

Gericht

Verwaltungsgerichtshof

Entscheidungsdatum

22.10.2012

Geschäftszahl

2010/03/0095

Beachte**Miterledigung (miterledigt bzw zur gemeinsamen Entscheidung verbunden):**

2010/03/0096

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Jabloner und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter, im Beisein des Schriftführers MMag. Stelzl, über die Beschwerden der B GmbH in W, vertreten durch Dr. Franz Martin Orou, Rechtsanwalt in 1170 Wien, Geblergasse 93/8, gegen die Bescheide der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 22. Juni 2010, ZI BMVIT- 243.388/0009-II/ST7/2010 (protokolliert zu hg ZI 2010/03/0095) und ZI BMVIT-243.955/0010-II/ST7/2010 (protokolliert zu hg ZI 2010/03/0096), jeweils betreffend Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession (mitbeteiligte Partei zu ZI 2010/03/0095: R GesmbH in W, vertreten durch Schneider & Schneider Rechtsanwälte OG in 1010 Wien, Stephansplatz 8A; mitbeteiligte Partei zu ZI 2010/03/0096: A in B, Bosnien-Herzegowina), zu Recht erkannt:

Spruch**Die Beschwerden werden als unbegründet abgewiesen.**

Die Beschwerdeführerin hat dem Bund Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.221,20 und der erstmitbeteiligten Partei in Höhe von EUR 1.106,40 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

Zu 2010/03/0095:

Mit dem erstangefochtenen Bescheid hat die belangte Behörde der erstmitbeteiligten Partei gemäß §§ 1, 3 und 7 Abs 1 Z 1 bis 3, 29 Abs 1 Kraftfahrliniengesetz (KfLG), BGBl I Nr 203/1999, neuerlich die Konzession zum Betrieb der österreichischen Teilstrecke (Linz-Wels-Liezen-Leoben-Graz-Spielfeld) der internationalen Kraftfahrlinie Linz-Gornji Graci mit den Auflagen gemäß § 16 Abs 1 und 2 KfLG erteilt:

1. "Fahrgäste dürfen nur von Österreich nach Bosnien-Herzegowina bzw. umgekehrt befördert werden.
2. Die Kraftfahrlinie ist ganzjährig mit zwei Kurspaaren wöchentlich (Montag und Freitag ab Wien; Mittwoch und Sonntag ab Gornji Graci) zu betreiben.
3. Die Kraftfahrlinie darf nur betrieben werden, wenn für sämtliche Teilstrecken Konzessionen (Genehmigungen) durch die zuständigen Konzessions-(Genehmigungs-)behörden erteilt wurden.
4. Ein Original der Konzessionsurkunde ist bei jeder Linienfahrt im Bus mitzuführen und auf Verlangen hiezu berechtigter Kontrollorgane vorzuweisen.
5. Die Kraftfahrlinie ist gemäß dem vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zur Kenntnis genommenen Fahrplan zu betreiben. Der Fahrplan ist bei jeder Linienfahrt im Bus mitzuführen und auf Verlangen hiezu berechtigter Kontrollorgane vorzuweisen.
6. Bis Ende Februar ist für das abgelaufene Kalenderjahr Meldung an die Konzessionsbehörde zu erstatten über:

7. 1) Art und Anzahl der verwendeten Fahrzeuge

8. 2) die im Linienverkehr zurückgelegten Fahrtkilometer
9. 3) die Anzahl der beförderten Personen"

Begründend führte die belangte Behörde im Wesentlichen Folgendes aus:

Die Erstmitbeteiligte und ihre Rezipropartnerin A (iF: A) hätten die Wiedererteilung der in Rede stehenden Konzession beantragt, wobei als Änderung vorgesehen gewesen sei, dass von allen Haltestellen in Österreich eine Beförderung (auch) nach Banja Luka und umgekehrt beantragt werde. In weiterer Folge seien die Fahrpläne und Beförderungspreise angepasst worden. Seitens der befragten Stellen seien nur seitens der Beschwerdeführerin Einwände gegen den Antrag erhoben worden. Diese habe mit Schreiben vom 23. September 2009 eine umfangreiche Stellungnahme vorgelegt, die jedoch mangels der eingeforderten Vergleichsdaten keine Beurteilung erlaubt habe, ob durch die - zusätzlich beantragte - Bedienung von und nach Banja Luka mit wesentlichen Einbußen an Fahrgästen und daher Einnahmen zu rechnen sei, und daher der Tatbestand des Abweisungsgrundes gemäß § 7 Abs 1 Z 4 lit b KfLG erfüllt wäre. Mit Schreiben vom 8. Oktober 2009 sei der Beschwerdeführerin daher nochmals die Möglichkeit eingeräumt worden, ihre Einwände zu präzisieren und folgende Daten anzugeben:

Die Gesamtzahl der Beförderungsfälle der betroffenen Linie sowie die Höhe des zu erwartenden Fahrgastaufalles (jeweils unter Berücksichtigung aller Haltestellen in Österreich und im Zielland); die Gesamteinnahmen der betroffenen Linie sowie die Höhe des zu erwartenden Einnahmefalles (jeweils unter Berücksichtigung aller Haltestellen in Österreich und im Zielland); die Höhe der für eine wirtschaftliche Betriebsführung der durch das Konzessionsansuchen gefährdeten Linie erforderlichen Mindesteinnahmen auf Basis einer nachvollziehbaren betriebswirtschaftlichen Kalkulation, wobei diese Daten zu den derzeit auf der bestehenden Linie getätigten Einnahmen abzüglich des zu erwartenden Einnahmefalles in Bezug zu setzen seien.

Die Beschwerdeführerin habe daraufhin am 15. Oktober 2009 eine weitere Stellungnahme übermittelt, die im angefochtenen Bescheid im Wesentlichen wiedergegeben wurde. Die Beschwerdeführerin habe dazu Folgendes vorgebracht:

"Gesamtzahl der Beförderungsfälle und der zur erwartende Fahrgastaufall:

Auf unserer Kfl. Linz - Gornji Vakuf sind 1.980 Fahrgäste im Jahr 2006 befördert worden, 2.279 Fahrgäste im Jahr 2007,

2.608 Fahrgäste im Jahr 2008 und 1.389 Fahrgäste im Zeitraum Jänner-Juni 2009.

Es zeichnet sich ein leichter Fahrgast Zugang in den letzten Jahren ab, allerdings nur aus dem Grund, dass die Firma H (gesetzwidriger Konkurrent) an der Fahrgastzahl verloren hat, was aber nicht bedeutet, dass die Firma H unser Geschäft durch seine niedrigen Preise nicht weiterhin gefährdet, sondern er ist einer der Hauptverursacher warum wir nicht ca. 30%-40% Richtung positive Null gekommen sind.

...

Ein weiteres Problem stellt der Antragsteller (A) dar, da er die Haltestelle in Banja Luka unberechtigt (siehe zahlreiche Anzeigen und Beweise) anfährt und eine größere Anzahl an Fahrgästen aufnimmt. Wir haben derzeit einen ca. 90% Fahrgastaufall, der sich auch wahrscheinlich fortsetzen wird, da A in Banja Luka 30 Minuten früher abfährt. Unsere Linie fährt um 10.00 Uhr von Banja Luka ab, A um 9.30 Uhr (Richtung Österreich). Daher werden die Reisenden der Linie der Firma A den Vorzug geben und somit werden keine weiteren Fahrgäste in Banja Luka zusteigen. Die gesetzeswidrige und aggressive Werbung (siehe sämtliche Internetauszüge) und Beförderungspreise hat zu dem oben erwähnten Fahrgastverlust erheblich beigetragen. In Richtung von Österreich nach Bosnien haben wir ebenfalls einen gravierenden Fahrgast Ausfall in etwa 80%, besonders Freitags: Unsere Linie sowie die Linie von A fahren in Linz zeitgleich um 15.00 Uhr ab, jedoch kommt die Linie von A um ca. eine halbe Stunde früher in Banja Luka an, als unsere Linie. Für die Fahrgäste ist eine kürzere Fahrzeit zwar eine Verlockung, jedoch werden sie dadurch in Gefahr gebracht. Hierbei zeichnet sich eine massive Geschwindigkeitsübertretung ab, da es mit den laut Gesetz vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht möglich ist in solch einer Zeit diese Distanz, inklusive Wartezeiten an Grenzübergängen, zurückzulegen. Für die Fahrgäste der Linie von A bedeutet dies eine massive Beeinträchtigung ihrer Sicherheit.

Zur Untermauerung unserer Einwände, haben wir die beförderten Personen zwischen allen Haltestellen zwischen Österreich und Banja Luka aufgelistet. Jedoch befinden wir uns in einem Teufelskreis, was wir wirklich berechnen sollen, das derzeitige Fahrgastaufkommen (siehe Tabelle unten), ist nicht das Fahrgastaufkommen welches ohne das gesetzeswidrige Verhalten der A zu erwarten wäre oder das normales Fahrgastaufkommen, welches derzeit auch durch Pusch transportiert wird. Das reale Fahrgastaufkommen in Banja Luka, welches realistischer Weise etwa 25 Fahrgäste pro Fahrt beträgt, verteilt auf alle Haltestellen in Österreich einerseits und andererseits das Fahrgastaufkommen, wo A schon seit einigen Jahren, unberechtigt (gesetzwidrig) vertreten ist.

Jahr 2006

Linz B. Luka 264 Personen

Liezen B. Luka 24 Personen
 Leoben B. Luka 0 Personen
 Graz B. Luka 60 Personen

348 Personen (Gesamt)

Jahr 2007

Linz B. Luka 71 Personen
 Liezen B. Luka 12 Personen
 Leoben B. Luka 0 Personen
 Graz B. Luka 57 Personen

140 Personen (Gesamt)

Jahr 2008

Linz B. Luka 29 Personen
 Liezen B. Luka 8 Personen
 Leoben B. Luka 12 Personen
 Graz B. Luka 31 Personen

80 Personen (Gesamt)

Jahr 2009 (Jänner-Juni)

Linz B. Luka 20 Personen
 Liezen B. Luka 2 Personen
 Leoben B. Luka 8 Personen
 Graz B. Luka 8 Personen

38 Personen (Gesamt)

Diese Auflistung zeigt, wie viele Fahrgäste von den genehmigten Haltestellen in Österreich nach Banja Luka befördert wurden, bzw. von Banja Luka nach Österreich. Diese Stationen wären durch die Genehmigung der Haltestellen betroffen. Durch den Ausfall von weiteren Fahrgästen würden wir erhebliche Finanzeinbußen erwarten.

Gesamteinnahmen sowie die Höhe des zu erwartenden Einnahmeausfalls:

- Im Jahr 2006 beförderten wir 1.980 Personen und hatten Einnahmen von EUR 99.000,-.

Der mindest erwartete Jahresdurchschnittsausfall beträgt:

EUR 110.500,-

Die gefahrenen Kilometer betragen 190.850 km, das ergibt EUR 0,51.- pro gefahrenen Kilometer.

- Im Jahr 2007 beförderten wir 2.279 Personen und hatten Einnahmen von EUR 113.950,-.

Der mindest erwartete Jahresdurchschnittsausfall beträgt:

EUR 110.500,-

Die gefahrenen Kilometer betragen 190.760 km, das ergibt EUR 0,59 pro gefahrenen Kilometer.

- Im Jahr 2008 beförderten wir 2.608 Personen und hatten Einnahmen von EUR 130.400,-.

Der mindest erwartete Jahresdurchschnittsausfall beträgt:

EUR 110.500,-

Die gefahrenen Kilometer betragen 195.000 km, das ergibt EUR 0,66.- pro gefahrenen Kilometer.

- Im Jahr 2009 für den Zeitraum Jänner bis Juni beförderten wir 1.389 Personen und hatten Einnahmen von EUR 69.450,-.

Der mindest erwartete Jahresdurchschnittsausfall beträgt:

EUR 55.250,-

Die gefahrenen Kilometer betragen 84.500 km, das ergibt

EUR 0,82 pro gefahrenen Kilometer.

Wir rechnen jetzt ein reales Fahrgastaufkommen zwischen den betroffenen Haltestellen in Österreich und Banja Luka mit 25 Fahrgästen pro Fahrt:

Der Fahrpreis beträgt etwa EUR 50.-, abhängig von der jeweils betroffenen Haltestelle in Österreich. Was einen Umsatz von etwa EUR 1.250,- pro Fahrt ausmacht. Es werden 2 Fahrten pro Woche durchgeführt, was ca. EUR 2.500,- pro Woche ausmacht. Gerechnet 52x im Jahr geht es um einen Betrag von ca. EUR 130.000,-.

Wenn die Haltestelle Banja Luka genehmigt wird, was zu einem durchschnittlichen Verlust von etwa 85% der Fahrgäste führen wird, ergibt sich ein Realer Verlust von ca. EUR 110.500,- pro Jahr.

Gerade diese Summe (EUR 110.500,-) könnte unsere Linie Richtung positive Wirtschaftlichkeit führen.

Höhe der für eine wirtschaftliche Betriebsführung erforderlichen Mindesteinnahmen:

Wir haben uns als Grundlage für die folgende Berechnung die berechnete Kalkulation der Wirtschaftskammer Wien genommen (siehe Anhang). Jedem Österreichischen Unternehmen ist aber klar, dass auch diese Berechnung sehr knapp ist, und dass ohne drastische Einsparungen man sich nicht über Wasser halten kann.

- Im Jahr 2006 betragen die gefahrenen Kilometer 190.850 km.

Der reale Kilometerpreis beträgt EUR 2,-

Die Sollwirtschaftlichkeit beträgt EUR 381.700,-

- Im Jahr 2007 betragen die gefahrenen Kilometer 190.760 km. Der reale Kilometerpreis beträgt EUR 2,-

Die Sollwirtschaftlichkeit beträgt EUR 381.520,-

- Im Jahr 2008 betragen die gefahrenen Kilometer 195.000 km. Der reale Kilometerpreis beträgt EUR 2,-

Die Sollwirtschaftlichkeit beträgt EUR 390.000,-

- Im Jahr 2009 für den Zeitraum Jänner bis Juni betragen die gefahrenen Kilometer 84.500 km.

Der reale Kilometerpreis beträgt EUR 2,-

Die Sollwirtschaftlichkeit beträgt EUR 169.000,-

Unsere Einnahmen betragen nur 39% der Mindesteinnahmen.

Relation der tatsächlichen Einnahmen zu einem erwartenden Einnahmenausfall:

	2006	2007	2008	1 HJ 2009
Einnahmen	99.000	113.950	130.400	69.450
Verlust erw.	110.500	110.500	110.500	55.250
Ergebnis	- 11.500	+3.450	+19.900	+14.200

Durch all diese Berechnungen lässt sich gut erkennen, daß unsere Linie Linz - Gornji Vakuf nicht wirtschaftlich ist und nur durch persönliche Ausbeutung über Wasser gehalten werden kann. Es ist erstaunlich und uns nicht zu erklären, daß die zuständigen Behörden, insbesondere die Aufsichtsbehörde, bis jetzt nur Ausreden dafür haben, aber sich nicht wirklich daran bemüht haben, die unberechtigten Fahrten von den genannten Firmen auf der Linie der Firma B Linz - Gornji Vakuf zu beseitigen. Wenn die gesetzeswidrigen Linienführungen der Firma A somit auch Firma R nicht eingestellt werden, werden wir schwer unser Unternehmen weiterführen können. Nicht außer Acht zu lassen ist derzeitige Bemühung des Sozialministers, der neue Arbeitsplätze schaffen will, somit könnten bei der Firma B, durch die Haltestellengenehmigung in Banja Luka an A, mindestens drei Arbeitsplätze verloren gehen.

Wir ersuchen daher dem gegenständlichen Antrag aus diesen Gründen nicht stattzugeben, jedenfalls aber die von unserer Linie angefahrenen Haltestellen Linz, Liezen, Leoben, Graz und Banja Luka für die beantragte Kraftfahrline zu sperren."

Dazu habe die Erstmitbeteiligte mit - ebenfalls im angefochtenen Bescheid im Wesentlichen wiedergegebenen - Schreiben vom 19. November 2009 Stellung genommen. Diese brachte darin - zusammengefasst - vor, dass sie bzw ihr Rezipropartner A schon bisher zur Bedienung von Banja Luka berechtigt gewesen seien; die Beschwerdeführerin sei daher gar nicht berechtigt, das Vorliegen des Ausschließungsgrundes nach § 7 Abs 1 Z 4 lit b KfLG geltend zu machen. Aus ihren eigenen Ausführungen sei aber ohnehin nicht zu entnehmen, dass dieser Ausschließungsgrund vorliege, zumal auf die grenzüberschreitende

Beförderung zwischen Banja Luka und den in Österreich gelegenen Haltestellen nur ein geringfügiger Anteil der Fahrgäste entfalle. Selbst ein Verlust sämtlicher dieser Fahrgäste würde nur einen Einnahmefall in Höhe von EUR 4.000,- hervorrufen und die Jahreserlöse derart reduzieren, dass die Kostendeckung von 33,33 % auf 32,41 % falle. Die Linie der Beschwerdeführerin werde daher derzeit schon nicht wirtschaftlich geführt. Der Ausschlussgrund nach § 7 Abs 1 Z 4 lit b KfLG liege daher nicht vor.

Im Weiteren legte die belangte Behörde ihre Auffassung dar, dass ausgehend von den bisherigen Genehmigungen der Mitbeteiligten eine Bedienung von Banja Luka nicht zulässig gewesen sei. Auf Grund des Antrags auf Abänderung der Linienführung, wodurch die geplante Linie in den Verkehrsbereich der Beschwerdeführerin falle, habe diese Parteistellung erlangt und sei berechtigt, eine nachhaltige Gefährdung im Sinne des Ausschlussgrundes nach § 7 Abs 1 Z 4 lit b KfLG geltend zu machen.

Im Weiteren führte die belangte Behörde aus, dass eine Gefährdung im Sinne der in Rede stehenden Bestimmung dann vorliege, wenn ein Verkehrsunternehmen einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmefall erleide. Um dies prüfen zu können, müsse das betroffene Unternehmen seine Einwände präzisieren und dabei - bezogen auf die konkrete Linie - die Gesamtzahl der Beförderungsfälle, die Höhe des zu erwartenden Fahrgastauffalls, die Gesamteinnahmen und die Höhe des zu erwartenden Ausfalls sowie schließlich die Höhe der für eine wirtschaftliche Betriebsführung der durch das Konzessionsansuchen gefährdeten Linie erforderlichen Mindesteinnahmen bekannt geben.

In der Folge traf die belangte Behörde Feststellungen zu den Abfahrtszeiten der bestehenden Linie der Beschwerdeführerin sowie der seitens der Mitbeteiligten geplanten Linie und führte aus, dass die Mitbeteiligten weder Fahrtage noch Abfahrtszeiten geändert hätten, sondern nur die Mitbedienung von Banja Luka als weitere Haltestelle planten. Folge man dem Vorbringen der Beschwerdeführerin, werde diese Haltestelle seit dem Jahr 2004 seitens A bedient. Eine Gegenüberstellung der seitens der beiden Unternehmen auf den betroffenen Linien (Linz-Gornji Vakuf bzw Linz-Gornji Graci) erzielten Fahrgastzahlen zeige eine kontinuierliche Steigerung und letztlich eine Gesamterhöhung des Fahrgastaufkommens von 69,68 % im Zeitraum zwischen 2004 und 2008 auf der Linie der Beschwerdeführerin, während auf der Linie der Mitbeteiligten im Zeitraum von 2005 bis 2006 nur eine geringe Steigerung erreicht worden sei, im Gesamtzeitraum von 2004 bis 2009 jedoch ein Rückgang von ca 16,5 %.

Die Beschwerdeführerin habe trotz konkreter Aufforderung nicht die Höhe der für eine wirtschaftliche Betriebsführung erforderlichen Mindesteinnahmen auf Basis einer nachvollziehbaren betriebswirtschaftlichen Kalkulation bekannt gegeben; der von ihr angegebene Ertrag pro gefahrenem Kilometer sage nichts über die Wirtschaftlichkeit der Kraftfahrline aus. Die von ihr angegebenen Beträge für eine "Sollwirtschaftlichkeit" basierten auf den im Schülergelegenheitsverkehr aus dem Familienausgleichsfonds zu zahlenden Kilometerpreisen und nicht auf einer nachvollziehbaren eigenen betriebswirtschaftlichen Kalkulation.

Auf Basis der von der Beschwerdeführerin vorgelegten Daten sei festzustellen, dass der Gesamtanteil der Beförderungsrelation Banja Luka/Österreich an der gesamten Kraftfahrline im Jahr 2006 17,57 %, im Jahr 2007 6,14 % und im Jahr 2008 3,06 % betragen habe. Selbst unter der Annahme, dass die "gesamte Verkehrsrelation Banja Luka-Österreich durch die zu genehmigende Linie einen 100 %igen Verlust erfährt," würde dies unter Berücksichtigung der dargestellten wirtschaftlichen Entwicklung dieser Relation im Vergleich zur gesamten Kraftfahrline nicht einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmefall im Sinne des § 14 Abs 2 KfLG begründen. Die belangte Behörde komme daher zu dem Schluss, dass die Bedienung der Haltestelle in Banja Luka durch die mitbeteiligten Parteien keinen Fahrgast- und daraus resultierenden Einnahmefall in einem Ausmaß erbringen könne, das die geforderte Abweisung des Konzessionsantrags wegen zu befürchtender Unwirtschaftlichkeit der Gesamtstrecke rechtfertigen würde. Aus dem gleichen Grunde sei die Vorschreibung von Bedienungsverboten nicht gerechtfertigt.

Zudem weise die Linie Linz - Gornji Vakuf trotz der von der Beschwerdeführerin behaupteten Verluste an Fahrgästen von und nach Banja Luka insgesamt eine - im Unterschied zur Linie Gornji Graci - Linz - Steigerung von 69,68 % der Beförderungszahlen im Zeitraum von 2004 bis 2008 auf. Auch dies belege, dass das Hauptaufkommen an Fahrgästen nicht in den Relationen von und nach Banja Luka liege, widrigenfalls ein Mehr an Fahrgästen von rund 70 % zwischen 2004 und 2008 völlig ausgeschlossen gewesen wäre. Die Einwände der Beschwerdeführerin seien daher unbegründet.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die zur Zl 2010/03/0095 protokollierte Beschwerde.

Zu 2010/03/0096:

Mit dem zweitangefochtenen Bescheid hat die belangte Behörde der zweitmitbeteiligten Partei gemäß §§ 1, 3 und 7 Abs 1 Z 1 bis 3, 29 Abs 1 Kraftfahrlinegesetz (KfLG), BGBl I Nr 203/1999, neuerlich die Konzession zum Betrieb der österreichischen Teilstrecke (Linz - Wels - Liezen - Leoben - Graz - Spielfeld) der internationalen Kraftfahrline Gornji Graci - Linz mit den Auflagen wie im erstangefochtenen Bescheid erteilt.

Die Begründung dieses Bescheides gleicht im Wesentlichen dem erstangefochtenen Bescheid.

Gegen diesen Bescheid richtet sich die zur Zl 2010/03/0096 protokollierte Beschwerde.

Der Verwaltungsgerichtshof hat die Beschwerden aufgrund ihres sachlichen und persönlichen Zusammenhangs zur gemeinsamen Beratung und Entscheidung verbunden und über sie nach Vorlage der Akten des Verwaltungsverfahrens und Erstattung von Gegenschritten durch die belangte Behörde und die erstmitbeteiligte Partei erwogen:

1. Hinsichtlich der maßgeblichen Rechtslage, insbesondere der Anforderungen bei Geltendmachung des Ausschlussgrundes nach § 14 Abs 3 KfLG, wird gemäß § 43 Abs 2 VwGG auf das hg Erkenntnis vom 21. Oktober 2011, ZI 2008/03/0113 mwN, verwiesen.

2. Die belangte Behörde hat, den gesetzlichen Vorgaben entsprechend, im Verfahren über den Konzessionsantrag der Mitbeteiligten (auch) die Beschwerdeführerin zur Stellungnahme eingeladen und bereits in der Aufforderung vom 25. Juni 2009 den Auftrag erteilt, für den Fall der Geltendmachung einer wirtschaftlichen Gefährdung bestehender Linienverkehre innerhalb einer Frist von 30 Tagen Stellung zu nehmen und dabei folgende Daten bekannt zu geben:

- die Gesamtzahl der Beförderungsfälle der betroffenen Linie/n sowie die Höhe des zu erwartenden Fahrgastausfalles (jeweils unter Berücksichtigung aller Haltestellen in Österreich und im Zielland);
- die Gesamteinnahmen der betroffenen Linie/n sowie die Höhe des zu erwartenden Einnahmenausfalles (jeweils unter Berücksichtigung aller Haltestellen in Österreich und im Zielland);
- die Höhe der für eine wirtschaftliche Betriebsführung der durch das Konzessionsansuchen gefährdeten Linie/n erforderlichen Mindesteinnahmen auf Basis einer nachvollziehbaren betriebswirtschaftlichen Kalkulation, und
- diese Daten zu den derzeit auf der/den bestehenden Linie/n getätigten Einnahmen abzüglich des zu erwartenden Einnahmenausfalles in Bezug zu setzen."

Nachdem die Beschwerdeführerin Akteneinsicht genommen hatte und über ihr Ersuchen die gesetzte Frist verlängert worden war, erstattete sie mit Schriftsatz vom 23. September 2009 eine Stellungnahme, die jedoch die geforderten konkreten Daten nicht enthielt, weshalb die belangte Behörde mit Aufforderung vom 8. Oktober 2008 der Beschwerdeführerin Gelegenheit gab, innerhalb einer Nachfrist von einer Woche ihre Einwände durch Bekanntgabe der genannten Daten zu präzisieren. Daraufhin erstattete die Beschwerdeführerin mit Schreiben vom 15. Oktober 2009 eine ergänzende Stellungnahme, deren wesentlicher Inhalt oben wiedergegeben wurde.

Ausgehend von den seitens der Beschwerdeführerin in dieser Stellungnahme erstatteten Angaben gelangte die belangte Behörde zum Ergebnis, dass mit der Bedienung der Haltestelle Banja Luka seitens der Kraftfahrlinie der Mitbeteiligten eine die wirtschaftliche Betriebsführung der Kraftfahrlinie der Beschwerdeführerin in Frage stellender Einnahmenausfall nicht verbunden sei. Die belangte Behörde stützte sich bei dieser Beurteilung primär auf den Umstand, dass der Gesamtanteil der Beförderungsrelation von und nach Banja Luka innerhalb der Kraftfahrlinie der Beschwerdeführerin stetig gesunken sei (von 17,57 % im Jahr 2006 auf nur mehr 3,06 % im Jahr 2008). Gleichzeitig sei aber auf dieser Linie eine kontinuierliche Steigerung des Gesamtfahrgastaufkommens (um ca 70 % von 2004 auf 2008) erzielt worden. Daraus sei ersichtlich, dass das Hauptaufkommen an Fahrgästen nicht in den Relationen von und nach Banja Luka liege. Selbst wenn man daher davon ausginge, dass - auf Grund der Bewilligung der Linienführung von bzw nach Banja Luka seitens der Mitbeteiligten - das Verkehrsaufkommen von und nach Banja Luka im Rahmen der seitens der Beschwerdeführerin geführten Kraftfahrlinie ganz entfallen würde, wäre damit mit Rücksicht auf die geringe Bedeutung dieser Relation kein im Sinne des § 14 Abs 2 KfLG relevanter Einnahmenausfall verbunden.

3. Die - inhaltlich gleichlautenden - Beschwerden sehen die Beschwerdeführerin in ihrem "Recht auf

- Unterbleiben der Erteilung der Konzession an die (Mitbeteiligten) infolge Vorliegens des Ausschlussgrundes gem § 7 Abs 1 Z 4 lit b KfLG wegen Gefährdung der Beschwerdeführerin in der Erfüllung ihrer Verkehrsaufgaben in ihrem Verkehrsbereich und
- Unterbleiben eines Eingriffs auf eine dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechenden Ausgestaltung des Verkehrs durch die Beschwerdeführerin, in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 4) die beantragte Linie ganz oder teilweise fällt, sowie Verwehrung der Vornahme der notwendigen Verbesserung der Verkehrsbedienung innerhalb einer von der Aufsichtsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist von höchstens sechs Monaten gem § 7 Abs 1 Z 4 lit c KfLG verletzt".

Sie machen geltend, ausgehend von den seitens der Beschwerdeführerin genannten Fahrgastzahlen und Einnahmen (diese betrügen "nur 39 % der Mindesteinnahmen") würde die Genehmigung der Haltestelle Banja Luka für die Kraftfahrlinie der Mitbeteiligten "zu einem durchschnittlichen Verlust von etwa 85 % der Fahrgäste bei der Beschwerdeführerin" führen, woraus sich "ein realer Verlust von ca EUR 110.500,-- pro Jahr" ergebe, sodass die Linie nicht mehr wirtschaftlich geführt werden könne.

Die belangte Behörde, die hervorgehoben habe, dass mit Banja Luka nur eine einzige Haltestelle in Bosnien-Herzegowina parallel bedient werde, verkenne, dass daneben noch vier Haltestellen in Österreich (Linz, Liezen, Leoben und Graz) von beiden Kraftfahrlinien angefahren würden; auch diese "innerösterreichischen Haltestellen" seien der Wirtschaftlichkeits- und Gefährdungsprüfung zugrunde zu legen.

Aus den vorgelegten Zahlen ergebe sich, "dass eine Reduktion der Fahrpreise, die für die Streckenbedienung erforderlichen Mindesteinnahmen noch weiter unterschreiten, zumal die Einnahmen nur 39 % der Mindesteinnahmen betragen, sodass die Linie - auf Grund der beanstandeten Konkurrenz - massive Verluste einfährt". Daraus ergebe sich jedoch eine klare Gefährdung des Streckenbetriebs der Beschwerdeführerin.

Der Auffassung der belangten Behörde, selbst einem Gesamtausfall der Einnahmen für die Relation Banja Luka-Österreich komme "im Vergleich zur gesamten Kraftfahrlinie" keine Relevanz zu, sei entgegen zu halten, dass nicht auf die Existenzgefährdung des bestehenden, möglicherweise zahlreiche andere Kraftfahrlinien betreibenden Verkehrsunternehmen abzustellen sei, sondern auf die Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben der konkret betroffenen Linie. Dies sei auf Grund der vorgelegten Zahlen gegeben, und zu erkennen, "dass damit die gegenständlich gefährdete Linie unwirtschaftlich werden würde".

4. Mit diesem Vorbringen zeigen die Beschwerden keine Rechtswidrigkeit der angefochtenen Bescheide auf.

4.1. Klarzustellen ist zunächst Folgendes:

Vor dem Hintergrund des § 14 Abs 2 KfIG ist bei der seitens der Behörde vorzunehmenden Gefährdungsprüfung regelmäßig eine Prognose über die Auswirkung einer Bewilligung der (neuen bzw geänderten) Kraftfahrlinie auf die Fahrgastzahlen und Einnahmen und damit die Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung der bestehenden Linie zu erstellen.

Die Beschwerdefälle sind allerdings dadurch gekennzeichnet, dass die Relation, die dem Antrag der Mitbeteiligten gemäß im Rahmen der Kraftfahrlinie Linz-Gornji Graci dazukommen, hinsichtlich der also die Streckenführung abgeändert werden soll, ausgehend vom Vorbringen der Beschwerdeführerin bereits seit Jahren durch die Kraftfahrlinien der Mitbeteiligten bedient wird. Die belangte Behörde hat nicht festgestellt, dass dieses Sachvorbringen unrichtig sei. Aus den Verwaltungsakten ergeben sich vielmehr deutliche Hinweise dafür, dass dieses Vorbringen zutrifft (vgl nur etwa die Rechtfertigung der zweitmitbeteiligten Partei vom 3. August 2009 im Verfahren der Bezirkshauptmannschaft Leibnitz, Zl 15.1 5693/2009, sowie das Straferkenntnis der Bezirkshauptmannschaft Leibnitz vom 12. Februar 2010 in diesem Verfahren; Band I und V des Verwaltungsaktes zu 2010/03/0096). Die erstmitbeteiligte Partei selbst bringt vor, dass ihr Reziproktopartner, die zweitmitbeteiligte Partei, die Haltestelle Banja Luka schon bisher bediene, betont aber, dass dies zu Recht (im Einklang mit der seitens der zuständigen Behörde Bosnien-Herzegowinas erteilten Bewilligung) geschehe.

Demgegenüber steht die belangte Behörde auf dem Standpunkt, dass ausgehend von den bisherigen Bewilligungen der Mitbeteiligten eine Bedienung der Haltestelle Banja Luka im Rahmen der gegenständlichen Kraftfahrlinie bisher nicht gestattet war.

In einer solchen Konstellation griffe es regelmäßig zu kurz, als Basis der Prognose hinsichtlich der Auswirkungen der Bewilligungserteilung auf die Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung bloß auf einen auf Grundlage der derzeitigen geringen Fahrgastzahlen angenommenen Maximalausfall (der wegen des geringen Anteils dieser Relation in Bezug auf die Gesamtlinie unbedeutend sei) abzustellen: Dem - insoweit nicht widerlegten - Vorbringen der Beschwerdeführerin nach sei es ja auf Grund unzulässiger Konkurrenzierung in der Relation von/nach Banja Luka schon in den vergangenen Jahren zu deutlichen Umsatzrückgängen gekommen (die Beschwerdeführerin geht in ihrer Stellungnahme vom 15. Oktober 2009 davon aus, dass das "reale Fahrgastaufkommen" in dieser Relation 25 Fahrgäste pro Fahrt betrage, aufs Jahr gerechnet - $25 \times 2 \times 52$ - also 2600 Fahrgäste und errechnet daraus, weil 85 % der Fahrgäste durch die unzulässige Konkurrenzierung verloren gingen, einen Einnahmefall von EUR 110.500,-- pro Jahr); durch die beantragte Konzession (sänderung) solle die schon bislang gegebene Situation (Bedienung auch von Banja Luka) legitimiert werden.

4.2. Der Umstand, dass sich die belangte Behörde bei ihrer Beurteilung, der in Rede stehende Ausschlussgrund liege nicht vor, primär auf den geringen Anteil des Beförderungsaufkommens von/nach Banja Luka gestützt hat, ohne zu untersuchen, ob dieser geringe Anteil das Ergebnis unzulässiger Konkurrenzierung durch die Mitbeteiligten ist, begründet im Lichte des Beschwerdevorbringens aber keinen relevanten Verfahrensmangel. Entgegen den Beschwerdebehauptungen kann auch ausgehend von den seitens der Beschwerdeführerin gemachten Angaben (zu berücksichtigender Einnahmefall von EUR 110.500,-- pro Jahr) das Vorliegen des Ausschlussgrundes nicht angenommen werden: Ausgehend von den seitens der Beschwerdeführerin genannten Daten habe sie - jeweils bezogen auf die Kraftfahrlinie Linz - Gornji Vakuf - von 2006 bis Mitte 2009 folgende Einnahmen gehabt: EUR 99.000,-- (2006); EUR 113.950,-- (2007); EUR 130.400,-- (2008); EUR 69.450,-- (1. Halbjahr 2009). Dem stünden folgende "für eine wirtschaftliche Betriebsführung erforderliche Mindesteinnahmen" entgegen:

EUR 381.700,-- (2006); EUR 381.520,-- (2007); EUR 390.000,-- (2008); EUR 169.000,-- (1. Halbjahr 2009).

Daraus errechnen sich Deckungsgrade (Verhältnis zwischen Einnahmen und "Mindesteinnahmen") zwischen 26 % (2006) und 41 % (1. Halbjahr 2009). Selbst wenn man zu den genannten tatsächlichen Einnahmen den seitens der Beschwerdeführerin angegebenen "erwarteten" Einnahmefall von jährlich EUR 110.500,--, resultierend aus einem Abwandern von 85 % des "realen Fahrgastaufkommens" aus der Relation von/nach Banja Luka hinzurechnet, gelangt man zu fiktiven Deckungsgraden zwischen 55 % (2006)

und 74 % (1. Halbjahr 2009), also weiterhin deutlich von einer "wirtschaftlichen Betriebsführung" entfernt. So spricht die Beschwerdeführerin selbst (Schriftsatz vom 15. Oktober 2009) davon, dass die Linie "nicht wirtschaftlich ist und nur durch persönliche Ausbeutung über Wasser gehalten werden kann".

4.3. Gemäß § 14 Abs 2 KfLG liegt der Ausschlussgrund nach § 7 Abs 1 Z 4 lit b (Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben) dann vor, wenn ein Verkehrsunternehmen "in der Führung seines öffentlichen Verkehrs einschneidend beeinträchtigt ist", was dann der Fall ist, wenn es "hinsichtlich der gefährdeten Linie einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall" erleidet.

Daraus ist zum einen der Schluss zu ziehen, dass nicht schon geringfügige wirtschaftlich nachteilige Folgen die Versagung einer weiteren Konzession rechtfertigen können, sondern nur "einschneidende" Beeinträchtigungen.

Zum anderen aber wird daraus deutlich, dass grundsätzlich nur solche Kraftfahrlinien vor der Konkurrenzierung durch eine neue geschützt sind, die - ohne Hinzutreten der neuen Linie - eine wirtschaftliche Betriebsführung gewärtigen lassen. Hingegen liegt der Ausschlussgrund nach § 7 Abs 1 Z 4 lit b KfLG nicht vor, wenn die bereits bestehende Linie auch ohne Hinzutreten einer neuen langfristig nicht wirtschaftlich geführt werden kann (unabhängig davon, ob sie im Unternehmen durch Querfinanzierung am Leben erhalten werden kann).

4.4. Von einer solchen Konstellation muss aber in den Beschwerdefällen - unter Zugrundelegung der seitens der Beschwerdeführerin gemachten, oben dargestellten Angaben - ausgegangen werden. Selbst der vollständige Wegfall der seitens der Beschwerdeführerin gerügten (unzulässigen) Konkurrenzierung durch die Mitbeteiligten änderte nichts daran, dass - jahrelang - die in Rede stehende Linie auch nicht annähernd kostendeckend geführt wurde bzw - wiederum ausgehend von den Angaben der Beschwerdeführerin - geführt werden kann.

Die belangte Behörde legte ihrer Entscheidung also zutreffend zugrunde, dass der Umstand, die betroffene Linie der Beschwerdeführerin könne nicht wirtschaftlich geführt werden (werde nicht wirtschaftlich geführt), nicht Resultat einer Genehmigung der Konkurrenzlinie (bzw einer schon vor Genehmigung und damit unzulässigerweise erfolgten Bedienung der Destination Banja Luka) ist, sondern unabhängig davon besteht.

5. Entgegen dem Vorwurf der Beschwerde, die belangte Behörde habe sich zu Unrecht auf das Argument, nur eine einzige Haltestelle werde von beiden Linien bedient, zurückgezogen, hat die belangte Behörde ihrer Beurteilung ohnehin die seitens der Beschwerdeführerin getätigten Angaben und damit auch die Gesamtzahl der von dieser von den verschiedenen Haltestellen in Österreich nach Banja Luka transportierten Personen zugrunde gelegt.

6. Es trifft auch der Beschwerdeeinwand, die belangte Behörde habe nicht auf die wirtschaftliche Betriebsführung der betroffenen Linie selbst abgestellt, sondern auf die Verhältnisse des Gesamtunternehmens, nicht zu. Richtig ist zwar, dass § 14 Abs 2 KfLG ausdrücklich auf die "gefährdete Linie" abstellt, nicht aber auf Teile der Linie oder das Gesamtunternehmen (vgl das hg Erkenntnis vom 25. März 2009, ZI 2008/03/0090). Doch hat die belangte Behörde bei ihrer Beurteilung, dass das geringe Fahrgastaufkommen nach Banja Luka (2008: 80 Personen) keinen relevanten Einnahmenausfall begründen könne, ohnehin nicht auf die wirtschaftlichen Verhältnisse des Gesamtunternehmens abgestellt, sondern - explizit - auf die "gesamte Kraftfahrlinie". Tatsächlich entspricht der von der belangten Behörde genannte Prozentsatz von 3,06% für 2008 dem Verhältnis von 80 (nach Banja Luka beförderte Personen) zu 2608 (Gesamtzahl der auf der betroffenen Linie beförderten Personen).

7. Die Beschwerden machen weiter geltend, dass es die belangte Behörde zu Unrecht unterlassen habe, der Beschwerdeführerin eine "Verbesserung im Sinne des § 7 Abs 1 Z 4 lit c KfLG" vorzuschreiben. Die Beschwerdeführerin habe nämlich "eine Verbesserung der Verkehrsbedingungen in dem Sinne vorgesehen, dass selbst weitere Stationen, wenn von der Behörde gewünscht, angefahren werden bzw Abfahrtszeiten vor- oder nachverlagert werden bzw sonstige zusätzliche Verbesserungen vorgesehen werden".

Diesem Vorbringen der Beschwerden ist bloß zu entgegnen, dass es der Beschwerdeführerin oblegen wäre, konkret darzulegen, in welcher Weise sie eine Verbesserung der Verkehrsbedienung vorgesehen hätte, der durch die beantragte Kraftfahrlinienkonzession vorgegriffen worden wäre, die also im Fall der Erteilung dieser Konzession, verglichen mit der Situation ohne Konzessionserteilung, nicht mehr wirtschaftlich verwirklichtbar wäre (vgl das bereits zitierte Erkenntnis vom 25. März 2009, ZI 2008/03/0090). Die Beschwerdeführerin hat nicht dargetan, dass eine Verbesserung der Verkehrsbedienung von ihr konkret vorgesehen ist und zeigt auch in den Beschwerden dazu nichts konkret auf.

8. Die Beschwerden machen auch geltend, dass weitere Umstände vorlägen und bei vollständiger und mängelfreier Durchführung des Ermittlungsverfahrens festzustellen gewesen wären, die einer Erteilung der gegenständlichen Konzession an die Mitbeteiligten entgegengestanden wären. So habe der verfahrenseinleitende Antrag der Zweitmitbeteiligten nicht den notwendigen Form- und Inhaltserfordernissen entsprochen und hätte daher zurückgewiesen werden müssen. Weiters bestünden Unklarheiten hinsichtlich der genehmigten Fahrpläne, die nur unter Überschreitung der jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeit und unter Außerachtlassung notwendiger Pausen eingehalten werden könnten. Zudem sei auf Grund des Bauzustands bzw der Verkehrseignung der Straßen auf der beantragten Strecke ein normaler, linienmäßiger Verkehr wegen der stark begrenzten Mindestbreiten der Straße nicht möglich.

Mit diesem Vorbringen macht die Beschwerdeführerin keine Verletzung in den als Beschwerdepunkt geltend gemachten subjektiven öffentlichen Rechten geltend. Schon deshalb ist darauf nicht weiter einzugehen.

9. Soweit die Beschwerdeführerin unter dem Gesichtspunkt einer Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften im Weiteren bloß allgemein geltend macht, die belangte Behörde habe den Sachverhalt nicht ausreichend ermittelt und dazu Berechnungen hinsichtlich eines "Kilometerentgelts" anstellt und die Fahrpreiskalkulation der Mitbeteiligten hinterfragt, genügt es, darauf hinzuweisen, dass auch die Zugrundelegung der eigenen Angaben der Beschwerdeführerin das Vorliegen des geltend gemachten Ausschlussgrundes nicht erweisen kann; welche - von den eigenen Angaben der Beschwerdeführerin abweichenden - Feststellungen die belangte Behörde aber treffen hätte sollen, wird seitens der Beschwerde nicht dargelegt. Die Relevanz des behaupteten Verfahrensmangels wird daher nicht aufgezeigt.

10. Aus dem Gesagten folgt, dass die Beschwerden insgesamt unbegründet sind, weshalb sie gemäß § 42 Abs 1 VwGG abzuweisen waren.

Von der Durchführung einer mündlichen Verhandlung konnte gemäß § 39 Abs 2 Z 6 VwGG abgesehen werden:

Der EGMR sieht den Entfall der nach Art 6 Abs 1 EMRK grundsätzlich gebotenen öffentlichen Verhandlung dann als zulässig an, wenn außergewöhnliche Umstände vorliegen, die eine Ausnahme davon rechtfertigen (vgl etwa die Urteile des EGMR in den Fällen Jussila gegen Finnland, 23. November 2006, Nr 73053/01; Bösch gegen Österreich, 3. Mai 2007, Nr 17912/05; Hofbauer gegen Österreich 2, 10. Mai 2007, Nr 7401/04). Der EGMR hat das Vorliegen solcher außergewöhnlichen Umstände etwa dann angenommen, wenn das Verfahren ausschließlich rechtliche oder hochtechnische Fragen betrifft; der Gerichtshof verwies in diesem Zusammenhang aber auch auf das Bedürfnis der nationalen Behörden nach zweckmäßiger und wirtschaftlicher Vorgangsweise, das angesichts der sonstigen Umstände des Falles zum Absehen von einer mündlichen Verhandlung berechtige.

Der entscheidungsrelevante Sachverhalt ist hier insofern geklärt, als die belangte Behörde hinsichtlich der wirtschaftlichen Folgen der Erteilung der beantragten Konzession auf die von der Beschwerdeführerin betriebene Kraftfahrlinie ohnehin von deren Angaben ausgegangen ist (diesbezüglich werden auch von der Beschwerde keine gegenteiligen Behauptungen aufgestellt). Bei der Beurteilung, ob aufbauend auf diesen Feststellungen vom Bestehen des geltend gemachten Ausschlussgrundes auszugehen ist, handelt es sich deshalb ausschließlich um eine Rechtsfrage. Da somit keine Rechts- oder Tatfragen von einer solchen Art aufgeworfen wurden, dass deren Lösung eine mündliche Verhandlung erfordert hätte, steht Art 6 EMRK dem Absehen von einer mündlichen Verhandlung nicht entgegen. Die Entscheidung konnte daher im Sinne des § 39 Abs 2 Z 6 VwGG in nichtöffentlicher Sitzung getroffen werden.

Die Kostenentscheidung gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2008, BGBl II Nr 455.

Wien, am 22. Oktober 2012