

UNABHÄNGIGER **VERWALTUNGSSENAT** SALZBURG

ZAHL

BETREFF

UVS-36/10204/7-2010

DATUM

13.07.2010

MICHAEL-PACHER-STRASSE 27

☑ POSTFACH 527, 5010 SALZBURG

TEL (0662) 8042 -

ÖBB Postbus GmbH, Wien; Kraftfahrlinie St. Johann/Pg. - Wagrain - Kleinarl - Jägersee (3216); Wiedererteilung der Konzession -

Berufung

FAX (0662) 8042 - 3893 EMAIL uvs@salzburg.gv.at

Der Unabhängige Verwaltungssenat des Landes Salzburg erlässt durch die Kammervorsitzende Dr. Edeltraud Stadlhofer, die Berichterstatterin Dr. Astrid Hutter sowie das weitere Senatsmitglied Dr. Robert Weikl über die Berufung der ÖBB-Postbus GmbH, Wagramer Straße 17-19, 1220 Wien, vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Dr. Norbert Wess, Himmelpfortgasse 20/2, 1010 Wien, gegen den Bescheid der Landeshauptfrau von Salzburg vom 27.01,2010, Zahl 205-51/5/43-2010, in Angelegenheit Wiedererteilung der Konzession für die Kraftfahrlinie St. Johann/Pg. - Wagrain - Kleinarl - Jägersee (3216) folgenden

Bescheid:

Gemäß § 66 Abs. 4 AVG iVm §§ 15 Abs. 1, 29 Abs. 1 und 37 Abs. 3 Kraftfahrliniengesetz (KflG) BGBl. I Nr. 203/1999 idF BGBl. I Nr. 153/2006 wird der Berufung keine Folge gegeben und der angefochtene Bescheid in dessen Spruchpunkt III. bestätigt.

Entscheidungsgründe:

Mit dem angefochtenen Bescheid wurde dem auf Wiedererteilung der Konzession für die Dauer von acht Jahren gerichteten Antrag der Berufungswerberin vom 09.09.2009 insofern nicht stattgegeben, als die Konzession für die gegenständliche Kraftfahrlinie St. Johann/Pg. - Wagrain - Kleinarl - Jägersee (3216) lediglich bis zum 08.12.2012 erteilt wurde. Die belangte Behörde begründet die Befristung der Konzessionsdauer nach Wiedergabe der maßgeblichen Rechtsgrundlagen und unter Hinweis auf das VwGH Erkenntnis vom 25.02,2009, Zl. 2008/03/0083-5 zusammengefasst unter anderem damit, dass es nicht ausgeschlossen sei, dass Ziele der Landesplanung aus von der Landesregierung im Sinne

einer Selbstbindungserklärung beschlossenen allgemeinen Planungsdokumenten, wie z.B.: dem Salzburger Landesmobilitätskonzept (S-LMK) abgeleitet werden können. Darin bringe die Landesregierung zum Ausdruck, dass ein qualitätsvoller, langfristig finanzierbarer öffentlicher Personennahverkehr mit Bus und Bahn eine wesentliche Voraussetzung für eine umweltverträglich sozial ausgewogene und wirtschaftlich erfolgreiche Entwicklung aller Landesteile darstelle. Ein attraktives und an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientiertes Angebot im ÖPNV erfordere einen landesweiten integralen Taktfahrplan. Im Interesse der Bürger könne ein landesweites qualifiziertes hochwertiges, finanzierbares und integriertes System im öffentlichen Verkehr realisiert werden. Dabei sei auf einen möglichst effizienten Mitteleinsatz der Öffentlichen Hand zu achten. Um die Durchsetzung von (näher beschriebenen) übergeordneten öffentlichen Interessen zu gewährleisten, sei zur Erreichung eines flächendeckenden und auch betreiberübergreifenden, bestmöglich aufeinander abgestimmten, öffentlichen Verkehrssystems die Bündelung von Kraftfahrlinien beschlossen worden.

Der Regierungsbeschluss der Salzburger Landesregierung vom 28.08.2007 sehe vor, dass sich die Salzburger Landesregierung unter Beachtung der budgetären Möglichkeiten dafür einsetzt, dass im Öffentlichen Verkehr ein flächendeckendes und bestmöglich aufeinander abgestimmtes Angebot im Sinne der Festlegung des S-LMK zur Verfügung gestellt werde.

Laut diesem Beschluss würden die Kraftfahrlinien zu sogenannten Linienbündeln zusammengefasst, deren Konzessionslaufzeiten innerhalb von Planungsregionen zwecks gleichzeitiger Vergabe harmonisiert werden sollen.

Die Kraftfahrlinienkonzessionen aller Linien eines Bündels sollen gleichzeitig auslaufen und die neuen Konzessionen entsprechend gleichzeitig beginnen. Die Linienbündel seien so zusammengesetzt worden, dass die Kraftfahrlinien an den Verkehrsströmen des Landes Salzburg ausgerichtet sind und räumlich benachbarte Verkehrsgebiete bedienen, wirtschaftlich sinnvolle Planungsregionen nach geografischen und verkehrlichen Kriterien entstehen, ertragsstarke und ertragsschwache Linien enthalten, um eine teilweise Querfinanzierung schwacher durch starke Linien zu erreichen, die vom Linienbündel umfassten Linien sollen möglichst ähnliche Zeitpunkte des Auslaufens der Linienkonzessionen aufweisen, um die Übergangsphase möglich kurz zu halten, sowie möglichst bestehende Konzessionsrechte berücksichtigen.

Die im Linienbündel Pongau Südost enthaltenen Linien gehörten überwiegend zum Ergänzungsnetz und erfüllten Zubringerfunktionen.

Es liege im öffentlichen Interesse, zur Erreichung dieses Zieles im Kraftfahrlinienverkehr Linienbündel zu bilden und die Konzessionslaufzeiten innerhalb dieser Linienbündel zu harmonisieren. Eine Betriebsaufnahme des Linienbündels sei entsprechend dem Regierungsbeschluss zum Fahrplanwechsel am 09.12.2012 vorgesehen. Die verkürzte Konzessionsdauer sei auch nur ein einmaliges Ereignis.

Die gegen diesen Bescheid fristgerecht erhobene Berufung wendet sich gegen die lediglich bis zum 08.12.2012 befristete Wiedererteilung der Konzession und enthält hiezu folgendes Vorbringen:

"I. Bekanntgabe der Vollmachtserteilung

In umseits näher bezeichneter Rechtssache hat die ÖBB-Postbus GmbH, Herrn Rechtsanwalt Dr Norbert Wess, Himmelpfortgasse 20/2, 1010 Wien, mit der Wahrnehmung ihrer rechtlichen Interessen beauftragt. Es wird um Kenntnisnahme sowie um Zustellung sämtlicher Schriftstücke ausschließlich zu Handen des ausgewiesenen Rechtsvertreters ersucht.

Rechtsmittellegitimation der Berufungswerberin

Der Bescheid der Landeshauptfrau von Salzburg vom 27. Jänner 2010 wurde der Berufungswerberin am 27. Jänner 2010 (per email vorab) zugestellt. Die Berufung wird daher jedenfalls fristgerecht erhoben. Das erstinstanzliche Verfahren wurde über Antrag der ÖBB-Postbus GmbH vom 09. September 2009 eingeleitet. Als Antrag stellendes Kraftfahrlinienunternehmen hat die nunmehrige Berufungswerberin gemäß § 21 Z 1 KflG Rechtsmittellegitimation und ist daher zur Erhebung der vorliegenden Berufung berechtigt. Gemäß dem Einleitungssatz des § 21 KflG ist der Unabhängige Verwaltungssenat des Landes Salzburg zur Entscheidung über die vorliegende Berufung sachlich und örtlich zuständig. Die Berufung als solches ist jedoch bei der erstinstanzlichen Behörde einzubringen.

Beschwerdepunkt

In umseits näher bezeichneter Verwaltungssache hat die erstinstanzliche Behörde — in <u>teilweiser</u> Stattgebung des Antrages — mit Bescheid vom 27. Jänner 2010, der ÖBB-Postbus GmbH die Konzession zum Betrieb der Kraftfahrlinie St. Johann/Pg. — Wagrain Kleinarl — Jägersee (3216) <u>bis zum 08. Dezember 2012</u> wiedererteilt.

Die Antragstellerin hat die Wiedererteilung der gegenständlichen Konzession im <u>gesetzlich zulässigen Höchstausmaß</u>, sohin für 8 Jahre, beantragt. Bezüglich der Dauer der Wiedererteilung der Konzession erachtet sich die Antragstellerin daher in ihren subjektiv öffentlichen Rechten verletzt und erhebt unter diesem Aspekt

Berufung

an den Unabhängigen Verwaltungssenat des Landes Salzburg. Geltend gemacht wird der Berufungsgrund der inhaltlichen Rechtswidrigkeit sowie der Verletzung von Verfahrensvorschriften.

Sachverhalt:

Die belangte Behörde hat bereits im Zuge des erstinstanzlichen Ermittlungsverfahrens der nunmehrigen Berufungswerberin die Stellungnahme der Salzburger Verkehrsverbund GmbH (kurz "SVG") vom 21. Oktober 2009 sowie der Abteilung Verkehrsplanung des Amtes der Salzburger Landesregierung vom 13. Jänner 2010 zur Kenntnis gebracht und die Möglichkeit gegeben hiezu eine Gegenäußerung zu erstatten..

In Stellungnahmen vom 02. November 2009 und 15. Jänner 2010 wies die ÖBB-Postbus GmbH die erstinstanzliche Behörde zunächst darauf hin, dass (auch) die betriebswirtschaftlichen Aspekte von Verkehrsunternehmen ausreichend zu berücksichtigen sind. Hingewiesen wird in diesem Zusammenhang darauf, dass im Falle von Konzessionslaufzeitverkürzungen die für Busse durchschnittlich zu veranschlagende Nutzungszeit bzw. Abschreibungszeit ganz erheblich verkürzt wird und zu entsprechenden Kostensteigerungen führen würden. Letztendlich müssten solche Kostensteigerungen die Fahrgäste tragen.

Die postulierten Kosteneinsparungen sind auch aus weiteren Gründen (externe Rechtsberatungen, erhöhter Personalaufwand, längere Verwaltungsverfahren, etc.) verkürzt und damit unrichtig wiedergegeben.

Weiters wurde auf andersgelagerte internationale Tendenzen (in Schweden und in Deutschland) – unter gleichzeitiger Vorlage entsprechender Unterlagen – hingewiesen.

Schließlich wird darauf hingewiesen, dass der Verbundtarif im Konzessionsantrag (ohnehin) explizit angegeben wurde und dargelegt, dass die von der SVG zur Vertragssituation getätigten Aussagen unrichtig sind.

Abschließend wurde dargelegt, dass der mehrfach im erstinstanzlichen Verfahren erwähnte Bescheid des UVS des Landes Sbg vom 20. April 2008 (GZ UVS-36/10143/5-2008) vom VwGH wegen inhaltlicher Rechtswidrigkeit, und zwar mit Erkenntnis vom 25. Februar 2009, Zl 2008/03/0083-5, aufgehoben worden ist.

Im nunmehr angefochtenen Bescheid verweist die belangte Behörde auf die Tatsache, dass das Linienbündel Pongau Süd Ost, zu dem auch die gegenständliche Kraftfahrlinie gehöre, in einem räumlichen, funktionellen und verkehrsplanerischen engen Zusammenhang stehe, welcher ein öffentliches Interesse an einer gemeinsamen Vergabe der öffentlichen Verkehrsdienstleistungen im Hinblick auf mögliche Synergien als gegeben erscheinen lasse (Bescheid Seite 11). Entsprechend dem Regierungsbeschluss sei von der Planung des Landes eine Betriebsaufnahme des Linienbündels Pongau Süd Ost zum Fahrplanwechsel am 09. Dezember 2012 vorgesehen (Bescheid Seite 11). Letztendlich — so die belangte Behörde abschließend in ihrem Bescheid — sei den öffentlichen Interessen an einer Verkürzung der Konzessionsdauer der Vorrang gegenüber den behaupteten betriebswirtschaftlichen Nachteilen, einzuräumen (Bescheid Seite 12).

Die befristete Konzessions(wieder)erteilung steht im offenkundigen Widerspruch zum Ansuchen der Berufungswerberin, in welchem der Antrag auf Wiedererteilung der verfahrensgegenständlichen Konzession im gesetzlich zulässigen Höchstausmaß gestellt wird.

Näheres Zusehen zeigt, dass das (deckungsgleiche) Begehren der SVG sowie der Verkehrsplanung des Amtes der Salzburger Landesregierung, welchem die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid unsubstantiiert folgt, mit den Bestimmungen des KflG – und nur jene sind im Zuge einer Wiedererteilung einer Konzession heranzuziehen – nicht im Einklang zu bringen ist. Der angefochtene Bescheid leidet somit an inhaltlicher Rechtswidrigkeit sowie an Verletzung von Verfahrensvorschriften:

Begründung:

1.) Das KflG regelt in den §§ 5, 6 und 7 klar und unmissverständlich wann eine Konzession tatsächlich zu erteilen ist. Allfällige – von der gegenständlichen Streckenführung betroffene Verkehrsunternehmen – haben keine Einwände gegen eine Konzessionserteilung – im Sinne des Antrages der Berufungswerberin (damit aber auch bezogen auf das gesetzliche Höchstausmaß) – erhoben.

Ein allfälliger Ausschließungsgrund nach § 7 Abs 1 Z 4 lit c) KflG wird daher nicht — nicht einmal ansatzweise — behauptet und liegt daher auch tatsächlich nicht vor. Gem. § 7 Abs 2 KflG haben sohin lediglich die Voraussetzung des Abs 1 Z 1 und 2 leg.cit. vorzuliegen und darf weiters der Ausschließungsgrund des Abs 1 Z 4 lit a) KflG nicht gegeben sein.

Die dort genannten Kriterien der Zuverlässigkeit, der fachlichen Eignung sowie der finanziellen Leistungsfähigkeit (Abs 1 Z 1) bzw der Sitz des Unternehmens im Inland (Z 2) liegen bei der Berufungswerberin allesamt vor, wobei lediglich der Vollständigkeit halber in diesem Zusammen-

hang erwähnt sei, dass einige dieser Kriterien im Rahmen der Wiedererteilung einer Konzession nicht nochmals der erkennenden Behörde gegenüber nachgewiesen werden müssen (§ 10 Abs 2 KflG).

Die Eignung der Straßen (Abs 1 Z 4 lit a) wurde der erkennenden Behörde ebenfalls bestätigt.

- 2.) Das Salzburger Landesmobilitätskonzept (S-LMK) stellt hingegen kein rechtlich und/oder gesetzlich verbindliches Kriterium dar. Ganz im Gegenteil. In diesem selbst wird lediglich festgehalten, dass eine Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs durch die Einführung eines integrierten Taktverkehrs von Bahn und Bus (Salzburger Takt) empfohlen wird. Mehr als eine rechtlich unverbindliche Empfehlung kann ein solches Landesmobilitätskonzept auch gar nicht aussprechen. Derartige Vorgaben, Absichten und/oder rechtlich unverbindliche Erklärungen sind als Kriterium für die Konzessionserteilung damit aber auch für die Frage einer allfälligen Befristung nicht heranzuziehen. Das KflG sieht solche Berücksichtigungen naheliegenderweise nicht vor.
- 3.) Des weiteren hat sich die erstinstanzliche Behörde nicht ausreichend mit den Stellungnahmen der ÖBB-Postbus vom 02. November und 15. Jänner 2010 auseinandergesetzt. Um Wiederholungen zu vermeiden werden diese vollinhaltlich auch zum Vorbringen der gegenständlichen Berufung erhoben.
- 4.) Im Übrigen bleibt es dem Land Salzburg auch völlig unbenommen (bzw. sieht dies der Gesetzgeber sogar ausdrücklich vor) für zusätzliche Verkehrsleistungen auf der verfahrensgegenständlichen Kraftfahrlinienkonzession eine, etwaige durch die Bestimmungen des Vergaberechts gebotene, (europaweite) Ausschreibung vorzunehmen. Eine Konzessionserteilung an die Berufungswerberin im gesetzlich vorgesehenen Höchstausmaß steht einer solchen Ausschreibung nicht entgegen.

Ein aktuelles Beispiel zur Bestätigung des eben Gesagten ist das inzwischen abgeschlossene Vergabeverfahren der Salzburger Verkehrsverbund GmbH (SVG) zum Citybusverkehr in Saalfelden. Dieses ist vollkommen problemlos und ohne jedwede konzessionsrechtliche Einschränkungen durchgeführt worden und das obwohl die für den Stadtbusverkehr notwendigen Konzessionen der ÖBB-Postbus GmbH kurz vor bzw. während des Vergabeverfahrens für einen Zeitraum von mehr als 5 Jahren (geplante Vertragsdauer des künftigen Stadtbusbetreibers) wiedererteilt wurden!

Wenn das stattgefundene Vergabeverfahren durch die gerade erst wiedererteilten Konzessionen ungestört abgewickelt werden konnte, dann muss das auch für die in Zukunft geplanten Verfahren gelten können. Es kann somit als erwiesen angenommen werden, dass die (gesetzlich höchstzuläs-

sigen) Konzessionslaufzeiten die Durchführung von Vergabeverfahren keineswegs einschränken, sondern vielmehr beide vollkommen unabhängig zu betrachten sind und einander überhaupt nicht bedingen.

In diesem Zusammenhang ist auch auf die Bestimmung des § 23 Abs 1 KflG zu verweisen, welche für den Fall vorsieht, dass "über das vorgesehene Fahrplanangebot einer Kraftfahrlinie hinaus Kurse bestellt werden, der Besteller oder für diesen die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft die anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechtes zu berücksichtigen hat."

Der Gesetzgeber nimmt sodann im zweiten Satz des § 23 Abs 1 KflG ausdrücklich auf die Fallkonstellation Bezug, bei welcher ein anderer Personenkraftverkehrsunternehmer (als der bisherige Konzessionsinhaber) mit der Durchführung der Kurse beauftragt wird, indem er festhält:

Wird ein anderer Personenkraftverkehrsunternehmer als der Konzessionsinhaber mit der Durchführung der bestellten Kurse betraut, so ist er vom Konzessionsinhaber mit der Durchführung dieser Kurse zu beauftragen (§ 22 Abs 3 KflG). Eine wirtschaftliche Gefährdung durch die ausgeschriebene Leistung kann der bestehende Konzessionär nicht erfolgreich gegen die durchzuführende Beauftragung ins Treffen führen.

Vielmehr sieht das KflG für den Fall einer aus § 23 resultierenden, etwaigen wirtschaftlichen Konfliktsituation ein geradezu gegenteiliges "Ausstiegsszenario", nämlich ein solches für den (bisherigen) Konzessionsinhaber, vor:

Wie allgemein bekannt, normiert das KflG für den jeweiligen Konzessionsinhaber eine sogenannte Betriebspflicht (§ 20 Abs 1 Z 1) und zwar während der gesamten Berechtigungsdauer. Die Berufungswerberin ist daher aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen zum Betrieb der gegenständlichen Konzession verpflichtet. Nicht zuletzt aus diesem Grund (in Wahrheit: gerade aus diesem Grund) sieht das KflG als Konzessionserteilungsvoraussetzung das Kriterium der finanziellen Leistungsfähigkeit bei dem jeweiligen Konzessionswerber vor (dazu bereits schon oben).

Die Bestimmung des § 24 Abs 1 KflG sieht nun für den jeweiligen Konzessionsinhaber die Möglichkeit vor, dass dieser gegenüber der Konzessionsbehörde einen <u>Antrag</u> auf <u>Enthebung seiner Betriebspflicht</u> stellt. Die Konzessionsbehörde <u>hat</u> diesem Antrag zu entsprechen, wenn ihm (gemeint: dem Konzessionsinhaber) die Weiterführung des Betriebes nicht mehr zugemutet werden kann.

Die Abteilung für Verkehrsplanung des Amtes der Salzburger Landesregierung – dieser folgend die erstinstanzliche Behörde – verkennt (verkennen) somit Wesentliches: allfällige Ausschreibun-

gen haben im Zuge der Konzessionserteilung (respektive: Wiedererteilung der Konzession) außer Betracht zu bleiben. Diese können nämlich aufgrund der Bestimmung des § 23 Abs 1 KflG ohnehin ungehindert durchgeführt werden und wenn überhaupt der bisherigen Konzessionsinhaberin zum Nachteil gereichen. Falls diese zur Einsicht gelangen sollte, dass ihr dergestalt der Betrieb aus wirtschaftlichen Gründen nicht mehr zumutbar ist, kann sie einen entsprechenden Antrag gem. § 24 Abs 1 KflG der Konzessionsbehörde gegenüber stellen, da sie ansonsten weiter ihrer Betriebspflicht nachkommen müsste.

Dergestalt betrachtet gibt es nun aber bereits von vornherein keine berücksichtigungswürdigen Ziele gem. § 37 Abs 3 KflG, welche die erstinstanzliche Behörde im Rahmen der Wiedererteilung der Konzession gegenüber der nunmehrigen Berufungswerberin berücksichtigen hätte dürfen. Dem Land Salzburg können in Wahrheit dadurch keine Nachteile erwachsen.

5.) Gemäß § 15 Abs 1 erster Satz KflG wird die Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie auf höchstens acht Jahre erteilt. Dazu anerkennt der angefochtene Bescheid, dass bei der Festlegung der Konzessionsdauer im Hinblick auf die betriebswirtschaftlichen Interessen der Antragstellerin von einer Regelkonzessionsdauer von acht Jahren auszugehen ist. Allerdings kann die Konzession zur Erreichung der in § 37 Abs 3 KlfG angeführten Ziele auch für einen kürzeren Zeitraum erteilt werden. Solche Ziele sind solche der Bundes- und Landesplanung. Bundesplanung besteht keine. Es kommt also darauf an, ob Ziele der Landesplanung eine Verkürzung der Konzessionsdauer rechtfertigen.

Es besteht lediglich ein Beschluss der Salzburger Landesregierung vom 28. August 2007, gemäß dem es im öffentlichen Interesse liege, zur Erreichung des Ziels, im öffentlichen Verkehr ein flächendeckendes und bestmöglich aufeinander abgestimmtes Angebot im Sinne der Festlegungen des Salzburger Landesmobilitätskonzeptes zur Verfügung zu stellen, im Kraftfahrlinienverkehr Linienbündel zu bilden und die Konzessionslaufzeiten innerhalb dieser Linienbündel zu harmonisieren.

Der Verwaltungsgerichtshof fällte zu den erwähnten Regelungen bzw zu der Problematik hinsichtlich des Ausspruches von verkürzten Konzessionslaufzeiten jedoch bereits ein Erkenntnis, nämlich das im angefochtene Bescheid zitierte vom 25. Februar 2009, Zl 2008/03/0083, welches die Linie 3308 Tamsweg-Lessach, betraf. Er nimmt in diesem Zusammenhang auch ausdrücklich auf den gegenständlichen Beschluss der Salzburger Landesregierung vom 28. August 2007 Bezug. Der VwGH hält klar und unmissverständlich fest, dass das Gesetz der Landesregierung nicht (das Recht) eröffne, die Konzessionsdauer aus Gründen der Landesplanung im Einzelfall zu bestimmen, sondern es trage der Konzessionsbehörde lediglich auf, allfällige Planungsziele zu beachten. Die Annahme der Bindung an das im Landesregierungsbeschluss festgelegte "Betriebsaufnahme-

datum" ist somit rechtswidrig. Nichts anderes hat daher auch für das geplante Betriebsaufnahmedatum für das verfahrensgegenständliche Linienbündel Pongau Südost zu gelten. Da
bereits aus diesem Grund der (damalige) Bescheid wegen inhaltlicher Rechtswidrigkeit aufzuheben
war, äußert sich der VwGH nicht mehr ausdrücklich (wenngleich indirekt) zu der Tatsache, dass
der Auftrag an die Abteilung 5 des Amtes der Salzburger Landesregierung, in Wahrheit eine —
kompetenzwidrige — Weisung der Landesregierung an die bei der Erteilung von Kraftfahrlinienkonzessionen in mittelbarer Bundesverwaltung tätig werdende Konzessionsbehörde darstellt.
Die Berufungswerberin bekämpft den nunmehrigen Bescheid, der sich wiederum auf den gegenständlichen Beschluss der Salzburger Landesregierung vom 28. August 2007 stützt, ausdrücklich
auch unter diesem Aspekt.

Der angefochtene Bescheid nimmt im Ergebnis sohin wiederum eine solche — bereits vom VwGH als rechtswidrig erkannte — Bindung an. Der Bescheid enthält im Übrigen nicht den geringsten Anhaltspunkt dafür, dass der Termin 09. Dezember 2012 überhaupt eingehalten werden kann, ist doch nicht einmal erwähnt, geschweige denn geklärt, ob überhaupt schon konkrete Vorkehrungen getroffen wurden, das Konzept oder zumindest das des Linienbündels Pongau Südost zu realisieren.

Die Realisierung des Linienbündels Lungau West konnte jedenfalls nicht innerhalb des geplanten Zeitraumes (beim Linienbündel Lungau West war als Betriebsaufnahmedatum der 13.12.2009 vorgesehen) erfolgen. Nicht zuletzt aus diesem Grund wurde betreffend der Kraftfahrlinie Tamsweg Lessach (Kfl 3308) durch rechtskräftigen Bescheid (Erkenntnis des Unabhängigen Verwaltungssenat Salzburg vom 30. März 2009, UVS 36/10172/3 2009) die Konzession bis zum 15.12.2015 wiedererteilt.

Es ist daher ausgeschlossen, dass die Absicht der Landesregierung, für sämtliche Linienbündel im gegenwärtigen Stadium harmonisierte Konzessionslaufzeiten zu erreichen, verwirklicht werden kann. Nochmals sei an dieser Stelle erwähnt, dass der Bescheid im Übrigen nicht den geringsten Anhaltspunkt dafür enthält, dass der Termin 09. Dezember 2012 betreffend des Linienbündels Pongau Südost überhaupt eingehalten werden kann und bereits der Termin für das Linienbündel Lungau West tatsächlich nicht eingehalten werden konnte.

Darüber hinaus kann das zuletzt erwähnte Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes nur dahin verstanden werden, dass der Beschluss der Landesregierung einer Konzessionsverlängerung um volle acht Jahre überhaupt nicht im Wege stehen kann.

Der angefochtene Bescheid vermag zudem in keiner Weise darzutun, dass die angestrebte Linienbündelung nicht auch erreichbar wäre, wenn die Konzessionslaufzeiten innerhalb von Planungsregionen nicht harmonisiert werden.

6.) Eine Berücksichtigung von etwaig zukünftigen Verkehrskonzepten steht auch im ausdrücklichen Widerspruch zu der Judikatur des Unabhängigen Verwaltungssenates des Landes OÖ:

Beispielhaft sei in diesem Zusammenhang auf das Erkenntnis des Unabhängigen Verwaltungssenates des Landes Oberösterreich vom 06. Dezember 2005, VwSen-500117/8Wim/Sta, VwSen-500118/7/Wim/Sta, verwiesen wo der UVS OÖ auf Seite 12 (im letzten Absatz) ausdrücklich festhält, dass die Berücksichtigung eines Verkehrskonzeptes für den öffentlichen Personenverkehr sowie die Berücksichtigung des Verkehrsverbundes bei der Konzessionserteilung nach dem KflG nicht vorgesehen ist. Vielmehr — so der UVS in dem gegenständlichen Erkenntnis ausdrücklich weiter — stützt sich die belangte Behörde zu Recht auf § 7 KflG, wonach die Konzession zu erteilen ist, wenn nach den persönlichen, fachlichen und finanziellen Voraussetzungen die Art der Linienführung eine zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses gewährleistet und keine Ausschließungsgründe vorliegen.

Weiters hatte der Unabhängige Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich aber auch bereits vier Fälle (VwSen-500146/8/Wim/Hu, VwSen-500147/8Wim/Hu, VwSen-500148/8/Wim/Hu, VwSen-500149/Wim/Hu jeweils vom 31. Oktober 2007) zu entscheiden gehabt, in welchen die Wiedererteilung der Konzession im gesetzlichen Höchstausmaß beantragt worden ist.

In den rechtlichen Erwägungen hält der Unabhängige Verwaltungssenat des Landes Oberösterreich ausdrücklich fest:

"Somit gibt es keine abgeschlossenen Planungen des Landes und auch keine definitive abgeschlossene Planung der Stadtgemeinde Traun in Form eines endgültigen zur Umsetzung feststehenden Konzeptes. […] Eine Berücksichtigung eines bloßen Gemeindeverkehrskonzeptes ist gemäß § 37 Abs 3 Kt1G ohnedies nicht vorgesehen. Daher kann auf dieser Grundlage auch keine kürzere Befristung im Sinne des § 15 Abs 1 vorgenommen werden. Da die sonstigen Voraussetzungen für die Konzessionserteilung nach der Aktenlage vorliegen und auch von keiner der Verfahrensparteien in Frage gestellt wurden, war somit die Konzession auf die beantragte Dauer von 8 Jahren ab Ablauf der bisherigen Konzession wieder zu erteilen und daher spruchgemäß zu entscheiden."

7.) Die Beschränkung der Konzessionsdauer ist für die Antragstellerin auch keineswegs gleichgültig, zeigt doch der jeweilige Verfahrensaufwand und mehr noch der bisherige konkrete Verfahrensaufwand, dass ihr eine Verkürzung der Konzessionsdauer ohne gravierende Gründe schlicht unzumutbar ist. Schon gar nicht kann gegen die Antragstellerin mit dem Hinweis auf ihre Größe argumentiert werden, zumal diese ihr bei jedem anderen Konzessionsansuchen dann auch entgegen gehalten werden könnte und sie damit schlechter gestellt wäre als Mitbewerber. Auch die angebliche Einmaligkeit der Verkürzung ist kein tragendes Argument, wenn eine solche an sich nicht zu rechtfertigen ist. Die Ungewissheit der Verwirklichung des Konzepts schlösse zudem weitere Verkürzungen nicht aus.

Zu den betriebswirtschaftlichen Ausführungen in den Stellungnahmen sei vorab festgehalten, dass der Amtssachverständige in der Landesplanungsabteilung tätig ist und somit seine Kompetenz auf das Verkehrswesen beschränkt ist. Der offensichtlich beabsichtigte Eindruck in der Bescheidbegründung, dessen Stellungnahmen zu betriebswirtschaftlichen Aspekten ebenfalls als Sachverständigenmeinung zu werten, ist nach Ansicht der Berufungswerberin unzulässig, zumal dieser die unternehmensinternen wirtschaftlichen Kennzahlen und Umstände der ÖBB-Postbus GmbH gar nicht kennen kann. Abgesehen davon hält die erstinstanzliche Behörde in der Bescheidbegründung auf Seite 8 explizit fest, dass "in Hinblick auf die betriebswirtschaftlichen Interessen der Antragstellerin von einer Regelkonzessionsdauer von 8 Jahren auszugehen ist".

Klar festgehalten werden kann jedenfalls, dass eine seriöse betriebswirtschaftliche Planung und damit auch die darauf aufbauenden Investitionen einen längeren Zeithorizont als ein Jahr benötigen. Die bewusst immer nur auf die jeweils beantragte Konzession reduzierte Antwort der Landesplanungsabteilung lässt den Aspekt der beabsichtigten Bündelwirkung bewusst außer Acht. Die getätigten Aussagen zur Verkaufsmöglichkeit der geringen Anzahl der Busse, die je Konzession betroffen sind, sowie andere Behauptungen relativieren sich sehr schnell, wenn man sich den Zustand in nach erfolgreicher Bündelung aller Konzessionen im Linienbündel vor Augen führt. Durch dieses Linienbündel wären zwei Postbusstandorte betroffen, nämlich St. Johann im Pongau und der gerade neu in Betrieb genommene in Enns im Pongau. Allein am für die Linie 3220 zuständigen Standort sind insgesamt 18 Busse stationiert und 35 Mitarbeiter dauerhaft (ohne Saisonlenkern) beschäftigt, wovon 21 unkündbar sind.

Dazu kommt noch der ebenfalls im Bündel liegende, neue Standort in Enns im Pongau. Dort wurden dringend notwendige Infrastrukturinvestitionen in Höhe von mehr als 2 Mio. Euro getätigt, die bei Umsetzung der Linienbündelung als "stranded Investments" vollkommen frustriert würden. Denn wenn die dann ausgeschriebene Leistung an einen anderen Bieter im Vergabeverfahren zugeschlagen würde, wäre nicht nur diese Verkehrsleistung verloren, sondern auch jedwede andere Tätigkeit im Linienverkehr (eigenwirtschaftliche Verkehre, Shuttlebusse,

Schülerverkehre, Schibusse etc.) mangels der nicht mehr erteilten Konzessionen unmöglich. Damit wären zusätzlich zu den oben bereits angeführten Ressourcen noch zusätzlich 12 ständige Mitarbeiter und 15 Busse betroffen. Allein dadurch würden Lohnkosten für das unkundbare Personal in Höhe von 1,5 Mio. Euro pro Jahr anfallen, denen jedoch keinerlei Einnahmen gegenüber stehen!

Abschließend soll auch noch stark verkürzt auf die angeblichen wirtschaftlichen Kostenvorteile durch die Ausschreibungen eingegangen werden. Vorab sei darauf hingewiesen, dass die per se und überhaupt nicht näher substantiierte Postulierung von 1 Mio. Euro Einsparungspotenzial pro Jahr durch die Linienbündelung und Ausschreibung in Salzburg weiterhin vehement bestritten wird. Aber selbst wenn man dieses Einsparungspotential für wahr halten würde, sollen zur besseren Veranschaulichung lediglich die Kosten der anwaltliche Beratung und Vertretung der ausschreibenden Stelle (SVG) für die Verfahrensbegleitung kurz dargelegt werden:

Bei einem sehr niedrig geschätzten Kostensatz von 250,- € pro Stunde für einen Rechtsanwalt und einer ebenfalls bewusst gering angesetzten Arbeitszeit von lediglich 300 Stunden ergeben sich 75.000,- € Honorar pro Bündel. Für 13 Bündel macht das alleine 975.000 Euro aus, wobei in dieser Berechnung weder ein zuarbeitender Rechtsanwaltsanwärter noch etwaige weitere Kosten durch die anwaltliche Vertretung bei Nachprüfungsverfahren eingerechnet sind.

Schließlich sei auf die eigenen Ausführungen des Landes Salzburg vom 13.01.2010 verwiesen, wo auf Seite 4 zu 2) ausdrücklich festgehalten wird, dass "die Durchführung von Vergabeverfahren seitens der SVG, einen nicht unerheblichen Personalaufwand erfordern wird".

ANTRÄGE:

Aus den dargelegten Gründen hält die Antragstellerin ihren bisherigen Konzessionsantrag im vollen Umfang aufrecht und stellt insbesondere den

Antrag,

die gegenständliche Konzession im gesetzlich zulässigen Höchstausmaß wiederzuerteilen. Für den Fall, dass die Berufungsbehörde nicht bereits aufgrund der Aktenlage dem Antrag der Berufungswerberin vollinhaltlich stattgibt, wird die Anberaumung einer mündlichen Berufungsverhandlung ausdrücklich beantragt."

Über die vorliegende Berufung hat der Unabhängige Verwaltungssenat des Landes Salzburg nach Durchführung einer mündlichen Berufungsverhandlung in einer gemäß § 67a Abs. 1 AVG durch eine Kammer zu treffenden Entscheidung Folgendes erwogen:

Mit Bescheid des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vom 13.02.1995, Zahl 240.724/1-II/4/1995, wurde die Stammkonzession für die gegenständliche Kraftfahrlinie bis 02.02.2010 erteilt.

In Bezug auf den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr wurden die Planungsziele des Landes Salzburg in dem am 14.08.2006 von der Salzburger Landesregierung beschlossenen Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006 – 2015 (S-LMK) definiert. Im Maßnahmenprogramm sieht dieses S-LMK unter anderem vor, einerseits Mindestbedienungsstandards für eine adäquate, an den regionalen Bedürfnissen orientierte Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr sicherzustellen und andererseits durch landesweit aufeinander abgestimmte Fahrpläne ("integraler Taktfahrplan") ein attraktives und an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientiertes Angebot im ÖPNV zu erzielen.

Die nähere Entwicklung und Ausgestaltung dieser Planungsziele ist dabei dem sog. "ÖPNV-Rahmenplan" vorbehalten, welcher von der Fachabteilung Verkehrsplanung und Öffentlicher Verkehr (Amt der Salzburger Landesregierung) in Abstimmung mit den einzelnen Regionalverbänden des Landes als Grundlage für die spätere öffentliche Ausschreibung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienstleistungen ausgearbeitet wird.

Zur Umsetzung dieser Ziele des S-LMK fasste die Salzburger Landesregierung am 28.08.2007 den Beschluss, die im Bundesland Salzburg bestehenden Kraftfahrlinien zu sog. "Linienbündeln" zusammenzufassen und die Konzessionslaufzeiten sämtlicher in diesen Linienbündeln zusammengefassten Linien zu harmonisieren, um diese Linien später vor Ablauf der (harmonisierten) Konzessionslaufzeiten gemeinsam im Rahmen einer europaweiten öffentlichen Ausschreibung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienstleistungen an den jeweiligen Bestbieter vergeben zu können und solcherart ein den Zielsetzungen des S-LMK bestmöglich entsprechendes Angebot im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr bei möglichst effizientem Mitteleinsatz zu gewährleisten. Die festgesetzten Endzeitpunkte gehen dabei von der Überlegung aus, dass sich das jeweilige Linienbündel an der wirtschaftlich wichtigsten Linie orientiert und die Endzeitpunkte für die Konzessionsvergabe dahingehend festgelegt werden.

Auch aufgrund wirtschaftlicher und planerischen Überlegungen wurden die einzelnen Endzeitpunkte der Linienbündel so festgelegt, dass die Linienbündel über die Jahre verteilt gleichmäßig vergeben werden können. Beim konkreten Harmonisierungszeitpunkt

wurde auf den internationalen Fahrplanwechsel am 2. Dezemberwochenende eines jeden Jahres abgestellt.

Es ist die Bildung von 13 namentlich bezeichneten Linienbündeln im Kraftfahrlinienverkehr im Land Salzburg geplant, wobei die gegenständliche Kraftfahrlinie 3216 zum Linienbündel Pongau Südost gehört und die Betriebsaufnahme dieses Linienbündels zum 09.12.2012 vorgesehen ist.

Am 30.12.2008 wurde eine Vereinbarung von der Salzburger Verkehrsverbund GmbH (SVG), einer Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft im Sinne des Bundesgesetzes über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G 1999), mit der ÖBB-Postbus GmbH unterzeichnet. Darin wurde unter anderem festgehalten, dass die beiden angeführten Verkehrsdienstverträge gestaffelt nach Linienbündeln unter Berücksichtigung der geltenden Bestimmungen des Kraftfahrliniengesetzes und des Bundesvergabegesetzes ausgeschrieben werden und sich die ÖBB Postbus GmbH ab 01.01.2009 verpflichtet, ihre Leistungen aus den beiden angeführten Verkehrsdienstverträgen nach Maßgabe und im Sinne der Regelungen dieser Verkehrsdienstverträge so lange, wenn auch (aufgrund von nach dem 01.01.2009 wirksamen Neuausschreibungen von Linienbundel, welche die damit korrespondierenden Verkehrsdienstleistungen dem Regelungsregime der beiden genannten Verkehrsdienstverträge entziehen) nur teilweise zu erbringen, bis die Erbringung dieser oder Teile dieser Verkehrsdienstleistungen im Rahmen von (nach Durchführung von entsprechenden Vergabeverfahren) neu abzuschließender Verkehrsdienstverträge nicht nur gesichert ist, sondern auch tatsächlich erfolgten, sodass diesbezüglich ein nahtloser Übergang gewährleistet sei.

Mit Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 25.02,2009, Zl. 2008/03/0083-5 wurde die Berufungsentscheidung des Unabhängigen Verwaltungssenates Salzburg vom 20.04.2008, Zahl UVS-36/10143/5-2008, betreffend die Kraftfahrlinie Tamsweg - Lessach (3308), welches zum Linienbündel Lungau-West gehört, wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes aufgehoben und unter anderem darin ausgeführt, dass § 15 Abs. 1 zweiter Satz iVm § 37 Abs. 3 KflG dahingehend zu verstehen sei, dass der Konzessionsbehörde bei der Festlegung der konkreten Konzessionsdauer eine Ermessensausübung ermöglicht werde, dieses Ermessen jedoch im Sinne des Gesetzes zu üben sei, was insbesondere bedeute, dass eine Verkürzung der Konzessionsdauer jedenfalls nur insoweit in Betracht komme, als diese zumindest geeignet sei, zur Erreichung konkret festzustellender Ziele der Bundes- und Landesplanung beizutragen. Werde die Konzession daher nicht für die beantragte Höchstdauer erteilt, so habe die Behörde nicht nur die zu beachtenden Ziele der Landesplanung festzustellen, sondern auch darzulegen, wie die konkret festgelegte Kon-

zessionsdauer zur Erreichung dieser Ziele beitragen könne. Bei der konkreten Festlegung der Konzessionsdauer seien dabei auch die auf eine möglichst lange Konzessionsdauer gerichteten Interessen des Konzessionswerbers angemessen zu berücksichtigen.

Die ÖBB-Postbus GmbH stellte am 09.09.2009 einen Antrag gemäß Kraftfahrliniengesetz auf Wiedererteilung und Änderung einer Konzession der Kraftfahrlinie 3216 und ersuchte um eine Konzessionsdauer von 8 Jahren (also bis 02.02.2018).

Die Salzburger Verkehrsverbund GmbH verfasste im Auftrag der Konzessionsbehörde am 21.10.2009 eine Stellungnahme, in der die Vertragssituation und die tarifliche Situation dargestellt, die Beschaffungsvorgänge durch die SVG erörtert und die öffentlichen Interessen dargestellt wurden. Insbesondere wurde die Umsetzung der Ziele des Landes durch Bildung von Linienbündeln und die wirtschaftlichen Auswirkungen der Linienbundel im Detail erörtert. Abschließend verwies die SVG auf einen erheblichen Mehraufwand, sollte die Wiedererteilung der Kraftfahrlinie Nr. 3216 nicht auf das Linienbündel Pongau Südost abgestellt werden, sondern auf acht Jahre erteilt werden. Weiters wurde ausgeführt, dass die Bildung von Linienbündeln dem im Kraftfahrliniengesetz vorgesehenen Weg der Vergabe gemeinwirtschaftlicher Leistungen (§ 23 KflG) entspreche und Parallel- oder konkurrenzierende Verkehre vermieden werden könnten. Ein weiterer wesentlicher Vorteil in der Umsetzung öffentlicher Interessen sei die Möglichkeit der zeitlich koordinierten Vorgangsweise für ganze Planungsregionen im Gegensatz zur jetzigen Situation mit unterschiedlichen Interessen und Fristen der Kraftfahrlinienunternehmen und ihrer Konzessionen. Das von der SVG umzusetzende Ziel des Landes, mit effizientestem Mitteleinsatz den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Salzburg sicherzustellen, erfordere eine Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten anhand der im Regierungsbeschluss vom 28.08.2007 festgelegten Linienbundel.

Für die Besteller werde durch die Vergabe der Linienbündel sichergestellt, dass das gewünschte Angebot zu den geringsten Kosten erbracht werde. Damit ein Wettbewerb um die Leistung stattfinden könne, würden die Linienbündelgrößen so optimiert, dass eine möglichst große Anzahl an Bietern anbieten könne. Wenn die Absicht, Linienbündel mit harmonisierten Konzessionslaufzeiten zu bilden, aufgrund konzessionsrechtlicher Probleme nicht umsetzbar wäre, müsste sich die Öffentliche Hand darauf beschränken, gesellschaftlich gewollte Leistungen linienweise zu vergeben, wobei dann für jede Linie andere Beginn- und Endzeitpunkte der Konzessionen bestehen würden. Eine linienweise, zeitlich zufällig (entsprechend dem historisch gewachsenen Zeitpunkt des Auslaufens der Konzessionen) gestaffelte Vergabe des Gesamtverkehrs jeder einzelnen Linie verursache zweifelsfrei nachhaltig höhere Kosten für die Öffentliche Hand.

Durch die Zusammenführung auf Linienbündel würden ausschließlich gemeinwirtschaftliche Verkehre gemäß § 3 Abs. 3 ÖPNRV-G entstehen, welche die rechtliche Situation und die Durchsetzung öffentlicher Interessen für die Besteller erheblich erleichtern würden. Ziel des Bundes und des Landes sei der einheitliche Verbundtarif über alle Verkehrsunternehmen.

Deshalb ersuchte die SVG die Konzessionsbehörde die in der Stellungnahme dargelegten öffentlichen Interessen, Ziele der Landesplanung und die Voraussetzungen für die Abwicklung eines Vergabeverfahrens zu beachten.

Aufgrund des Auftrages des Amtes der Salzburger Landesregierung, Abteilung 5, erfolgte durch die Abteilung 6 - Verkehrsplanung und öffentlicher Verkehr – am 13.01.2010 eine Begutachtung der Stellungnahme der Salzburger Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft im Hinblick auf die von der ihr vorgebrachten verkehrsplanerischen und verkehrswirtschaftlichen Argumente für eine Erteilung der Kraftfahrlinienkonzession bis 08.12.2012. Darin wird zusammenfassend bemerkt, dass die vorgebrachten verkehrsplanerischen und verkehrswirtschaftlichen Argumente der SVG für eine Erteilung der Kraftfahrlinienkonzession bis 08.12.2012 nachvollziehbar und schlüssig seien. Weiters sei nicht ersichtlich sei, warum bei einer Verkürzung der Konzessionsdauer der Linie 3216 ein betriebswirtschaftlicher Nachteil für die ÖBB-Postbus GmbH entstehen sollte.

Die ÖBB-Postbus GmbH beharrte in ihren Stellungnahmen vom 02.11.2009 und 15.01.2010 auf eine Konzessionslaufzeit von 8 Jahren und führte zusammengefasst unter anderem aus, dass jede Art von Konzessionslaufzeitverkürzung aufgrund der geringeren Nutzungszeit der eingesetzten Busse zur Kostensteigerung bei der Berufungswerberin führen würde. Sie monierte auch die mangelnde Berücksichtigung von erhöhtem Personalaufwand und längeren Verwaltungsverfahren. Weiters wies die Berufungswerberin auf ein schwedisches Modell hin und erwähnte, dass der UVS Bescheid vom 24.08.2008 (gemeint wohl: 20.04.2008) zur Zahl UVS-36/10143/5-2008 durch den Verwaltungsgerichtshof aufgehoben wurde.

Am 27.01.2010 wurde der nunmehr zu Punkt III. bekämpfte Bescheid erlassen. Die belangte Behörde stützt diese Befristung unter anderem auf die Bestimmung des § 15 Abs. 1, 2. Satz Kraftfahrliniengesetz, in der Fassung der Novelle BGBl I Nr. 12/2006, wonach die Konzession bei Vorliegen eines zeitlich begrenzten oder nur vorübergehenden Verkehrsbedürfnisses sowie zur Erreichung der in § 37 Abs. 3 KflG angeführten Ziele

(der Bundes- und Landesplanung) auch für einen kürzeren Zeitraum als auf die Dauer von (höchstens) acht Jahren erteilt werden kann.

Dieser Sachverhalt war aufgrund des durchgeführten Beweisverfahrens, insbesondere durch Einsicht in den erstinstanzlichen Verfahrensakt, das Salzburger Mobilitätskonzept 2006-2015, den Regierungsbeschluss vom 28.08.2007 samt Beilagen und der am 29.04.2010 durchgeführten öffentlichen Berufungsverhandlung zu treffen.

Dazu ist Folgendes festzustellen:

Die in gegenständlicher Verwaltungsangelegenheit maßgeblichen Bestimmungen des Kraftfahrliniengesetzes BGBl. I Nr. 203/1999 (KflG) idF BGBl. I Nr. 153/2006 lauten (auszugsweise) wie folgt:

- § 15. Konzessionsdauer und jährliche Betriebsdauer
- (1) Die Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie wird auf höchstens acht Jahre erteilt. Bei Vorliegen eines zeitlich begrenzten oder nur vorübergehenden Verkehrsbedurfnisses sowie zur Erreichung der in § 37 Abs. 3 angeführten Ziele kann sie auch für einen kürzeren Zeitraum erteilt werden.
- § 23. Bestellung von Kursen, gemeinwirtschaftlicher Betrieb von Kraftfahrlinien
- (1) Werden über das vorgesehene Fahrplanangebot einer Kraftfahrlinie hinaus Kurse bestellt, so hat der Besteller oder für diesen die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft die anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechtes zu berücksichtigen. Wird ein anderer Personenkraftverkehrsunternehmer als der Konzessionsinhaber mit der Durchführung der bestellten Kurse betraut, so ist er vom Konzessionsinhaber mit der Durchführung dieser Kurse zu beauftragen (§ 22 Abs. 3).

 (2) Wird die Bedienung von Strecken bestellt, die bisher mangels Eigenwirtschaftlichkeit (§ 3 Abs.
- (2) Vvira die Bedienung von Strecken vestellt, die visner mangels Eigenwirtschaftlichkeit (§ 3 Abs. 2 ÖPNRV-G 1999) von einer Kraftfahrlinie nicht bedient wurden oder zum Zeitpunkt der Bestellung nicht mehr eigenwirtschaftlich bedient werden können, so hat der Besteller selbst oder für diesen die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft unter Berücksichtigung der anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechtes einen geeigneten Personenkraftverkehrsunternehmer zu ermitteln. Von dieser Verpflichtung ausgenommen sind Strecken, die weiterhin eigenwirtschaftlich bedient werden können.
- (3) Dem nach Abs. 2 ermittelten Personenkraftverkehrsunternehmer ist vor Betriebsaufnahme über Antrag eine Kraftfahrlinienkonzession zum gemeinwirtschaftlichen Betrieb (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999) zu erteilen, sofern die Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 Z 1 und 2 gegeben sind, und der Ausschließungsgrund des § 7 Abs. 1 Z 4 lit. a nicht vorliegt.
- (4) Im Verfahren über diesen Antrag findet § 5 keine Anwendung. Die Konzessionsdauer sowie das Betriebsprogramm haben dem Pflichtenheft der Ausschreibung oder dem zwischen Besteller und Personenkraftverkehrsunternehmer geschlossenen Vertrag zu entsprechen, wobei die höchstzulässige Konzessionsdauer (§ 15) nicht überschritten werden darf.

- (5) Auf den Konzessionsinhaber finden diesfalls die Bestimmungen der §§ 16 Abs. 2 Z 2 bis 4, 22, 24, 28 Abs. 4 und 5 und 29 Abs. 1 keine Anwendung.
- § 37. Ausgleich der Verkehrsinteressen, Förderung der Zusammenarbeit und von Zusammenschlüssen der Unternehmen
- (1) Zur Optimierung des öffentlichen Personenverkehrs haben die Aufsichtsbehörden fördernd darauf einzuwirken, daß die Interessen der verschiedenen Verkehrsträger des öffentlichen Personenverkehrs ausgeglichen und ihre Leistungen und ihre Entgelte aufeinander abgestimmt werden. Sie haben zu diesem Zweck die freiwillige Zusammenarbeit und die Zusammenschlüsse der Unternehmen, wie beispielsweise Gemeinschaftsverkehre und Verkehrsverbunde, zu fördern.
- (2) Im Sinne des Abs. 1 gilt als
- 1. Gemeinschaftsverkehr die Kooperation einzelner Berechtigungsinhaber mit dem Zweck, zwei oder mehrere ihrer Kraftfahrlinien mit durchgehenden Kursen und durchgehenden Beförderungspreisen gemeinsam zu betreiben;
- 2. Verkehrsverbund die Kooperation möglichst aller in einem bestimmten Gebiet (Verbundraum) tätigen Verkehrsunternehmen des öffentlichen Personenverkehrs (Eisenbahn- und Kraftfahrlinien- unternehmen) in einer Organisation mit Rechtspersönlichkeit zum Zwecke der Angebotsoptimierung und der unternehmensübergreifenden Anwendung eines einheitlichen Fahrpreissystems in einem zusammenhängenden und koordinierten Verkehrsnetz;
- 3. Angebotsoptimierung die Einrichtung und befriedigende Bedienung und erforderlichenfalls die Erweiterung und Änderung von Verkehrsverbindungen sowie die Abstimmung der Fahrpläne in wirtschaftlich zumutbarem Rahmen.
- (3) Die Aufsichtsbehörden haben bei ihren Maßnahmen auch die Ziele der Bundes- und Landesplanung zu beachten."

Weiters sind im gegebenen Zusammenhang Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Ordnung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs (ÖPNRV-G 1999) von Bedeutung, welche lauten:

- § 15. Für Verkehrsverbünde gelten unter Bedachtnahme auf regionale Besonderheiten folgende Zielsetzungen:
 - 1. Orientierung der Verbundgrenzen an Fahrgastströmen.
 - 2. Bundesweit einheitliche Tarifierungssystematik.
 - 3. Kompatibilität im Bereich der Abfertigungssysteme und Fahrkartengattungen.
 - 4. Gewährleistung von Qualitätskriterien gemäß § 31.
- § 16. (1) Im Rahmen ihrer verbundbedingten Kooperation kommen für die Verkehrsunternehmen insbesondere folgende Aufgaben in Betracht:
 - 1. Festsetzung, Entwicklung oder Weiterentwicklung des Verbundregelbeförderungspreises im Zusammenwirken mit der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft.

- 2. Unternehmensspezifische Verkehrsplanung.
- 3. Fahrplangestaltung.
- 4. Abrechnung und Zuscheidung von Tarifeinnahmen und sonstiger Erlöse, sofern hiefür nicht die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft beauftragt wird.
- 5. Ausübung unternehmensspezifischer Marketing- und Vertriebstätigkeiten.
- 6. Gewährleistung der Transparenz der Verkehrsleistungen und deren finanziellen Grundlagen im Verkehrsverbund.
- 7. Transparente Darstellung der Verwendung der von den jeweiligen Bestellern aufgewendeten Mittel (strecken- oder bereichsbezogen).
- 8. Mitwirkung bei der Berichtspflicht gemäß § 10 Abs. 3.
- (2) Zur Umsetzung dieser Aufgaben werden die Verkehrsunternehmer eine Kooperationsgemeinschaft bilden, die die Interessen aller am Verbund beteiligten Konzessionsinhaber gegenüber der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft vertritt und in der jedes Verkehrsunternehmen Sitz und Stimme haben muß.
- § 18. (1) Als Aufgaben der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft kommen insbesondere in Betracht:
 - 1. Rahmenvorgaben für die Festsetzung, Entwicklung oder Weiterentwicklung sowie die Umsetzung des Verbundregelbeförderungspreises.
 - 2. Koordination der Bestellung (Auferlegung) von Verkehrsdiensten.
 - 3. Kontrolle der Erfüllung der Qualitätskriterien gemäß § 31 sowie der Einhaltung der Bestimmungen von Verkehrsdienstverträgen.
 - 4. Ausübung verbundspezifischer Marketing- und Vertriebstätigkeiten.
 - 5. Verbundspezifische Kundeninformation.
 - 6. Schlichtungs- und Clearingstelle für die Abrechnung und Zuscheidung der Erlöse einschließlich Schüler- und Lehrlingsfreifahrt. Gegebenenfalls im Auftrag der Verkehrsunternehmen Abrechnung unternehmensübergreifender Verbundtarife und sonstiger Erlöse.
 - 7. Vorschlag an die Gebietskörperschaften für Nah- und Regionalverkehrsplanung gemäß § 11.
 - 8. Über Auftrag von Gebietskörperschaften oder Dritten Einzelplanungen für den Abschluß von Verkehrdienstverträgen (Bestellungen) einschließlich Kosten- und Erlösschätzung.
 - Abwicklung von Verkehrsdienstverträgen, Bestellung von Verkehrsdienstleistungen im Kraftfahrlinienverkehr sowie Ausschreibungsverfahren im Auftrag von Gebietskörperschaften oder von Dritten.
 - 10. Anhörung bei Konzessionsvergaben gemäß § 5 Abs. 1 Z 9 des Kraftfahrliniengesetzes und des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, soweit es sich um streckenbezogene Konzessionen handelt.

- 11. Maßnahmen im Zusammenhang mit Parallelverkehren gemäß den Bestimmungen des Abschnittes III.
- (2) Planungen im Sinne des Abs. 1 Z 7 und 8 haben im Zusammenwirken mit den in Betracht kommenden Verkehrsunternehmen, sofern sie nicht durch diese selbst durchgeführt werden, zu erfolgen und auf verkehrspolitische Grundsätze Bedacht zu nehmen.
- § 20. (1) Verkehrspolitisch nicht notwendige Parallelführungen von Kraftfahrlinien untereinander oder von Schienenbahnen und Kraftfahrlinien sind zu vermeiden. Anstelle eines solchen Parallelverkehrs ist eine verbesserte Zubringung oder Bedienung anderer Bereiche, insbesondere von durch öffentliche Verkehrsmittel nicht oder nur unzureichend bedienten Gebieten, in Betracht zu ziehen.
- (2) Für parallelführende Linien oder Kurse, die von Kraftfahrlinienunternehmen nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden und für die verbundbedingte Fahrpreisersätze gewährt werden, haben die daran beteiligten Kraftfahrlinienunternehmen einen monatlichen Abschlag zu entrichten, sofern diese Linien oder Kurse nicht verkehrspolitisch notwendig sind.
 - (3) Die verkehrspolitische Notwendigkeit ist anhand folgender Kriterien zu beurteilen:
 - 1. Kundennutzen.
 - 2. Einhaltung der Qualitätskriterien gemäß § 31.
 - 3. Anzahl der beförderten Fahrgäste.
 - 4. Verknüpfung von Haltestellen.
 - 5. Datum der erstmaligen Inbetriebnahme der parallel führenden Linien oder Kurse.
- (4) Die Feststellung, ob ein Parallelverkehr im Sinne des § 20 vorliegt, obliegt der gemäß § 17 Abs. 1 einzurichtenden Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft nach Anhörung der betroffenen Verkehrsunternehmen.

Nach dem bereits wiedergegebenen Wortlaut des § 15 Abs. 1 KflG liegt es im freien Ermessen der Konzessionsbehörde, bei Vorliegen eines zeitlich begrenzten oder nur vorübergehenden Verkehrsbedürfnisses sowie zur Erreichung der in § 37 Abs. 3 leg. cit. angeführten Ziele der Bundes- und Landesplanung die Konzession auch für einen kürzeren Zeitraum als für die Dauer von acht Jahren zu erteilen. Von einer Ermessensausübung im Sinne des Gesetzes wird im gegebenen Zusammenhang dann gesprochen werden können, wenn die im konkreten Fall vorgenommene Befristung der Konzessionslaufzeit (auf weniger als acht Jahre) geeignet ist, die Ziele der Bundes- oder Landesplanung erreichen zu lassen und den Ländern damit ein verkehrspolitischer Spielraum eingeräumt wird.

Die Planungsziele des Landes Salzburg wurden in dem von der Salzburger Landesregierung beschlossenen Salzburger Landesmobilitätskonzept 2006 – 2015 (S-LMK) definiert.

Die nähere Entwicklung und Ausgestaltung dieser Planungsziele ist dabei dem sog. "ÖPNV-Rahmenplan" vorbehalten, welcher von der Fachabteilung Verkehrsplanung und Öffentlicher Verkehr in Abstimmung mit den einzelnen Regionalverbänden des Landes als Grundlage für die spätere öffentliche Ausschreibung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienstleistungen ausgearbeitet wird.

Zur Umsetzung dieser Ziele des S-LMK fasste die Salzburger Landesregierung am 28.08.2007 den Beschluss Linienbündel zu bilden und die Konzessionslaufzeiten sämtlicher in diesen Linienbündeln zusammengefassten Linien zu harmonisieren.

Bis jetzt war es so, dass die Konzessionen jeder einzelner Kraftfahrlinie bei rechtzeitiger Antragstellung vor Ablauf der Konzessionsdauer wiedererteilt wurden. Aufgrund der EG-Verordnung 1370/2007 zum Kraftfahrlinienwesen stehen jedoch Änderungen im Kraftfahrlinienrechts an. Die Bildung von Linienbündeln entspricht dem im Kraftfahrliniengesetz vorgesehenen Weg der Vergabe gemeinwirtschaftlicher Leistungen.

Die Ziele der Salzburger Landesplanung stellen unter anderem auf die Bildung von 13 namentlich bezeichneten Linienbündeln im Land Salzburg ab, um darauf aufbauend eine Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten der einzelnen Kraftfahrlinien in einem Linienbündel herbeizuführen. Die Kraftfahrlinienkonzessionen der Linien eines Bündels sollen gleichzeitig auslaufen und die neuen Konzessionen des jeweiligen Bündels somit gleichzeitig beginnen. Es ist geplant, durchschnittlich zwei Linienbündel pro Jahr auszuschreiben. Damit ist eine gleichmäßige wiederkehrende Planung bei gleichmäßigen Ressourceneinsatz möglich, nicht nur für die Planungsabteilungen und die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft, weil dadurch die Planungs- und Organisationskosten minimiert werden können, sondern auch für die jeweiligen Bieter. Die Harmonisierung der Konzessionen und Zusammenführung zu Linienbündeln sowie die gleichmäßige Verteilung der Bündel über die Jahre stellen den organisatorischen Rahmen für die Planungen des Landes über mehrere Jahre dar und sind dadurch auch verwaltungstechnisch leichter zu bewältigen.

Um dem Ziel - Linienbündel zu bilden und die Konzessionslaufzeiten sämtlicher in diesen Linienbündeln zusammengefassten Linien zu harmonisieren, damit die gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienstleistungen auf diesen Linien später vor Ablauf der harmonisierten, zum Teil (gegenüber der gesetzlichen Höchstdauer) verkürzten Konzessionslaufzeiten gemeinsam im Rahmen einer europaweiten öffentlichen Ausschreibung an den jeweiligen Bestbieter vergeben werden können und so ein bestmöglich entsprechendes Angebot im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr bei möglichst effizientem

Mitteleinsatz gewährleisten zu können - schrittweise näher zu kommen, müssen die Konzessionsendzeiten der Kraftfahrlinien tatsächlich zu einer Vereinheitlichung der Gültigkeitsdauer innerhalb der einzelnen Bündeln eines regionalen Raumes führen.

Die gegenständliche Kraftfahrlinie 3216 gehört zum Linienbündel Pongau Südost und ist die Betriebsaufnahme dieses Linienbündels zum 09.12.2012 vorgesehen. In diesem Linienbündel sind gemäß dem Beschluss der Landesregierung namentlich 12 Linien enthalten, wobei die Konzessionen bei 11 Linien vor dem 09.12.2012 enden bzw. geendet haben.

Um nicht alle Linienbündel gleichzeitig enden zu lassen, besteht die Intention der Konzessionsbehörde darin, sich bei den einzelnen Linienbündeln an das Ende der Konzessionslaufzeit einer Hauptlinie eines jeweiligen Linienbündels zu orientieren. Zudem muss auf eine gleichmäßig Bündelverteilung über die Jahre geachtet werden.

Als Hauptlinie im Linienbündel Pongau Südost wird die Kraftfahrlinie Bischofshofen – Radstadt (3201) geführt. Die Konzession für diese Kraftfahrlinie endet mit 09.10,2010. Die anderen Kraftfahrlinien in diesem Bündel gehören zum Ergänzungsnetz und erfüllen Zubringerfunktionen, wobei bei mehreren Linien die Konzessionslaufzeit zwischen 13.01.2012 und 31.08.2012 endet.

Für die Kraftfahrlinie Radstadt - Forstau (6853), welche ebenfalls zum Linienbündel Pongau Südost gehört, endet die Konzession mit 30.08.2015. Bei dieser Linie handelt es sich um eine Ergänzungslinie. Da jedoch die Konzessionen aller anderen Linien in diesem Bündel vor dem 08.12.2012 auslaufen und die Planung auf eine über die Jahre gleichmäßige Aufteilung der Bündel abzielt, kann das Betriebsaufnahmedatum zum 09.12.2012 aus organisatorischen und wirtschaftlichen Gründen als bestmöglicher Zeitpunkt für die Harmonisierung angesehen werden.

Dem Vorbringen der Berufungswerberin zur Kraftfahrlinie (8237), wonach die Konzession für die Antragstellerin Frau Andrea Habersatter am 19.04.2010 für 8 Jahre erteilt wurde, ist entgegenzuhalten, dass es sich dabei um einen Wanderbus für die Strecke Radstadt – Forstau handelt, wobei die Strecke 4 Monate im Jahr und lediglich am Dienstag und Donnerstag betrieben wird. In der Landesplanung findet dieser Wanderbus keine Berücksichtigung. Ebenso findet der Schibus Großarl, welcher von den Großarler Bergbahnen betrieben wird, in der Landesplanung keine Berücksichtigung und bestehen auch keine Bestellerinteressen. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass für das Linienbündel Pongau Südost eine Harmonisierung aller Linien zum 19.04.2018 aufgrund der gesetzlichen Höchstgrenze für eine Konzessionserteilung von 8 Jahren ohnehin nicht möglich ist.

Es kann - wie bereits dargelegt - keinem Zweifel unterliegen, dass die gleichzeitige Vergabe der auf mehreren, nach regionalen Gesichtspunkten zusammengefassten Kraftfahrlinien gewünschten Verkehrsdienste der Öffentlichen Hand als Besteller dieser - den Vorgaben und Zielsetzungen des SLMK entsprechenden - Dienstleistungen sowohl im Hinblick auf die Kriterien der Sparsamkeit und Wirtschaftlichkeit als auch von den verkehrsplanerischen Gestaltungsmöglichkeiten her bedeutende Vorteile verschafft, welches Ziel jedoch nur erreicht werden kann, wenn die Vergabe der auf den betreffenden Linienbündeln gewünschten Verkehrsdienste und die Erteilung der Konzessionen für diese Linienbündel zeitlich aufeinander abgestimmt, also harmonisiert werden. Dadurch kann ein Wettbewerb um die Leistung stattfinden. Die Linienbündelgröße wurde so optimiert, dass eine möglichst große Anzahl an Bietern mitbieten kann.

Wenn die Absicht, Linienbündel mit harmonisierten Konzessionslaufzeiten zu bilden, aufgrund konzessionsrechtlicher Probleme nicht umsetzbar wäre, müsste sich die Öffentliche Hand darauf beschränken, gesellschaftlich gewollte Leistungen linienweise zu vergeben, wobei dann für jede Linie andere Beginn- und Endzeitpunkte der Konzessionen bestehen würden.

Die belangte Behörde hat ausführlich und nachvollziehbar darlegt, warum die gegenständlich gewählte Befristung der Konzession bis 08.12.2012 für die gegenständliche Kraftfahrlinie das im Regierungsbeschluss beschriebene Ziel der Landesplanung berücksichtigt. Das Ziel einer Vereinheitlichung von Konzessionsendzeiten innerhalb des Linienbündels Pongau Südost ist bis zum 08.12.2012 möglich. Trotz der im gegenständlichen Linienbündel bestehenden längeren Konzessionslaufzeit einer Kraftfahrlinie kann das Ziel der Landesplanung – eine Harmonisierung herbeizuführen – mit der gegenständlich erteilten Konzessionslaufzeit erreicht werden.

Eine Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten innerhalb eines jeden Linienbündels und die dieser Harmonisierung entsprechende befristete (Wieder)Erteilung der jeweiligen Konzessionen sind nach Ansicht des erkennenden Senates grundsätzlich geeignet, diese Ziele der Landesplanung zu erreichen.

Die Geltungsdauer bei Wiedererteilung der Konzessionen für die anderen Kraftfahrlinien des gegenständlichen Linienbündels ist auf diesen Zeitpunkt (08.12.2012) abzustimmen, um ein einheitliches Ende aller Konzessionen in dem betreffenden Linienbündel herbeizuführen. Der Nachteil der längeren Konzessionslaufzeit der Kraftfahrlinie Radstadt –

Forstau (6853) ist, auch wenn die Linie eigenwirtschaftlich parallel betrieben wird, vernachlässigbar.

Zum Einwand der ÖBB-Postbus GmbH hinsichtlich möglicher negativer Erfahrungen im Ausland mit ähnlichen ÖPNV-Systemen hat die belangte Behörde zutreffend ausgeführt, dass der Hinweis auf Veränderungen in Schweden für das gegenständliche Konzessionsverfahren ohne Belang ist.

Die Interessen der ÖBB-Postbus GmbH sind auf eine möglichst achtjährige Konzessionsdauer gerichtet. Dem stehen die Interessen des Landes gegenüber, dass einerseits eine adäquate, an den regionalen Bedürfnissen orientierte Grundversorgung mit öffentlichem Verkehr sichergestellt wird und andererseits durch einen "integraler Taktfahrplan" ein attraktives und an den Bedürfnissen der Bevölkerung orientiertes Angebot im ÖPNV zu erzielen ist, wobei ein bestmöglich entsprechendes Angebot im öffentlichen Personennahund Regionalverkehr bei möglichst effizientem Mitteleinsatz zu erreichen ist.

Durch Vergabe eines Linienbündels mit einer entsprechend großen Anzahl an Kraftfahrlinien wird für die Besteller sichergestellt, dass das gewünschte Angebot zu den geringsten Kosten erbracht wird und eine möglichst große Anzahl an Bietern am Wettbewerb teilnehmen kann.

Eine linienweise, zeitlich zufällig (entsprechend dem historisch gewachsenen Zeitpunkt des Auslaufens der Konzessionen) gestaffelte Vergabe des Gesamtverkehrs jeder einzelnen Linie verursacht zweifelsfrei nachhaltig höhere Kosten für die Öffentliche Hand. Die Verteilung der Vergabeverfahren wurde nach Ansicht der Berufungsbehörde nachvollziehbar und zeitlich gleichmäßig verteilt, um die Vergabeverfahren unter anderem auch verwaltungstechnisch bewältigen können.

Die Berufungswerberin spricht sich gegen eine verkürzte Konzessionsdauer vor allem unter Hinweis auf betriebswirtschaftliche Nachteile für das Unternehmen aus. Sie widerspricht unter anderem den Ausführungen in der Stellungnahme der Salzburger Verkehrsverbund GmbH vom 21.10.2009, untermauert ihre Argumente jedoch mit keinerlei nachprüfbaren unternehmensinternen und wirtschaftlichen Kennzahlen oder Fakten.

Die Berufungswerberin kann nach Ablauf der einzelnen Konzessionen ohnehin nicht mit Sicherheit damit rechnen, dass sie die einzelnen Kraftfahrlinien nach Ablauf der Konzessionen weiterführen kann. Als Unternehmerin wird sie immer ein gewisses unternehmerisches Risiko tragen müssen und sich einem Ausschreibungssystem (Vergabeverfahren) unterziehen müssen.

Die Planung des Landes sieht unter anderem die Ausschreibung von durchschnittlich 2 Linienbündeln pro Jahr vor. Auch wenn die ÖBB-Postbus GmbH ein Linienbündel aufgrund eines Vergabeverfahrens wegen eines besseren Angebotes eines anderen Bieters "verlieren" würde, kann sie sich nicht auf die Investitionskosten des zuständigen Busstandortes mit 18 Bussen und 21 unkündbaren Mitarbeitern berufen. Zum einen hat die Berufungswerberin das Unternehmensrisiko zu tragen, zum anderen hat sie weder angeführt, wann die einzelnen Mitarbeiter in Pension gehen noch ob die einzelnen Mitarbeiter an anderen Standorten in Österreich (z.B. nach Pensionierungen) eingesetzt werden könnten.

Einem Unternehmen dieser Größe ist es bei einer Vorlaufzeit von ein paar Jahren zuzumuten, bei einem "Verlust" eines Bündels, die Mitarbeiter und Busse anderwärtig einzusetzen. Auch wenn in verschiedene Standorte investiert wurde, kann die Berufungswerberin nicht davon ausgehen, diesen Standort ohne Wettbewerb (europaweite Ausschreibungen) immer beibehalten zu können.

In der obenangeführten Stellungnahme der Salzburger Verkehrsverbund GmbH wurde ausführlich dargelegt, dass es auszuschließen ist, dass ein erhöhter Fahrzeug-Abschreibungsbedarf bei der Berufungswerberin entstehen kann, da einerseits Fahrzeuge unterschiedlichen Alters zum Einsatz kommen, somit nicht alle auf der Linie 3216 eingesetzten Busse gleichzeitig ausgetauscht werden müssen. Dem ist die Berufungswerberin fachlich nicht entgegengetreten.

Dem Vorbringen der Berufungswerberin, dass bestehende Konzessionslaufzeiten die Durchführung von Vergabeverfahren keineswegs einschränken, sondern unabhängig zu betrachten sind und einander überhaupt nicht bedingen würden, ist zu erwidern, dass gemäß § 20 Abs 1 ÖPNRV-G 1999 nicht notwendige Parallelführungen von Kraftfahrlinien untereinander zu vermeiden sind. Zum Hinweis auf die in der Berufung angeführten Erkenntnisse des Unabhängigen Verwaltungssenates des Landes Oberösterreich sowie auf die Konzessionserteilung beim Citybus in Saalfelden ist auszuführen, dass es sich hierbei nicht um gleichgelagerte Sachverhalte handelt und somit nicht vergleichbar sind. Beim Citybus Saalfelden handelt es sich um einen isolierten Verkehr von 2 Fahrzeugen, welche unabhängig vom Taktgefüge von anderen Bussen und dem Bahnverkehr fahren.

| · . | |
|-----|--|
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |
| | |

Die Bildung von Linienbündeln entspricht dem im Kraftfahrlinlengesetz vorgesehenen Weg der Vergabe gemeinwirtschaftlicher Leistungen (§ 23 KflG) und können dadurch Parallel- oder konkurrenzierende Verkehre vermieden werden.

Der Berufungswerberin muss die Absicht des Landes Salzburg, dass die einzelnen Linien in Bündel zusammengefasst werden und die damit einhergehende Harmonisierung der Konzessionsendzeiten in den jeweiligen Bündeln, spätestens nach Unterzeichnung der Vereinbarung vom 30.12.2008, in der bereits auf den Beschluss der Salzburger Landesregierung (vom 28.08.2007) hingewiesen wurde, bekannt gewesen sein. Ebenso die Tatsache, dass gegenständliche Linie in dem Bündel Pongau Südost eingebunden ist und eine Harmonisierung zum 08.12.2012 vorgesehen war.

Eine Verkürzung der gesetzlich höchstzulässigen Konzessionslaufzeit von 8 Jahren dient dem öffentlichen Interesse und ermöglicht im Rahmen einer europaweiten öffentlichen Ausschreibung der gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdienstleistungen ein Linienbündel an den jeweiligen Bestbieter zu vergeben und so ein bestmöglich entsprechendes Angebot im öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr bei möglichst effizientem Mitteleinsatz zu gewährleisten. Auch ein Vergabeverfahren nach dem Bundesvergabegesetz zum Termin 08.12.2012 für das Linienbündel Pongau Südost kommt aufgrund der Vorlaufzeit für die ÖBB-Postbus GmbH nicht überraschend.

Die Ausschreibung von durchschnittlich 2 Bündeln pro Jahr ist aus Sicht der Berufungsbehörde für alle Parteien aus organisatorischer und wirtschaftlicher Sicht ein Vorteil. Bei einer Ausschreibung eines Bündels im Land Salzburg und einem "Unterliegen" im Wettbewerb hätte die Berufungswerberin mit geringen wirtschaftlichen Nachteilen zu rechnen. Die wirtschaftlichen Nachteile wären allerdings viel größer, wenn alle Kraftfahrlinien im Land Salzburg gleichzeitig ausgeschrieben werden würden. Auch für die Landesplanung würde eine Gesamtausschreibung organisatorische (vor allem personelle) Probleme nach sich ziehen.

Da das Linienbündel Pongau Südost, zu dem auch die gegenständliche Kraftfahrlinie gehört, in einem räumlichen, funktionellen und verkehrsplanerischen engen Zusammenhang steht, wodurch ein öffentliches Interesse an einer gemeinsamen Vergabe der öffentlichen Verkehrsdienstleistungen besteht, war der Berufung keine Folge zu geben. Die öffentlichen Interessen überwiegen die möglicherweise entstehenden betriebswirtschaftlichen Nachteile der Berufungswerberin.

Die mit Schreiben vom 28.05.2010 erfolgte Protokollrüge wurde zur Kenntnis genommen und berücksichtigt, jedoch konnte dem Antrag auf Vornahme von Korrekturen und Ergänzungen in der Verhandlungsschrift nicht stattgegeben werden, da der Vertreter der Berufungswerberin bereits während der Berufungsverhandlung die Möglichkeit gehabt hätte, die von der Kammervorsitzenden auf ein Tonband diktierten Fragen und Aussagen am 29.04.2010 korrigieren zu lassen.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Bescheid ist kein ordentliches Rechtsmittel zulässig.

Hinweis:

Gegen diesen Bescheid kann binnen sechs Wochen Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof und ebenso an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden. Die Beschwerde muss mit der Unterschrift eines Rechtsanwaltes versehen sein. Bei der Einbringung einer solchen Beschwerde ist eine Gebühr von € 220 zu entrichten.

Ergeht an:

- 1. Dr. Norbert Wess, Himmelpfortgasse 20/2, 1010 Wien, (als Vertreterin der ÖBB-Postbus GmbH), mit dem Ersuchen die Gebühren für die Berufung vom 04.02.2010 in Höhe von € 13,20 gemäß § 14 TP 6 Abs. 1 Gebührengesetz, binnen zwei Wochen mittels beiliegendem Erlagschein zu begleichen (RSb)
- 2. Amt der Salzburger Landesregierung, Abteilung 5/05, zu Zahl 205-51/5/43-2010 samt Akt zur Kenntnis

Unabhängiger Verwaltungssenat Salzburg

Dr. Edeitrand Stadibofer