

## VERKÜRZTE KONZESSIONSLAUFZEITEN IM KRAFTFAHRLINIENVERKEHR ZUM ZWECKE KÜNFTIGER LINIENBÜNDELUNG

### Rechtsprechung des VwGH und der UVS Salzburg und Steiermark

Arno Kahl

#### 1. ZWECK DER LINIENBÜNDELUNG

Mit 3. Dezember 2009 ist die neue Verordnung zur Liberalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)<sup>1</sup> in Kraft getreten. Wenngleich unionsrechtliche Verordnungen in den Mitgliedstaaten unmittelbar anzuwenden sind, bedarf diese Verordnung in einem gewissen Rahmen der nationalrechtlichen Ausgestaltung („hinkende Verordnung“). Der österreichische Gesetzgeber ist diesbezüglich noch säumig und hat die entsprechenden Novellen zum Kraftfahrliniengesetz (KfLG) und zum Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz (ÖPNRVG) noch nicht erlassen. Fest steht aber, dass der Gesetzgeber die Chance auf eine umfassenderer Neuordnung des ÖPNV nicht wahrnehmen und sich mit der „Minimalvariante“ an Anpassungen begnügen wird.

Nicht zuletzt die absehbare neue Verordnung hat schon vor ihrem Inkrafttreten – und damit in einem gewissen Maß unabhängig von ihrem letztlich tatsächlichen wettbewerblichen Gehalt – in einzelnen Bundesländern dazu geführt, dass Kraftfahrlinien vermehrt ausgeschrieben wurden bzw deren Ausschreibung vorbereitet wurde. Ein Bestandteil dieser Vorbereitungen war die Erstellung von Verkehrskonzepten für den öffentlichen Verkehr auf Landesebene, die auch die sogenannte Bündelung von Linien vorsehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im ÖPNV Linien mit unterschiedlicher Ertragskraft, also mit guten und schlechten Risiken, bestehen. In der Folge ist es dann häufig so, dass die öffentliche Hand nicht rentable Linien bezuschussen muss und die Gewinne auf profitablen Linien von den entsprechenden Unternehmen lukriert werden. Das ist im Ergebnis ein für den Steuerzahler teures System. Ohne die Möglichkeit der Kombination von guten und schlechten Risiken und somit der Vergabe mehrerer – ertragsstarker und -schwacher – Linien als Gesamtheit ist die öffentliche Hand gezwungen, defizitäre Linien in größerem Ausmaß als bei der Vergabe von Linienbündeln zu subventionieren, was dem Gebot der Dienstleistung zu

den geringsten Kosten für die Allgemeinheit (so schon das Gebot der VO 1191/69, der Vorgängerbestimmung der VO 1370/2007, und der VO 1370/2007) bzw dem Gebot der sparsamen Mittelverwendung zuwider läuft. Daher ist die Vergabe (Ausschreibung) nicht nur von Einzellinien, sondern von Liniennetzen wesentliche Voraussetzung für eine Optimierung des ÖPNV-Angebots unter wettbewerblichen Rahmenbedingungen.<sup>2</sup>

Um zu sinnvollen Linienbündeln zu gelangen, ist die **Synchronisierung von Konzessionslaufzeiten** erforderlich, die nur dann erreicht werden kann, wenn nicht automatisch eine Konzessionierung auf acht Jahre vorgenommen wird. Das „Einzelliniensystem“ erscheint vor allem durch den Umstand petrifiziert, dass die Konzessionen der Unternehmen für die Linien zu ganz unterschiedlichen Zeitpunkten auslaufen und nach dem KfLG eine Konzessionserteilung für eine geringere als die gesamte Laufzeit von acht Jahren nur ausnahmsweise zulässig ist. Der einschlägige § 15 Abs 1 KfLG lautet:

*„Die Konzession zum Betrieb einer Kraftfahrlinie wird auf höchstens acht Jahre erteilt. Bei Vorliegen eines zeitlich begrenzten oder nur vorübergehenden Verkehrsbedürfnisses sowie zur Erreichung der in § 37 Abs. 3 angeführten Ziele [Anm: der Bundes- und Landesplanung] kann sie auch für einen kürzeren Zeitraum erteilt werden.“*

#### 2. KONKRETISIERUNG DES § 15 ABS 1 KFLG DURCH DEN VWGH

Einen gewissen „Rückschlag“ haben die Länder auf dem Weg zur Linienbündelung im Jahr 2009 durch eine Entscheidung des VwGH (VwGH 25.2.2009, 2008/03/0083) erlitten. Im Beschwerdefall war strittig, ob

<sup>1</sup> VO über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) 1107/70, AB1 2007 L 315/1.

<sup>2</sup> Die Forderung nach sachgerechter Linienbündelung wird schon länger erhoben. S etwa Kahl, Der öffentliche Personennahverkehr auf dem Weg zum Wettbewerb – Zugleich ein Beitrag zur Liberalisierung kommunaler Daseinsvorsorgeleistungen, Habilitationsschrift (2005) 415 (FN 1972).

die KfLG-Behörde berechtigt war, die beantragte Konzession entgegen dem Antrag des beschwerdeführenden Verkehrsunternehmens nicht auf acht Jahre, sondern unter Berufung auf Ziele der Landesplanung bloß auf rund zwei Jahre befristet zu erteilen. Der Endigungszeitpunkt der Konzession war dabei so gewählt, dass gleichzeitig auch andere Linien „ausgelaufen“ wären und das sich so ergebende Linienbündel in der Folge ausgeschrieben hätte werden können.

Der VwGH führte aus:

*„Vor diesem Hintergrund ist § 15 Abs 1 zweiter Satz iVm § 37 Abs 3 KfLG dahin zu verstehen, dass der Konzessionsbehörde bei der Festlegung der konkreten Konzessionsdauer eine Ermessensausübung ermöglicht wird. Dieses Ermessen ist jedoch im Sinne des Gesetzes zu üben, was insbesondere bedeutet, dass eine Verkürzung der Konzessionsdauer jedenfalls nur insoweit in Betracht kommt, als diese zumindest geeignet ist, zur Erreichung konkret festzustellender Ziele der Bundes- und Landesplanung beizutragen. Wird die Konzession daher nicht für die beantragte Höchstdauer erteilt, so hat die Behörde nicht nur die zu beachtenden Ziele der Landesplanung festzustellen, sondern auch darzulegen, wie die konkret festgelegte Konzessionsdauer zur Erreichung dieser Ziele beitragen kann. Bei der konkreten Festlegung der Konzessionsdauer sind dabei auch die auf eine möglichst lange Konzessionsdauer gerichteten Interessen des Konzessionswerbers angemessen zu berücksichtigen.*

*Zu beachtende Planungsziele können vordringlich in den gesetzlich vorgesehenen Planungsinstrumenten, wie sie auf Landesebene etwa im Salzburger Raumordnungsgesetz 1998 (ROG 1998) festgelegt sind, zum Ausdruck kommen. Darüber hinaus ist – entgegen der Ansicht der beschwerdeführenden Partei – nicht ausgeschlossen, dass Ziele der Landesplanung, die bei der Festlegung der Konzessionsdauer nach § 15 Abs 1 KfLG zu beachten sind, auch aus von der Landesregierung im Sinne einer Selbstbindungserklärung beschlossenen allgemeinen Planungsdokumenten wie im vorliegenden Fall dem Salzburger Landesmobilitätskonzept abgeleitet werden können.*

*Auch wenn der Gesetzgeber des KfLG [...] vorgesehen hat, dass die Regelkonzessionsdauer nach diesem Gesetz zur Erreichung von Zielen (auch) der Landesplanung unterschritten werden kann, so eröffnet er damit jedoch nicht der Landesregierung, die Konzessionsdauer aus Gründen der Landesplanung im Einzelfall zu bestimmen, sondern trägt der Konzessionsbehörde lediglich auf, die Planungsziele zu beachten.*

*Im Beschwerdefall hat sich die belangte Behörde im Hinblick auf die konkret festgelegte Konzessionsdauer im Wesentlichen auf den (oben wiedergegebenen) Beschluss UVS Salzburg vom 13. Juli 2010, GZ 36/10204/7-2010:*

*der Salzburger Landesregierung vom 28. August 2007 gestützt. Mit diesem Landesregierungsbeschluss wurde eine Abteilung des Amtes der Salzburger Landesregierung „beauftragt“, bei der Erteilung von Kraftfahrlinienkonzessionen für eine Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten in konkret festgelegten „Linienbündeln“ (mit jeweils festgelegtem „Betriebsaufnahmedatum“, aus dem die belangte Behörde die Konzessionslaufzeit abgeleitet hat) zu sorgen.*

*Selbst wenn man diesen „Auftrag“ nicht als kompetenzwidrige – und daher nicht zu befolgende – Weisung der Landesregierung an die bei der Erteilung von Kraftfahrlinienkonzessionen in mittelbarer Bundesverwaltung tätig werdende Konzessionsbehörde (die Landeshauptfrau von Salzburg, die sich dabei der im Regierungsbeschluss genannten Abteilung bedient) verstehen wollte, kann jedenfalls bei der Festlegung konkreter Termine, bis zu denen Konzessionen erteilt werden sollen, nicht mehr bloß von „Zielen der Landesplanung“ gesprochen werden, die von der Konzessionsbehörde zu beachten sind. Indem die belangte Behörde daher bei ihrer Entscheidung über die Konzessionsdauer im Ergebnis eine Bindung an das im zitierten Landesregierungsbeschluss festgelegte „Betriebsaufnahmedatum“ angenommen hat, belastete sie den Bescheid mit inhaltlicher Rechtswidrigkeit. Schon aus diesem Grund war der angefochtene Bescheid daher gemäß § 42 Abs 2 Z 1 VwGG aufzuheben.“ (Hervorhebungen nicht im Erkenntnis).*

Damit hat der Gerichtshof die Voraussetzungen und Grenzen der „berücksichtgbaren“ Landesplanungen aufgezeigt.

### **3. FOLGERECHTSPRECHUNG DER UVS SALZBURG UND STEIERMARK**

Im Rahmen dieser Grenzen haben nun die UVS Salzburg und Steiermark Konzessionserteilungen mit verkürzter Laufzeit auf der Grundlage des § 15 Abs 1 KfLG zugelassen. Damit scheint der Weg zu einem entsprechenden Vorgehen und der anschließenden wettbewerblichen Vergabe von Linienbündelungen auf dem Boden des Bundesvergabegesetzes 2006 und damit eines effizienteren Mitteleinsatzes der öffentlichen Hand im ÖPNV frei zu sein.

Die entsprechenden Passagen werden im Folgenden wiedergegeben.

ZAHL  
UVS-36/10204/7-2010

DATUM  
13.07.2010

MICHAEL-PACHER-STRASSE 27  
☒ POSTFACH 527, 5010 SALZBURG

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

TEL (0662) 8042 -  
FAX (0662) 8042 - 3893  
EMAIL [uvs@salzburg.gv.at](mailto:uvs@salzburg.gv.at)

...

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 Kraftfahrli-niengesetz 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 Li-nienbündel 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 auszu-schreiben. Damit ist eine gleichmäßige wiederkehrende Planung bei gleichmäßigen Res-sourceneinsatz möglich, nicht nur für die Planungsabteilungen und die Verkehrsver-bundorganisationsgesellschaft, weil dadurch die Planungs- und Organisationskosten mi-nimiert 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 die-sen Linienbündeln zusammengefassten Linien zu harmonisieren, damit die gemeinwirt-schaftlichen Verkehrsdienstleistungen auf diesen Linien später vor Ablauf der harmoni-sierten, zum Teil (gegenüber der gesetzlichen Höchstdauer) verkürzten Konzessionslauf-zeiten 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

Mittleinsatz gewährleisten zu können - schrittweise näher zu kommen, müssen die Kon-zessionsendzeiten der Kraftfahrlinien tatsächlich zu einer Vereinheitlichung der Gültig-keitsdauer innerhalb der einzelnen Bündeln eines regionalen Raumes führen.

...

Es kann - wie bereits dargelegt - keinem Zweifel unterliegen, dass die gleichzeitige Vergabe der auf mehreren, nach regionalen Gesichtspunkten zusammengefassten Kraftfahr-  
linien 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 ver-  
kehrsplanerischen Gestaltungsmöglichkeiten her bedeutende Vorteile verschafft, welches  
Ziel jedoch nur erreicht werden kann, wenn die Vergabe der auf den betreffenden Li-  
nienbündeln 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 Öffent-  
liche Hand darauf beschränken, gesellschaftlich gewollte Leistungen linienweise zu ver-  
geben, wobei dann für jede Linie andere Beginn- und Endzeitpunkte der Konzessionen  
bestehen würden.

Die belangte Behörde hat ausführlich und nachvollziehbar darlegt, warum die gegen-  
ständig gewählte Befristung der Konzession bis 08.12.2012 für die gegenständliche  
Kraftfahrline das im Regierungsbeschluss beschriebene Ziel der Landesplanung bertück-  
sichtigt. Das Ziel einer Vereinheitlichung von Konzessionsendzeiten innerhalb des Li-  
nienbündels Pongau Südost ist bis zum 08.12.2012 möglich. Trotz der im gegenständli-  
chen Linienbündel bestehenden längeren Konzessionslaufzeit einer Kraftfahrline kann  
das Ziel der Landesplanung - eine Harmonisierung herbeizuführen - mit der gegenständ-  
lich erteilten Konzessionslaufzeit erreicht werden.

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

...

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.

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.



Wie der Verwaltungsgerichtshof in dem auch von der Berufungswerberin zitierten Erkenntnis vom 25.02.2009, Zl.: 2008/03/0083, ausführte, ist § 15 Abs 1 zweiter Satz KfIG iVm § 37 Abs 3 KfIG vor diesem Hintergrund so zu verstehen, dass der Konzessionsbehörde bei der Festlegung der konkreten Konzessionsdauer eine Ermessensausübung ermöglicht wird. Dieses Ermessen ist jedoch im Sinne des Gesetzes zu üben, was insbesondere bedeutet, dass eine Verkürzung der Konzessionsdauer jedenfalls nur insoweit in Betracht kommt, als diese zumindest geeignet ist, zur Erreichung konkret festzustellender Ziele der Bundes- und Landesplanung beizutragen. Wird daher die Konzession nicht für die beantragte Höchstdauer erteilt, so hat die Behörde nicht nur die zu beachtenden Ziele der Landesplanung festzustellen, sondern auch darzulegen, wie die konkret festgelegte Konzessionsdauer zur Erreichung dieser Ziele beitragen kann. Bei der konkreten Festlegung der Konzessionsdauer sind auch die auf eine möglichst lange Konzessionsdauer gerichteten Interessen des Konzessionswerbers angemessen zu berücksichtigen.

Zu beachtende Planungsziele können vordringlich in gesetzlich vorgesehenen Planungsinstrumenten der Länder festgelegt werden. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass Ziele der Landesplanung, die bei der Festlegung der Konzessionsdauer nach § 15 Abs 1 KfIG zu beachten sind, auch aus von der Landesregierung beschlossenen allgemeinen Planungsdokumenten wie im Fall des zitierten VwGH Erkenntnisses, dem Salzburger Landesmobilitätskonzept, abgeleitet werden können.

Das von der Steiermärkischen Landesregierung am 27.05.2008 beschlossene Gesamtverkehrskonzept 2008 + ist ein Planungsdokument, aus dem die zu beachtenden Planungsziele des Landes Steiermark mit hinreichender Deutlichkeit abgeleitet werden können. Der Umstand, dass die Definition der Harmonisierungszeitpunkte je Bündel erst nach Modifikation des beschlossenen Gesamtverkehrskonzept 2008 + erfolgte, ändert nichts an den darin konkret festgelegten Zielen der Landesplanung. Dass sich die Harmonisierungszeiten je Bündel nicht mit der längst laufenden Konzession in diesem Bündel decken, sondern auf den nächsten, im selben Jahr stattfindenden Fahrplanwechsel abstellen, erklärt sich nachvollziehbar mit organisatorischen Überlegungen. Diese Vorgangsweise begünstigt nicht nur die Kraftfahrlinienbetreiber (Verlängerung der Konzession über den Zeitpunkt der längst laufenden Konzession hinaus), sondern es bleibt auch die Vorhersehbarkeit und Nachvollziehbarkeit aufrecht. Die längst laufende Konzession im Linienbündel Mürztal, der die gegenständliche Kraftfahrlinie zuzuordnen ist, endet am 07.12.2013, der nächstfolgende Fahrplanwechsel erfolgt am 07.12.2013. Es war daher entgegen dem bekämpften Bescheid die Konzession bis zu diesem Zeitpunkt zu befristen.

Die Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten innerhalb eines Linienbündels durch Verkürzung der Laufzeit ist ein geeigneter Weg, um Konzessionserteilungen und Bestellungen von gemeinwirtschaftlichen Leistungen in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren zu verknüpfen und so zu gewährleisten, dass das Land die Budgetmittel bei bestmöglichem Angebot im öffentlichen Personennah – und –regionalverkehr effizienter einsetzen kann. Durch die bündelweise Ausschreibung wird ein Wettbewerb unter Kraftfahrlinienbetreibern geschaffen, von denen die öffentliche Hand als Leistungsbesteller profitiert. Daher leistet eine Verkürzung der konkret in Rede stehenden Konzession einen Beitrag zur Erreichung der oben definierten Ziele der Landesplanung.

Wenn die ÖBB Postbus GmbH einwenden, dass bei der verkürzt erteilten Konzession eine wirtschaftliche Betriebsführung nicht möglich sei, ist zum einen darauf zu verweisen, dass die ÖBB Postbus GmbH auch ohne Verkürzung der Konzessionslaufzeit nicht damit rechnen konnte, die Linien auch nach Ablauf der Konzessionsdauer weiterführen zu können, sie daher auch im bestehenden System ein unternehmerisches Risiko zu tragen hat. Zum Anderen ist davon auszugehen, dass bei einer verbleibenden Konzessionsdauer von noch ca. vier Jahren eine erhebliche Einschränkung der Betriebsführung nicht zu erwarten ist. Allfällige Änderungen in der Planung, Organisation und Struktur treffen alle Kraftfahrlinienbetreiber in den Linienbündeln gleichermaßen und gleich vorbereitet. So gesehen ist die vorgenommene Verkürzung der höchstmöglichen Laufzeit von 8 Jahren um ca. vier Jahre der Berufungswerberin auch zumutbar.

...

#### 4. GEPLANTE KFLG- UND ÖPNRVG-NOVELLE

Derzeit scheint es so, dass der KfVG-Gesetzgeber in die zu erwartende Novelle eine Klarstellung dergestalt aufnehmen wird, dass eine verkürzte Laufzeit von Konzessionen zum Zweck der Schaffung sachgerechter Linienbündel zulässig ist. Wünschenswert wäre freilich darüber hinausgehend eine Klarstellung im ÖPNRVG, mit welchem Planungsinstrument die Länder ihre Vorstellungen umsetzen sollen und dass diese Planungen dann auch für die Konzessionsbehörde verbindlich sind. Ein entsprechendes Vorbild würde in Deutschland in Gestalt der sogenannten „Nahverkehrspläne“ bestehen. Eine solche Regelung zeichnet sich derzeit aber leider nicht ab. Eine sachgerechte Linienbündelung erscheint aber auch auf dem Boden des derzeitigen – diesbezüglich nicht allzu eindeutigen – Rechts unter den geschilderten Voraussetzungen und innerhalb der dargestellten Grenzen schon möglich. Sie ist ein wesentliches Instrument auf dem Weg zu mehr (Ausschreibungs-)Wettbewerb im ÖPNV.

#### REFERENZEN/LINKS

<http://www.fachportal.nahverkehr.nrw.de/index.php?id=288>

[http://www.traffiq.de/fm/20/Linienbundelung\\_im\\_Nahverkehr.pdf](http://www.traffiq.de/fm/20/Linienbundelung_im_Nahverkehr.pdf)

<http://www.main-tauber-kreis.de/index.phtml?object=tx|266.3213.1&ModID=7&FID=266.1162.1&sNavID=1.100&La=1>

[http://www.staedtebund.gv.at/gemeindezeitung/oegz-beitraege/oegz-beitraege-details/artikel/public-service-obligations-psy-ueberblick-zur-umsetzungstand-17-september-2009.html?tx\\_ttnews\[pointer\]=2&tx\\_ttnews\[backPid\]=8509&cHash=350611101b](http://www.staedtebund.gv.at/gemeindezeitung/oegz-beitraege/oegz-beitraege-details/artikel/public-service-obligations-psy-ueberblick-zur-umsetzungstand-17-september-2009.html?tx_ttnews[pointer]=2&tx_ttnews[backPid]=8509&cHash=350611101b)

#### Über den Autor:

Univ.-Prof. Dr. Arno Kahl ist am Institut für Öffentliches Recht, Staats- und Verwaltungslehre der Universität Innsbruck tätig.

#### Kontaktadresse:

Innrain 52 d, 6020 Innsbruck

#### E-Mail:

[arno.kahl@uibk.ac.at](mailto:arno.kahl@uibk.ac.at)