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 2006/03/0119

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 §16;
KflG 1999 §7 Abs1 Z4 litb;
VwGG §42 Abs2 Z3 litb;
VwGG §42 Abs2 Z3 litc;
VwRallg;

Beachte

Miterledigung (miterledigt bzw zur gemeinsamen Entscheidung verbunden):2006/03/0120

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Jabloner und die Hofräte Dr. Lehofer und Mag. Nedwed als Richter, im Beisein des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Beschwerden 1. der Ö GmbH in Wien, vertreten durch Dr. Norbert Wess, Rechtsanwalt in 1010 Wien, Himmelpfortgasse 20/2, und 2. des FL in P, vertreten durch Dr. Rudolf Bazil, Rechtsanwalt in 1010 Wien, Schellinggasse 3, gegen den Bescheid des Unabhängigen Verwaltungssenates des Landes Oberösterreich vom 22. Juni 2006, Zl. VwSen-600032/37/Kl/Pe, betreffend Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrtlinie, zu Recht erkannt:

Spruch

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

Der Bund hat den Beschwerdeführern Aufwendungen in der Höhe von jeweils 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 Zweitbeschwerdeführers Folge gegeben und ihm die Konzession zum Betrieb einer im angefochtenen Bescheid nach

der Streckenführung näher bestimmten Kraftfahrlinie O - H - L - R Busbahnhof in beiden Fahrtrichtungen nach Maßgabe des dem Antrag angeschlossen gewesenen Haltestellenverzeichnisses 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 30. Juni 2016 ganzjährig, an Schultagen, Montag bis Samstag, unter den Auflagen einer Fahrplanabsprache mit der erstbeschwerdeführenden Partei und eines Bedienungsverbots auf der Strecke zwischen H Abzweigung und R erteilt.

Begründend führte die belangte Behörde nach Darlegung des Verfahrensganges, einschließlich des aufhebenden Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofes vom 18. Oktober 2005, Zlen 2005/03/0163 und 0164, aus, dass die belangte Behörde im fortgesetzten Verfahren eine öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt habe. Die erstbeschwerdeführende Partei habe Gleichlaufstrecken für die Kraftfahrlinie A von A nach R, für die Linie B auf der Strecke L - T, für die Kraftfahrlinie C auf der Strecke O - L und für die Linie D sowie die Linie E auf der Strecke O - L eingewendet. Für die Kraftfahrlinie A habe die erstbeschwerdeführende Partei ein Bedienungsverbot beantragt, weil laut Konzessionsantrag für diesen Bereich keine Haltestellen vorgesehen seien, zumal die vorletzte Haltestelle in T und die letzte Haltestelle in R laut Fahrplanentwurf und Haltestellenverzeichnis sein werde. Die erstbeschwerdeführende Partei habe ausgeführt, dass die Fahrpläne ohne weitere Genehmigung geändert werden könnten und daher nicht abgeschätzt werden könne, inwieweit die Fahrpläne und auch Haltestellen gemäß dem Ansuchen eingehalten würden. Der Zweitbeschwerdeführer stütze sich hingegen auf den Fahrplanentwurf und das Haltestellenverzeichnis, das dem Antrag angeschlossen sei und habe korrigiert, dass es sich um den Streckenabschnitt Ha Abzweigung (an Stelle A) - R handle. Die berührten Linien seien an Hand der vorgelegten Fahrpläne besprochen worden. Die bestehende Linie D der erstbeschwerdeführenden Partei beginne zwar in O, allerdings um 19 Minuten vor der geplanten Fahrplanführung des Zweitbeschwerdeführers, habe aber dann eine Streckenführung in nördliche und nicht in südliche Richtung, sodass ein effektiver Gleichlauf nur im Ortsgebiet von R gegeben sei. Ein Parallelverkehr sei daher nicht gegeben. Die Linie B führe von H über N, L, P, S nach R und es liege de facto eine Gleichlaufstrecke mit der beantragten Linie nicht vor bzw bestenfalls im Einzugsbereich von L. Die Linie C von Ne über O, H, N, L, A, Nen nach L ergebe einen Gleichlauf von O bis L. Gleiches gelte für die Linie E, welche ebenfalls von Ne über O, H, N, L, A, Nen HTL und Po führe. Hier ergebe sich ein Gleichlauf von O nach L. Zur Linie E sei besonders auf die Kurse 114, 104 und 102 hingewiesen worden, welche wie die beantragte Strecke die Hauptorte H und L zu ähnlichen Zeiten bedienten. Die Streckenführung sei zwar nicht ganz ident, decke aber das gleiche Verkehrsbedürfnis ab. Dem sei entgegenzuhalten, dass Kurs 104 nicht nach L, sondern ab St über P und S nach R fahre. Es finde daher eine andere Streckenführung und damit die Bedienung anderer Schülergruppen, vornehmlich aus P und S nach R, statt. Nach den in der Verhandlung vorgewiesenen Fahrplänen sei aber ersichtlich, dass Kurs 114 in Pf beginne und in L ende. Der Kurs 107 beginne in H, führe nach St, habe keine Haltestelle in L und ende in Nen HTL und Po. Es sei somit eine andere Schülergruppe mit einem anderen Fahrziel betroffen.

Zur Linie B sei insbesondere auf Kurs 126 mit Beginn in L Ortsmitte um 06.40 Uhr über P, S, Al nach R Bahnhof mit Ankunft 07.10 Uhr hingewiesen worden. Auch der Kurs 108 über L und T ohne weitere Haltestelle bis R führe über S, Al nach R Bahnhof mit Ankunft 07.10 Uhr. Allerdings sei auf Grund des Fahrplanes festzustellen, dass dieser Kurs eine Streckenführung von H über Ob, N, K aufweise, also in südliche Richtung und nicht im Gleichlauf mit der beantragten Streckenführung verlaufe. Die weiteren Kurse 110 und 112 begännen ebenfalls bei St bzw L und wiesen ebenfalls eine Streckenführung über S und Al auf.

Hinsichtlich der Linie C habe die erstbeschwerdeführende Partei auf Kurs 108 von L Pendlerparkplatz nach H hingewiesen, allerdings führe dieser Kurs laut Fahrplan über N und im Übrigen in entgegengesetzter Richtung, nämlich L nach H. Der weitere Kurs 108 von Ne über O nach H fahre über Pf, St, L Richtung L mit Abfahrt in O um 05.55 Uhr und Ankunft in L um 06.37 Uhr. Dieser Kurs fahre den Pendlerparkplatz in L nicht an, sondern nur die Ortsmitte und weise keine Haltestelle bei L Schule auf. Es würden daher nicht Schüler, sondern andere Fahrgäste transportiert. Der Kurs 104 werde am Samstag gefahren und mit einer Stunde Zeitversetzung, sodass ein anderes Schülerpublikum angesprochen werde.

Von der erstbeschwerdeführenden Partei sei für den Fall der Konzessionserteilung ein Bedienungsverbot für die Gleichlaufstrecken sowie eventuell eine Fahrplanabsprache mit der erstbeschwerdeführenden Partei beantragt worden sowie auch eine Beschränkung der Kurspaare und Kurszeiten. Da weder der Fahrplan noch die Kurse und Haltestellen für die beantragte Linie feststünden, könnten eine Fahrgastzahlenbeeinträchtigung und die

Einnahmenausfälle nicht angegeben werden. Weiters habe die erstbeschwerdeführende Partei auf das Verkehrskonzept R 2003 hingewiesen und den Antrag gestellt, ihr unter einer Frist von höchstens 6 Monaten entsprechende Umsetzungsmaßnahmen basierend auf dem Verkehrskonzept aufzutragen.

Der Zweitbeschwerdeführer habe sich gegen ein Bedienungsverbot ausgesprochen, weil dann keine Haltemöglichkeit auf der beantragten Strecke mehr gegeben wäre. Auch sei er gegen die Beschränkung auf das beantragte Kurspaar und die Kurszeiten. Gegen eine Auflage der Fahrplanabsprache mit der erstbeschwerdeführenden Partei habe der Zweitbeschwerdeführer keinen Einwand erhoben. Er habe hinsichtlich der Gleichlaufstrecken darauf hingewiesen, dass es sich in diesem Bereich um sehr große Ortschaften handle und der Schülerverkehr in diesem Bereich sehr intensiv sei, sodass auch eine zweite Konzession wirtschaftlich zu führen sei.

Im Anschluss an die mündliche Verhandlung seien von der erstbeschwerdeführenden Partei Fahrgastzählungen schriftlich angekündigt worden und Ergebnisse der Fahrgasterhebung im April und Mai 2006 vorgelegt worden. Zu den einzelnen Kraftfahrlinien seien bei den einzelnen Kursen und zu den jeweiligen Uhrzeiten, die an den einzelnen Haltestellen gezählten Einsteiger aufgelistet worden. In den Zähllisten seien die jeweiligen Gleichlaufstrecken von der erstbeschwerdeführenden Partei markiert worden. Aussteiger seien nicht gezählt, nicht markiert und nicht angeführt worden.

Wörtlich führt die belangte Behörde sodann aus:

"Werden die einzelnen Fahrgastlisten herangezogen und

überprüft, so muss Folgendes festgestellt werden:

Z.B. Kraftfahrlinie C:

Beim Kurs 801 Abfahrt 5.40 Uhr in L V wurden Einsteiger bei

der Haltestelle A Abzweigung sowie in L Ortsmitte gezählt und berücksichtigt, welche nicht im Gleichlauf liegen. Es ist anstelle von 13 Einsteigern nur 1 Einsteiger zu werten. Auch beim Kurs 801 Abfahrt 12.30 Uhr ist zu verzeichnen, dass die Einsteiger in A, L Ortsmitte sowie auch in Pf Ort nicht gezählt werden dürfen, zumal die Stichfahrt Pf im Ort nicht beantragt ist. Anstelle von 15 Einsteigern sind daher nur 2 zu verzeichnen. Gleiches trifft auch für den Kurs 105 von A nach Ne zu, wo anstelle von 37 angegebenen Einsteigern nur 9 tatsächlich zu berechnen sind. Dies gilt auch für die weiteren Kurse 109, 805, 111, 807, 121 und 117. Darüber hinaus fährt der Kurs 115 über N, welches auch nicht im Gleichlauf liegt. Es sind daher wesentlich weniger Einsteiger zu verzeichnen als der Berechnung zugrunde gelegt wurden.

Auch die Zählungen der weiteren Kurse der Linie C von Richtung Ne nach A weisen Fehler auf. So dürfen beim Kurs 802 die Einsteiger in N, Pf im Ort, L Ort und A nicht gerechnet werden. Dies gilt auch für die Kurse 804, 102, 104, 108, 806, 112 und 808. Zu dem besonders hervorgehobenen Kurs 108 von O nach A mit Abfahrt um 5.50 Uhr ist besonders drauf hinzuweisen, dass das ausschlaggebende Fahrgastpotenzial wohl aus L Ort stammt, wo kein Gleichlauf mit der beantragten Linie vorliegt. Auch hinsichtlich des Kurses 104 ist darauf hinzuweisen, dass die Hälfte des Fahrgastpotenziales aus Haltestellen, welche nicht im Gleichlauf liegen, nämlich Pf Ort und L Ort stammen. Auch der Kurs 801 verzeichnet Einsteiger in A, L Ort und Pf Ort, sodass letztlich von 15 Einsteigern lediglich 2 übrig bleiben. Es können daher diese Zählungen und daher zugrunde gelegten Fahrgastabwanderungen nicht für eine Bewertung des geltend gemachten Einnahmenausfalles herangezogen werden. Auch ist aus den Listen nicht ersichtlich, wo die Fahrgäste aussteigen.

Zur Linie E:

Beim Kurs 119 ist anzuführen, dass er in die entgegengesetzte Richtung fährt. Darüber hinaus wurde ein Gleichlauf in L angenommen, welcher tatsächlich nicht existiert. Die Einsteiger befinden sich ausschließlich in jenen Bereichen, in denen kein Gleichlauf stattfindet. Es sind daher anstelle von 26 Einsteigern 0 Einsteiger zu werten. Auch die weiteren Kurse 103 und 113 verlaufen in entgegengesetzter Richtung. Die Zählung des Kurses 103 stimmt nicht mit dem Fahrplan überein, weil nach dem Fahrplan dieser Kurs in H endet. Eine Weiterfahrt nach Al ist nicht ersichtlich. Im Übrigen führen die Kurse 119, 103 und 113 in entgegengesetzter Richtung. Der Kurs 113 führt im Übrigen über N nach H. Auch auf der Strecke R - O ist beim Kurs 115 der Einstieg in L Ort nicht zu rechnen, da er nicht auf der Gleichlaufstrecke liegt. Es sind daher für diesen Kurs keine Einsteiger auf der Gleichlaufstrecke zu verzeichnen. Ein Gleichlauf ist lediglich beim Kurs 105 von Hs nach O sowie beim Kurs 109 festzustellen. Allerdings sind die weiteren

Kurse 117, 107 und 111 nicht zu rechnen, da Einsteiger in Nen nicht zu zählen sind, da Nen nicht im Gleichlaufbereich liegt. Die hohen Einsteigerzahlen betreffen ausschließlich die Schulen Po und HTL in Nen.

Zu den Kursen in Richtung nach R wird ausgeführt, dass z. B. Kurs 114 nur ein sehr geringes Fahrgastpotenzial nach L aufweist. Hauptfahrgäste sind aus Pf Ort, das nicht im Gleichlauf liegt. Es liegt zwar grundsätzlich mit dem Kurs 104 teilweise ein Gleichlauf vor, so ist aber diesem Kurs entgegenzuhalten, dass die Haupteinsteiger aus Ne und N stammen, wobei beide Haltestellen nicht im Gleichlauf liegen. Diese Haltestellen bringen 2/3 des Fahrgastpotenziales. Darüber hinaus wird der Kurs über N geführt. Der Kurs 102 liegt teilweise im Gleichlauf, allerdings ist die Überzahl der Einsteiger aus Pf Ort und N. Der Kurs 106 liegt zwar auf der Gleichlaufstrecke, führt aber ebenfalls über N und ist nur eine örtlich beschränkte Verbindung zwischen H und L. Diesen (Teil-)Kursen ist entgegenzuhalten, dass eine Befahrung der beantragten Linie in Teilen nicht beantragt wurde. Letzteres gilt auch für den Kurs 116, wobei 3/4 der Einsteiger aus Pf Ort stammen, das nicht im Gleichlauf liegt. Kurs 110 verzeichnet im Gleichlauf keine Einsteiger, Kurs 126 dient lediglich dem örtlichen Verkehr von H nach L, wobei die überwiegende Zahl der Einsteiger aus Pf Ort stammt. Zum Kurs 116 ist weiters anzumerken, dass dieser Kurs laut Fahrplan einen Zustieg nur in H zulässt, die weiteren Haltestellen sind nur für den Ausstieg. Warum dort 2/3 der Fahrgäste in Pf einsteigen, ist nicht ersichtlich.

Auch hinsichtlich dieser Linie ist daher zu bemerken, dass die wesentlichen erfassten Fahrgastzahlen aus Bereichen stammen, die nicht im Gleichlauf der beantragten Linie liegen bzw. aus Kursen stammen, die nur Teilstrecken befahren. Es ist daher mit einer wesentlich geringeren Fahrgastabwanderung zu rechnen, wobei dieser Verkehrszählung der Mangel anhaftet, dass nicht ersichtlich ist, wo die einsteigenden Fahrgäste aussteigen. Da die Route teilweise von der beantragten Linie abweicht (z.B. Stichfahrten) könnten die Fahrgäste auch gezielt diese Fahrziele anstreben, weshalb sie als potenzielle Fahrgäste für die beantragte Linie nicht in Frage kommen würden.

Zur Linie B:

Die Linie B R - S - P - L - N - H weist Gleichlauf nur im Ortsgebiet von R auf, in L wird der Pendlerparkplatz nicht angefahren und gibt es nur Haltestellen in L Ort und L Hauptschule. Die Haltestelle G ist nicht im Gleichlaufbereich. Bei den Kursen 123, 301 und 103 gibt es Einsteiger lediglich in S, welches nicht im Gleichlauf liegt. Einsteiger in R Stadtplatz bei den Kursen 105 und 125 sind ebenfalls nicht zu zählen, da hier die beantragte Linie keine Haltestelle führt. Bei den Kursen 107, 109, 111, 115, 119, 121 und 323 wurden Einsteiger nur in R Bahnhof verzeichnet. Bemerkenswert ist, dass Endstation dieser Kurse N, L Ort, H ist, wonach anzunehmen ist, dass diese Personen auf dem Weg über S und P aussteigen bzw. als Ziel L Ort oder N haben. Die genannten Haltestellen sind nicht am Gleichlauf. Ein Ausstieg in R ist unwahrscheinlich. Gleiche Erwägungen gelten für die entgegengesetzte Richtung von H über N, L, P, S nach R. So haben z. B. die Kurse 126 und 108 den Hauptzustieg in L Ort, der nicht im Gleichlauf liegt. Gleiches gilt für den Kurse 110 und 114, 120, 116, 118, 128, 132, 322 und 324. Lediglich die Fahrgastzahlen vom Kurs 110 ab St nach R sind bemerkenswert sowie die Fahrgastzahlen des Kurses 124 ab Ste. Angesichts der Gesamtfahrgastzahlen fallen diese beiden Kurse aber nicht ins Gewicht. Bemerkenswert sind weiter die Kurse 114, 120, 118, 128, 124, 132, 322 und 324, weil sie im Wesentlichen in S bzw. P enden und daher ein Fahrgastpotenzial ansprechen, das nicht von der beantragten Linie angesprochen wird.

Zur Linie D:

Zur Linie D wird festgestellt, dass diese von Na kommend lediglich den Anfangspunkt O und Endpunkt R mit der beantragten Linie gemeinsam hat, im Übrigen aber in nördlicher Richtung geführt wird. Zu den einzelnen Kursen wird festgestellt, dass lediglich die Kurse 102 - um 21 Minuten zeitversetzt - und 105 parallel geführt werden, allerdings der Kurs 102 keine Einsteiger in O aufweist. Dieser Kurs spricht demnach einen anderen Fahrgastkreis an. Der Kurs 105 mit starkem Zustieg bei R Bahnhof hingegen weist eine schnellere Fahrzeit auf als der Kurs der beantragten Linie, sodass bei einem beabsichtigten Ausstieg in O wohl die beantragte Linie keine Konkurrenz darstellt. Der Kurs 301 hat beim Bahnhof keine Einsteiger, die übrigen Einsteiger sind aber mangels Gleichlaufs mit der beantragten Strecke nicht zu zählen. Der Kurs 101 weist zwar neun Einsteiger bei Bahnhof R auf, allerdings endet er in Ko und ist daher keine Konkurrenz zur beantragten Linie. Eventuelle Konkurrenz wäre der Kurs 103 und 109 mit Einsteigern am Bahnhof R. Allerdings ist unklar, ob diese Personen tatsächlich in O aussteigen wollen. Der Kurs 306 von O nach R weist lediglich zwei Einsteiger in O auf, die übrigen Einsteiger stammen aus den weiteren Haltestellen, die nicht im Gleichlauf liegen. Mangels gezählter Aussteiger kann daher aufgrund der vorgelegten Daten keine Konkurrenz insbesondere von der Fahrtrichtung R Bahnhof nach O abgeleitet werden.

Zur Linie A:

Hinsichtlich der Linie A ist festzustellen, dass diese von L über Nen, A und anschließend entweder Ar, Ng, R oder Hü, Al, R geführt wird. Die Teilstrecke Ha Abzweigung - Hü - Al - R liegt außerhalb des Gleichlaufes. Die Teilstrecke Ha Abzweigung - Ar - R liegt zwar im Gleichlauf, allerdings ist hier keine Haltestelle durch die beantragte Linie beabsichtigt und beantragt. Da die beantragte Linie nicht bis A führt, wird die Linie A durch die beantragte Linie nicht unmittelbar berührt. Die vorgelegten Fahrgasterhebungen zeigen, dass im entsprechenden Abschnitt Ha - R anteilsmäßig an der Gesamtbeförderungszahl der gesamten Linie A nur wenige Personen einsteigen bzw. ein Zubringer von R nach Nen HTL bzw. L bzw. von L bzw. Nen HTL nach R erkennbar ist. Auch hier ist zu bemängeln, dass der tatsächliche Ausstieg nicht verzeichnet ist.

4.4. Aufgrund der angeführten Linienverläufe und der (beispielhaft) besprochenen Kurse kann daher einerseits aufgrund einer mangelhaften, fehlerhaften Zählung der Einsteiger sowie andererseits aufgrund der fehlenden Zählung der Aussteiger in der Gleichlaufstrecke eine endgültige Festlegung des Fahrgastentfalles durch die beantragte Linie nicht nachgewiesen werden. Ein nachvollziehbares Verhältnis der Fahrgastzahlen zu den Einnahmensaufällen wurde ohnehin nicht dargelegt."

In rechtlicher Hinsicht führte die belangte Behörde nach Darlegung des Vorliegens der Voraussetzungen für den Übergang der Entscheidungspflicht auf die belangte Behörde aus, dass gemäß § 52 Abs 3 KflG in der Fassung BGBl I Nr 12/2006 vor dem Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes in der Fassung BGBl I Nr 12/2006 eingereichte Anträge nach den Bestimmungen des KflG in der Fassung BGBl I Nr 151/2004 zu erledigen seien. Der Antragsteller habe die geforderten Nachweise über die Zuverlässigkeit, fachliche Eignung und finanziellen Leistungsfähigkeit sowie die österreichische Staatsbürgerschaft und Sitz im Inland beigebracht. Die persönlichen Voraussetzungen des Antragstellers 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 den berührten Gemeinden teilweise eine zusätzliche Verkehrsbedienung bzw zusätzliche Linienführung begrüßt, teilweise aber ein Verkehrsbedürfnis nicht in Abrede gestellt worden sei. Die beabsichtigte Linienführung und angegebenen Haltestellen sowie der Fahrplanentwurf würden eine zielgerichtete Verkehrsbedienung von Schülern bzw Lehrlingen erkennen lassen. Die erstbeschwerdeführende Partei habe hinsichtlich der bestehenden Kraftfahrlinien A, C, E, D und B eine Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben gemäß § 7 Abs 1 Z 4 lit b KflG geltend gemacht. Für die Kraftfahrlinie A sei mit einem Einnahmenentfall von rund EUR 152.000,-- argumentiert worden. Für die weiteren Linien sei mit einem Einnahmenverlust von insgesamt EUR 162.734,-- im Rahmen der Schüler- und Lehrlingsbeförderungen gerechnet worden. Bei einem Gesamterlös der letztgenannten Kraftfahrlinien von insgesamt EUR 508.638,-- würde sich daher ein Einnahmenverlust von ca 30 % errechnen.

Unter Hinweis auf die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes führte die belangte Behörde sodann aus, dass die erstbeschwerdeführende Partei eine Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht nachvollziehbar habe nachweisen können. Entgegen der ausdrücklichen Aufforderung im Verfahren vor der erstinstanzlichen Behörde wie auch durch die belangte Behörde seien von der erstbeschwerdeführenden Partei keine konkreten Zahlen, wie viele Personen betroffen seien und wie viele Fahrgäste durch die beantragte Kraftfahrlinie verloren gingen, bekannt gegeben worden. Vielmehr habe sich die erstbeschwerdeführende Partei im "Verfahren erster Instanz" sowie auch zunächst im "Devolutionsverfahren" auf das Argument gestützt, dass ihr solche Zahlen nicht vorlägen. Als Berechnung für ihren erwarteten Einnahmenausfall habe sie sich auf den Anteil der Gleichlaufstrecke im Verhältnis zur Gesamtlänge der konzessionierten Linie gestützt. Dieser Berechnung 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- und einsteigen würden. Insbesondere sei auch zu berücksichtigen, dass die Linien A, C und E nach Nen bzw L weitergeführt würden, sodass eine Abwanderung an dem betroffenen Teilstück jedenfalls bei der Linie A und C nicht in so hohem Ausmaß zu erwarten sei, weil dann ohnehin für eine Weiterfahrt nach L umgestiegen werden müsse. Der Fahrgastausfall beschränke sich daher auf den örtlichen Verkehr. Weiters sei festzuhalten, dass sich ein Gleichlauf mit der Linie D nicht ergebe, lediglich die Anfangs- und Endpunkte dieser Linie seien ident mit jener der beantragten Konzession. Dem eingewendeten Wettbewerb einer Transportierung von O nach R unabhängig von der Fahrtroute in nördlicher oder südlicher Richtung sei entgegenzuhalten, dass es diesbezüglich auf die Fahrzeiten ankomme, wobei festzuhalten sei, dass die erstbeschwerdeführende Partei eine schnellere Fahrzeit aufweise, sodass

bei einer angestrebten Direktverbindung beider Orte wohl die erstbeschwerdeführende Partei den Vorzug genießen werde und daher von einer Abwanderung nicht gesprochen werden könne. Hinsichtlich der Linie B finde eine mögliche Konkurrenzierung im Raum L statt, wobei zu bemerken sei, dass vom Zweitbeschwerdeführer L Ort nicht angefahren werde.

Die von der erstbeschwerdeführenden Partei nachträglich vorgelegten Fahrgastzahlen für die angeführten Kraftfahrlinien hätten erhebliche Mängel aufgewiesen, sodass diese einer objektiven Beurteilung durch die Behörde nicht hätten zu Grunde gelegt werden können. Im Wesentlichen werde darauf hingewiesen, dass nur einsteigende Fahrgäste im Bereich der Gleichlaufstrecke gezählt worden seien, diese Zahlen aber insofern nicht aussagekräftig seien, als unbekannt sei, ob diese Fahrgäste auch im Gleichlaufbereich wieder aussteigen oder aber zu Destinationen fahren würden, die außerhalb der Streckenführung der beantragten Konzession lägen. Diese Personen würden wohl durch die beantragte Linie nicht abwandern. Weiters sei auf den Mangel hinzuweisen, dass der behauptete Gleichlauf keine völlig idente Streckenführung aufweise, sondern die berührte Kraftfahrlinie ein anderes regionales Verkehrsbedürfnis erfasse. Dies treffe insbesondere auf die Linie B zu, welche den Bereich um Ob - N sowie den Bereich S - P abdecke. Die besprochenen einzelnen Kurse dieser Linie würden dies bestätigen, sodass "ein wahrer erheblicher Fahrgastentfall" nicht anzunehmen sei. Ähnliches gelte für die Linien C und E, welche ebenfalls teilweise den Einzugsbereich N bedienen würden und daher nur hinsichtlich einzelner Stationen Berührungspunkte mit der beantragten Konzession aufweisen würden. Andererseits seien diese genannten Linien aber weiterführend und würden daher ein anderes Fahrgastpotenzial ansprechen. Schließlich sei darauf hinzuweisen, dass auf diesen Linien Stichfahrten vorgenommen würden, welche sich nicht mit der beantragten Linie deckten, sodass die diesbezüglich gezählten Fahrgäste bei der Betrachtung nicht einbezogen werden dürften. Auch spiele eine wesentliche Rolle, dass die angeführten berührten Kraftfahrlinien die Genehmigung zur Führung auf Teilstrecken hätten und die einzelnen Kurse auch zeigten, dass die berührten Kraftfahrlinien zu einem großen Anteil nur auf Teilstrecken geführt würden. Dabei sei zu berücksichtigen, dass diese Teilstücke, welche nicht auf dem Gleichlauf lägen, auch hinsichtlich der Fahrgastzählung nicht berücksichtigt werden dürften, zumal eine Weiterfahrt auf der Gleichlaufstrecke bei solchen Kursen nicht möglich sei. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte würden sich daher aus den vorgelegten Fahrgastzählungen wesentlich geringere Fahrgastzahlen errechnen. Auch diese geringere Zahl lasse aber den Ausstieg der Personen bzw die eigentlichen Destinationen dieser Personen offen. Es sei daher für die belangte Behörde ein konkreter Nachweis der Fahrgäste, die durch die Genehmigung der beantragten Kraftfahrlinie verloren gehen würden, nicht erbracht worden, sodass auch Rückschlüsse auf einen befürchteten Einnahmenausfall bzw im Verhältnis zu den Gesamteinnahmen nicht objektiv möglich seien.

Gemäß § 16 KflG könnten im Bescheid, mit dem die Berechtigung erteilt werde, aus öffentlichen Rücksichten bestimmte Auflagen vorgeschrieben werden, die den Berechtigungswerber von der Aufsichtsbehörde vor Erteilung der Berechtigung bekannt zu geben seien. Als Auflage käme insbesondere das Verbot, auf einer bestimmten Teilstrecke Fahrgäste zur Beförderung nach einem anderen Ort innerhalb dieser Strecke - die Endpunkte miteingerechnet - aufzunehmen, in Betracht; dieses Verbot schließe 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. Weiters käme als Auflage auch die Fahrplanabsprache mit konkurrenzierten Verkehrsunternehmen des öffentlichen Personenverkehrs in Betracht.

Gemäß dem dem Antrag angeschlossenen Fahrplanentwurf und Haltestellenverzeichnis würden sich zu manchen Kursen der bestehenden Kraftfahrlinien zeitliche Unterschiede von teilweise nur wenigen Minuten ergeben. Um eine zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses zu gewährleisten, sei es daher nach Auffassung der belangten Behörde zweckmäßig, dass eine Fahrplanabsprache des Zweitbeschwerdeführers mit der erstbeschwerdeführenden Partei erfolge. Erst durch die Abstimmung der Fahrplanzeiten auf das in Betracht kommende Verkehrsbedürfnis sei eine zweckmäßige und wirtschaftliche Linienführung gewährleistet.

Dem (von der erstbeschwerdeführenden Partei) beantragten Bedienungsverbot zwischen Ha Abzweigung und R Busbahnhof sei in Anbetracht der identen Streckenführung zuzustimmen gewesen. Auch hätten die Fahrgastzahlen "z.B. im Bereich Ar ein Fahrgastpotenzial" aufgewiesen. Dem Einwand des Zweitbeschwerdeführers, der sich gegen das Bedienungsverbot ausgesprochen habe, sei entgegenzuhalten, dass das dem Antrag angeschlossene Haltestellenverzeichnis, das Bestandteil der genehmigten Konzession sei, auf dieser Strecke keine Haltestelle vorsehe

und der Zweitbeschwerdeführer durch dieses Bedienungsverbot daher nicht in seinen Rechten verletzt werde. Die weiters (von der erstbeschwerdeführenden Partei) beantragten Bedienungsverbote, die im Wesentlichen die gesamte übrige Streckenführung beträfen, seien jedoch nicht auszusprechen gewesen, weil dann die beantragte Linienführung überhaupt verunmöglicht worden wäre. Die Notwendigkeit dieser Bedienungsverbote sei auch nicht durch die nachträglich beigebrachten Fahrgastzahlen untermauert worden.

Vielmehr könne durch die Auflage einer Fahrplanabsprache das Ziel der erstbeschwerdeführenden Partei wesentlich besser erreicht werden. Gleiches gelte auch für die beantragte Beschränkung auf das beantragte Kurspaar und die beantragten Kurszeiten, weil gerade das beantragte Kurspaar zu den beantragten Fahrzeiten eine starke Konkurrenzierung der bestehenden Linien darstellen würde, zumal sich gerade zu diesen Zeiten ein zeitlicher Gleichlauf ergeben würde. Es sei daher durch eine Fahrplanabsprache, welche die Kurspaare und Kurszeiten festlege, eine zweckmäßige Linienführung besser zu erreichen. Die von der erstbeschwerdeführenden Partei beantragte Einbeziehung weiterer vom Zweitbeschwerdeführer beantragter Linien bzw bestehender Kraftfahrlinien der Eltern des Zweitbeschwerdeführers sei mangels einer entsprechenden gesetzlichen Grundlage im KflG nicht möglich.

Hinsichtlich des 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 der erstbeschwerdeführenden Partei aufwiesen. Es sei daher auch nicht von einer Abänderung der Ausgestaltung des bestehenden Verkehrs auszugehen.

Da sämtliche Voraussetzungen gemäß KflG hinsichtlich des Zweitbeschwerdeführers und der von ihm beantragten Kraftfahrlinie bei Einhaltung der Auflagen vorlägen, sei dem Antrag Folge zu geben gewesen.

Gegen diesen Bescheid richten sich die vorliegenden Beschwerden mit dem Antrag, ihn wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes sowie Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften kostenpflichtig aufzuheben.

Die belangte Behörde legte die Akten des Verwaltungsverfahrens vor und erstattete jeweils eine Gegenschrift mit dem Antrag auf kostenpflichtige Abweisung der Beschwerden. Die erstbeschwerdeführende Partei erstattete zudem eine Äußerung zur Beschwerde des Zweitbeschwerdeführers.

Der Verwaltungsgerichtshof hat in einem gemäß § 12 Abs 1 Z 2 VwGG gebildeten Senat erwogen:

1. Im vorliegenden Fall ist das Kraftfahrliniengesetz 1999 (KflG), BGBl I Nr 203/1999, in der Fassung BGBl I Nr 151/2004 anzuwenden.

Nach § 7 Abs 1 Z 4 KflG darf die Erteilung der Konzession öffentlichen Interessen nicht zuwiderlaufen. Dieser Ausschließungsgrund liegt (unter anderem) gemäß § 7 Abs 1 Z 4 lit b KflG dann vor, wenn der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs 1 bis 3 KflG) die beantragte Linie ganz oder teilweise fällt, zu gefährden geeignet ist.

Nach § 14 Abs 2 KflG liegt eine Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben 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.

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 gemäß § 14 Abs 3 KflG 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.

Gemäß § 16 KflG können im Bescheid, mit dem die Berechtigung erteilt wird, aus öffentlichen Rücksichten bestimmte Auflagen vorgeschrieben werden, die dem Berechtigungswerber von der Aufsichtsbehörde vor Erteilung der Berechtigung bekannt zu geben sind. Als Auflagen kommen insbesondere (unter anderem) ein Zwischenbedienungsverbot (§ 16 Abs 2 Z 5 KflG), ein Halteverbot (§ 16 Abs 2 Z 6 KflG) und die Fahrplanabsprache mit konkurrenzierten Verkehrsunternehmen des öffentlichen Personenverkehrs (§ 16 Abs 2 Z 8 KflG) in Betracht.

2. 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, ob der

beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch ein konkurrenziertes Unternehmen zu gefährden geeignet ist, um eine Prognoseentscheidung, die auf Grund ausreichender Sachverhaltsermittlungen zu treffen ist. Dabei trifft das konkurrenzierte Verkehrsunternehmen - hier die erstbeschwerdeführende Partei - nach § 14 Abs 3 KflG eine besondere Mitwirkungspflicht (vgl dazu näher das hg Erkenntnis vom heutigen Tag, Zl2006/03/0060).

Die erstbeschwerdeführende Partei hat im Verwaltungsverfahren Stellungnahmen abgegeben, in der die aus ihrer Sicht zu erwartenden Einnahmenverluste auf der Grundlage der ihr bekannten Daten dargestellt wurden. Sie hat weiters das Ergebnis von Fahrgastzählungen vorgelegt, die von ihr auf den ihrer Ansicht nach gefährdeten Kraftfahrlinien durchgeführt wurden.

Die belangte Behörde setzt sich im angefochtenen Bescheid zwar mit den Fahrgastzählungen auseinander und kommt dabei zum Ergebnis, dass "aufgrund einer mangelhaften, fehlerhaften Zählung der Aussteiger in der Gleichlaufstrecke eine endgültige Festlegung des Fahrgastentfalls durch die beantragte Linie nicht nachgewiesen werden" könne. Auch sei ein nachvollziehbares Verhältnis der Fahrgastzahlen zu den Einnahmenausfällen nicht dargelegt worden.

Wie der Verwaltungsgerichtshof in seinem bereits zitierten Erkenntnis vom heutigen Tag, Zl 2006/03/0060, auf dessen Begründung gemäß § 43 Abs 2 VwGG verwiesen wird, ausgesprochen hat, ist es Aufgabe der Behörde, die Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben zu beurteilen; auch § 14 Abs 3 KflG statuiert keine Nachweispflicht des betroffenen Verkehrsunternehmens, sondern eine besondere Pflicht zur Mitwirkung bei der Sachverhaltsermittlung durch die Zurverfügungstellung von Daten. Eine nachvollziehbare Feststellung des für die Beurteilung des Ausschlussgrundes gemäß § 7 Abs 1 Z 4 lit b KflG maßgebenden Sachverhalts lässt sich dem angefochtenen Bescheid jedoch nicht entnehmen.

Entgegen der Ansicht der belangten Behörde kommt es zudem für die Beurteilung, ob die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die erstbeschwerdeführende 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. 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 (vgl auch dazu das hg Erkenntnis vom heutigen Tag, Zl 2006/03/0060).

3. Der Zweitbeschwerdeführer erachtet sich durch den angefochtenen Bescheid auf Grund der ihm darin erteilten Auflage eines Bedienungsverbotes auf der Strecke zwischen Ha Abzweigung und R beschwert.

Die belangte Behörde hat diese Auflage allein mit der in diesem Bereich identen Streckenführung (mit einer Kraftfahrlinie der erstbeschwerdeführenden Partei) begründet sowie damit, dass "die Fahrgastzahlen, z.B. im Bereich Ar ein Fahrgastpotenzial" aufwiesen.

Wie der Zweitbeschwerdeführer zutreffend aufzeigt, lässt jedoch der Umstand, dass im gegenständlichen Bereich "ein Fahrgastpotenzial" gegeben ist, für sich allein nicht den Schluss zu, dass an der Verhängung eines Bedienungsverbotes (daher) ein öffentliches Interesse, das jedoch Voraussetzung für eine Auflage nach § 16 KflG ist, bestehe. Ein derartiges öffentliches Interesse könnte etwa dann vorliegen, wenn erst durch die Vorschreibung des Bedienungsverbotes sichergestellt werden könnte, dass für die konkurrenzierte Kraftfahrlinie kein die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellender Einnahmenausfall zu erwarten wäre. Auch dazu enthält der angefochtene Bescheid jedoch keine ausreichenden Feststellungen.

4. Der angefochtene Bescheid war daher 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:2008:2006030119.X00

Im RIS seit

10.02.2009

Zuletzt aktualisiert am

12.03.2009

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at