem die Berechtigung erteilt wird, können aus öffentlichen Rücksichten bestimmte Auflagen vorgeschrieben werden, die dem Berechtigungswerber von der Aufsichtsbehörde vor Erteilung der Berechtigung bekanntzugeben sind.

(2) Als Auflagen kommen insbesondere in Betracht:

1. Bestimmungen über Art und Beschaffenheit der einzusetzenden Linienfahrzeuge, wie etwa Beschränkungen des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes;

2. die Verpflichtung zur fahrplanmäßigen Herstellung eines Anschlusses an andere Verkehrsmittel des öffentlichen Personenverkehrs;

3.

die Verpflichtung zur Führung einer Mindestanzahl von Kursen;

4.

die Verpflichtung zur Bedienung eines bestimmten Berufs- oder Schülerverkehrs;

5. das Verbot, auf einer bestimmten Teilstrecke Fahrgäste zur Beförderung nach einem anderen Ort innerhalb dieser Strecke - die Endpunkte miteingerechnet - aufzunehmen; dieses Verbot schließt jedoch nicht die Beförderung von Fahrgästen von Orten außerhalb der Verbotszone in Orte innerhalb derselben oder die Aufnahme von Fahrgästen in Orten der Verbotszone nach Orten außerhalb derselben aus (Zwischenbedienungsverbot);

6. das generelle Verbot jedes Zu- und Aussteigens auf einer bestimmten Teilstrecke einschließlich deren Endpunkte (Halteverbot);

7.

Beschränkungen der Anzahl der Kurse;

8.

die Fahrplanabsprache mit konkurrenzierten Verkehrsunternehmen des öffentlichen Personenverkehrs."

2. Die beschwerdeführende Partei macht unter anderem geltend, dass die belangte Behörde die Berechnungsmethode der beschwerdeführenden Partei hinsichtlich des Gefährdungspotenzials (im Sinne des § 7 Abs 1 Z 4 lit b iVm § 14 KflG) zu Unrecht kritisiert habe. Die beschwerdeführende Partei habe - auch in zahlreichen

Parallelverfahren - wiederholt dargelegt, dass es ihr auf Grund der ihr selbst zur Verfügung stehenden Unterlagen lediglich möglich sei, die (derzeitigen) Gesamteinnahmen ins prozentuelle Verhältnis zu den vom jeweiligen Konzessionsansuchen betroffenen Streckenabschnitt zu setzen. Anschließend werde hievon ein Gefährdungspotenzial von 50 % angenommen und berechnet. Die Annahme des Gefährdungspotenzials von 50 % gründe sich auf die Tatsache, dass das KflG keine formelle Genehmigung der Fahrpläne vorsehe und der Konzessionswerber die Anzahl der Kurse daher auch beliebig erweitern und ausweiten könne. Eine andere Berechnungsmethode wäre nur dann zu rechtfertigen, wenn sich der Mitbeteiligte bezüglich seines Konzessionsantrages ausdrücklich auf das von ihm selbst beantragte Kurspaar und die von ihm selbst beantragten Kurszeiten beschränken würde. Der Mitbeteiligte habe die beschwerdeführende Partei in "Sicherheit gewiegt", allerdings nur bis zur mündlichen (und letzten) Verhandlung vor der belangten Behörde, in der er die Zustimmung zur Beschränkung auf das von ihm selbst beantragte Kurspaar und die von ihm selbst beantragten Kurszeiten wieder - ohne Angabe von Gründen - zurückgezogen habe.

Das Verfahren sei daher mangelhaft geblieben. Auf Grund der "Kehrtwendung" des Mitbeteiligten hätte die belangte Behörde von einer umfassenden Konkurrenzierung der Kurspaare und Kurszeiten der beschwerdeführenden Partei ausgehen müssen.

3. Dieses Vorbringen führt die Beschwerde zum Erfolg:

Vorweg ist festzuhalten, dass der angefochtene Bescheid zwar den Verfahrensgang und die jeweiligen Vorbringen der Parteien des Verwaltungsverfahrens sowie die rechtlichen Erwägungen der belangten Behörde darlegt, jedoch nur wenige eindeutig als solche bezeichnete Feststellungen zum entscheidungserheblichen Sachverhalt trifft. Insbesondere fehlen nachvollziehbare Feststellungen, die für die von der belangten Behörde vorzunehmende Beurteilung, ob der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die beschwerdeführende Partei im Sinne des § 7 Abs 1 Z 4 lit b KflG zu gefährden geeignet ist, erforderlich sind.

Wie der Verwaltungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 12. September 2006, Zl 2005/03/0096, festgehalten hat, handelt es sich bei der gemäß § 7 Abs 1 Z 4 lit b KflG von der Behörde vorzunehmenden Beurteilung um eine Prognoseentscheidung, die auf Grund ausreichender Sachverhaltsermittlungen zu treffen ist. Die belangte Behörde weist nun in diesem Zusammenhang zwar zutreffend auf die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (Erkenntnis vom 16. Oktober 2002, Zl 99/03/0439) hin, wonach sich Anhaltspunkte für die Beurteilung des Vorliegens eines Ausschlussgrundes im Sinne des § 7 Abs 1 Z 4 lit b KflG aus Ermittlungen und Feststellungen über den Fahrgastausfall, der im Bereich der konzessionierten Linie zu erwarten ist, ergeben. Sie zieht jedoch aus dem von ihr zitierten Erkenntnis - mit dem der dort angefochtene Bescheid aufgehoben wurde, weil die Behörde ihrer Beurteilung eine Stellungnahme des betroffenen Unternehmens zugrundegelegt hatte, in der pauschal ein erwarteter Gesamteinnahmenentfall von "bis zu 30 %" und eine "Reduzierung von mindestens 50 % der zusteigenden Personen" behauptet wurde, ohne konkrete Zahlen zu nennen, wie viele Fahrgäste durch die Genehmigung der beantragten Erweiterung der Kraftfahrlinie verloren gingen - den Schluss, dass im gegenständlichen Fall die beschwerdeführende Partei mangels Vorlage konkreter Zahlen, wie viele Personen betroffen seien und wie viele Fahrgäste durch die beantragte Kraftfahrlinie verloren gingen, die Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben "nicht nachvollziehabar nachweisen" habe können.

Dazu ist zunächst darauf hinzuweisen, dass es Aufgabe der Behörde ist, die Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben zu beurteilen und auch § 14 Abs 3 KflG keine Nachweispflicht des betroffenen Verkehrsunternehmens statuiert, sondern eine besondere Pflicht zur Mitwirkung bei der Sachverhaltsermittlung durch die Zurverfügungstellung von Daten (vgl das hg Erkenntnis vom 12. September 2006, Zl 2003/03/0219).

Die beschwerdeführende Partei hat im Verwaltungsverfahren eine Stellungnahme abgegeben, in der die aus ihrer Sicht zu erwartenden Einnahmenverluste auf der Grundlage der ihr bekannten Daten dargestellt wurden. Sie hat in der mündlichen Verhandlung vor der belangten Behörde ergänzend vorgebracht, dass sie über keine weiteren Daten über konkrete Fahrgastzahlen verfüge, da diese "beim Verkehrsverbund" lägen.

Dem angefochtenen Bescheid lässt sich eine Auseinandersetzung mit diesem Vorbringen nicht entnehmen. Ist es - etwa wegen der Führung einer Kraftfahrlinie in einem Verkehrsverbund und der damit verbundenen Folgen für die Tarifanwendung - für die beschwerdeführende Partei tatsächlich nicht möglich, konkrete Fahrgastzahlen der betroffenen Linie zu nennen oder die Fahrgastzahlen bestimmten Ein- und Ausstiegstellen zuzuordnen, so kann dies nicht als Verletzung der Mitwirkungspflicht nach § 14 Abs 3 KflG beurteilt werden.

Zudem kommt es entgegen der Ansicht der belangten Behörde für die Beurteilung, ob die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die beschwerdeführende Partei auf der betroffenen Kraftfahrlinie gefährdet ist, nicht allein auf die Fahrgastzahlen an, sondern ob ein die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellender Einnahmenausfall zu erwarten ist (vgl das hg Erkenntnis vom 12. September 2006, Zl 2002/03/0133). Dieser Einnahmenentfall kann sich nicht nur aus Veränderungen bei der Zahl der ausschließlich die jeweilige Kraftfahrlinie nutzenden Fahrgäste ergeben, sondern auch aus Veränderungen bei Bestellleistungen oder von Leistungen im Rahmen des Verkehrsverbundes, die im Fall der Stattgebung des Konzessionsantrags zu erwarten sind, wie dies von der beschwerdeführenden Partei im Verwaltungsverfahren geltend gemacht wurde.

4. Der angefochtene Bescheid lässt auch nicht erkennen, von welchen Annahmen die belangte Behörde im Hinblick auf den Betrieb der vom Mitbeteiligten beantragten Kraftfahrlinie ausgeht, obwohl insbesondere die Anzahl der vom Mitbeteiligten auf der beantragten Kraftfahrlinie geführten Kurse, wie die beschwerdeführende Partei geltend macht, von wesentlicher Bedeutung für die Beurteilung einer möglichen Gefährdung im Sinne des § 7 Abs 1 Z 4 lit b KflG sein kann.

Der Mitbeteiligte hat mit dem Konzessionsantrag nach § 2 Z 11 KflG einen Fahrplanentwurf vorgelegt und im Laufe des Verwaltungsverfahrens ausdrücklich erklärt, der Beschränkung der Konzession - entsprechend dem Fahrplanentwurf - auf nur ein Kurspaar (durch Erteilung einer Auflage gemäß § 16 Abs 2 Z 7 KflG) sowie die "dargestellten Fahrzeiten" zuzustimmen und (nur) "im übrigen" den Antrag aufrechtzuerhalten. Er hat diese Zustimmung in der mündlichen Verhandlung vor der belangten Behörde schließlich "zurückgezogen".

Es kann dahingestellt bleiben, ob durch diese (neuerliche) Antragsänderung im konkreten Fall die Sache im Sinne des § 13 Abs 8 AVG ihrem Wesen nach geändert wurde, zumal die beschwerdeführende Partei im Laufe des Verwaltungsverfahrens jedenfalls in ihrer ersten Stellungnahme offenbar ohnehin davon ausgegangen war, dass der Mitbeteiligte keine Beschränkung der Anzahl der Kurspaare beantragen würde.

In jedem Fall aber hatte die Behörde nach der in der mündlichen Verhandlung erfolgten Antragsänderung gemäß § 37 AVG das Ermittlungsverfahren insoweit zu ergänzen, als dies im Hinblick auf seinen Zweck notwendig war. Dazu wäre auch erforderlich gewesen, den Parteien des Verwaltungsverfahrens, die durch die Antragsänderung anders als bisher in ihren Rechten berührt wurden, neuerlich Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer Rechte zu geben. Im Fall eines Antrags auf Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession ist dabei insbesondere zu berücksichtigen, dass vor der Entscheidung über die Erteilung einer Berechtigung die in § 5 Abs 1 KflG genannten Stellen zu hören sind.

5. Da die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid die für die Beurteilung des Ausschließungsgrundes nach § 7 Abs 1 Z 4 lit b KflG erforderlichen Feststellungen nicht in nachvollziehbarer Weise getroffen und die bei der diesbezüglichen Beweiswürdigung maßgebenden Überlegungen nicht klar und übersichtlich dargelegt sowie auch das Ermittlungsverfahren nach der in der mündlichen Verhandlung erfolgten Antragsänderung nicht im erforderlichen Ausmaß ergänzt hat, war der angefochtene Bescheid schon aus diesen Gründen gemäß § 42 Abs 2 Z 3 lit c VwGG wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften aufzuheben.

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

Schlagworte

Begründung BegründungsmangelBesondere RechtsgebieteVerfahrensgrundsätze im Anwendungsbereich des AVG Offizialmaxime Mitwirkungspflicht Manuduktionspflicht VwRallg10/1/1Verfahrensbestimmungen Amtswegigkeit des Verfahrens Mitwirkungspflicht ManuduktionspflichtSachverhalt Sachverhaltsfeststellung MitwirkungspflichtBegründungspflicht Manuduktionspflicht Mitwirkungspflicht

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2008:2006030060.X00

Im RIS seit

30.01.2009

Zuletzt aktualisiert am

12.03.2009

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at