OÖ. LANDESVERWALTUNGSGERICHT

4021 Linz / Volksgartenstraße 14
Telefon: +43 732 7075-18004
Fax: +43 732 7075-218018
E-Mail: post@lvwg-ooe.gv.at / www.lvwg-ooe.gv.at
DVR: 4011090

Geschäftszeichen: **LVwG-850703/20/Kl/KaL**

Datum: **Linz, 20. Juli 2017**

I M N A M E N D E R R E P U B L I K

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seine Richterin Dr. Klempt über die Beschwerde der Ö-P GmbH, W, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. N W, W, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 7. Oktober 2016, GZ: Verk-620.284/15-2016-Haf/Eis, wegen Ablehnung der Konzessionserteilung zum nicht-kommerziellen Betrieb der Kraftfahrlinie 3 Ortsbus H nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am 31. März 2017

zu Recht:

I. Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

II. Die Beschwerdeführerin hat Kommissionsgebühren in der Höhe von 244,80 Euro zu entrichten.

III. Gegen dieses Erkenntnis ist eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof unzulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I. 1. Mit Eingabe vom 2. Juni 2016 hat die Ö-P GmbH (Beschwerdeführerin, kurz: Bf) um die Erteilung der Konzession zum nicht-kommerziellen Betrieb der Kraftfahrlinie 3 Ortsbus H angesucht. Die Kraftfahrlinie soll auf folgender Strecke betrieben werden: im Gemeindegebiet von H in beiden Fahrtrichtungen gleiche Streckenführung: ...H Parkplatz P3 (an der L547 bei Strkm 6,0) - Krzg. H Parkplatz P3/L547 H Straße - L547 H Straße - Krzg. L547 H Straße/L548 H - L548 H (im Gemeindegebiet gleichzeitig S.Str. - K - P - I-E-P - W - M - G) - Krzg. L548 H/L - L...
Auf der Kraftfahrlinie sollen folgende Fahrzeuge eingesetzt werden:
- 9-sitzige Personenkraftwagen (Kleinbusse)
- Midibusse mit 13 Sitzplätzen.

Diesem Antrag wurde mit Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 7. Oktober 2016, GZ: Verk-620.284/15-2016-Haf/Eis, gemäß § 7 Abs. 1 Z 4 lit. a iVm § 13 Abs. 2 Kraftfahrliniengesetz 1999 Teil I, BGBl. Nr. 203 idgF, keine Folge gegeben. In der Begründung stützt sich die Behörde im Wesentlichen auf die Stellungnahme des verkehrstechnischen Amtssachverständigen, wonach der Streckenabschnitt auf der L547 H Straße zwischen dem Parkplatz P3 und der Kreuzung mit der L548 H.Str. für die Befahrung mit den beantragten Kraftfahrzeugen geeignet ist und somit die Straßeneignung im Sinn des § 13 Kraftfahrliniengesetzes für diese Teilstrecke gegeben ist, aber für die zweite Teilstrecke auf der L548 H.Str. zwischen der Kreuzung mit der L547 H Straße und dem Landungsplatz festgestellt wurde, dass die Straßeneignung zwar im Hinblick auf die vorhandene Fahrbahnbreite grundsätzlich gegeben ist, nicht jedoch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit. Da in H Touristen neben den für sie vorgesehenen Gehsteigen und Gehwegen auch die gesamte Fahrbahn benützen, ist auch bei Einhaltung einer Beschränkung auf Schrittgeschwindigkeit die Verkehrssicherheit nicht gegeben und konnte daher die Konzession nicht erteilt werden, da dies öffentlichen Interessen zuwidergelaufen wäre, da die Kraftfahrlinie auf Straßen geführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit für diesen Verkehr nicht eignen.

2. Dagegen wurde fristgerecht Beschwerde eingebracht und die Aufhebung des angefochtenen Bescheides beantragt. Begründend wurde im Wesentlichen ausgeführt, dass Befundaufnahme und Gutachten eines Sachverständigen nicht allein auf Annahmen und Erfahrungswerten beruhen dürfen, sondern soweit als möglich exakte Messungen durchzuführen seien und die tatsächlichen Grundlagen für das Gutachten sowie die Art ihrer Beschaffung auch für Dritte nachvollziehbar darzulegen sind. Aufgrund seiner besonderen Sachkunde und Erfahrungen habe der Sachverständige Schlussfolgerungen über das Vorliegen oder Nichtvorliegen entscheidungsrelevanter Umstände zu ziehen und darzulegen, auf welchem Weg er zu seinem Urteil gekommen ist. Diesen Anforderungen kämen die Ausführungen

des von der Behörde beigezogenen Sachverständigen nicht nach. Insbesondere sei in dem Gutachten nicht darauf Bezug genommen worden, dass der in Rede stehende Streckenabschnitt lediglich mit Schrittgeschwindigkeit befahren werden soll, wodurch dem erhöhten Fußgängeraufkommen entsprechend Rechnung getragen werden soll. Dem Gutachten des Amtssachverständigen könne nicht entnommen werden, ob bei Befahrung mit Schrittgeschwindigkeit die Verkehrssicherheit gewahrt werden könnte. Der Amtssachverständige hätte besondere Gründe anführen müssen, die die Gefährlichkeit der Befahrung mit Schrittgeschwindigkeit aufzeigen hätten müssen. Auch obliege es dem Sachverständigen, lediglich Tatsachen betreffend die Verkehrssicherheit zu beurteilen, nicht jedoch eine rechtliche Beurteilung hinsichtlich der Straßeneignung nach § 13 KflG vorzunehmen. Auch dürfe der in Rede stehende Streckenabschnitt durchaus von einzelnen Berechtigten befahren werden. Dies indiziere, dass tatsächlich auch eine Straßeneignung für den Betrieb einer Kraftfahrlinie im antragsgegenständlichen Ausmaß vorhanden sei. Die Nichterteilung der Konzession erweise sich als rechtswidrig.

3. Der Landeshauptmann von Oberösterreich als belangte Behörde hat die Beschwerde samt dem Bezug habenden Verwaltungsakt dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich vorgelegt und beantragt, die Beschwerde als unzulässig zurückzuweisen, in eventu als unbegründet abzuweisen. Der behaupteten Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides wurde entgegengesetzt, dass keine Gründe angeführt worden seien, warum die Befahrung des Ortszentrums von H trotz der bekannt hohen Touristenfrequenz nicht gefährlich sein soll und somit die Sicherheitsbedenken nicht ausgeräumt worden seien. Es könne bei der Beurteilung der Straßeneignung im Sinne des KflG nicht die Befahrbarkeit für den übrigen Fahrzeugverkehr herangezogen werden, vielmehr muss als Voraussetzung für die Konzessionserteilung die Straßeneignung im Sinne des KflG gegeben sein, wobei andere Voraussetzungen als beim Individualverkehr oder bei sonstigen Betriebsfahrten (wie Straßenreinigung, Müllabfuhr usw.) gelten, zumal beim Kraftfahrlinienverkehr eine sichere und fahrplangemäß pünktliche Beförderung im öffentlichen Interesse liege.

4. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat bei der Bezirkshauptmannschaft Gmunden die für den gegenständlichen Bereich der Marktgemeinde Hallstatt vorliegenden Verordnungsakte zu GZ: VerkR10-83-2014 und GZ: VerkR10-363-2011 eingeholt. Weiters wurden von der Bf über Aufforderung weitere Unterlagen (aktuelle Version des Verkehrsdienstleistungsvertrages mit der Marktgemeinde H, Kostenschätzung für die beantragte Kraftfahrlinie, Angaben in Kilometer der zu erwartenden Jahresleistung der Kraftfahrlinie bzw. Auftragswert pro Jahr der Kraftfahrlinie sowie Äußerungen zur Umkehrmöglichkeit vor dem Landeplatz, kollisionsfreien Anpassung des Fahrplanes an jenen der Bahn- und Schifffahrt und Aufrechterhaltung der Haltestelle Marktplatz) nachgereicht.

Es hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den vorgelegten Akt der Erstbehörde, die eingeholten Verordnungsakten und Unterlagen sowie durch Anberaumung und Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung in der Marktgemeinde H samt Lokalaugenschein. Zur mündlichen Verhandlung wurden die Bf und ihre Rechtsvertretung sowie die belangte Behörde geladen und haben diese an der Verhandlung teilgenommen. Die weiters geladene Marktgemeinde Hallstatt hat als am Verfahren Beteiligte an der Verhandlung teilgenommen. Der zur Lokalverhandlung geladene verkehrstechnische Amtssachverständige T.OAR Dipl.-HTL.-Ing. R H wurde mit der Gutachtenserstattung zu folgendem Thema beauftragt:
„Wird die Kraftfahrlinie ‚3 Ortsbus H' auf Straßen geführt, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit und wegen des Bauzustandes für diesen Verkehr eignen?"

4.1. Dazu wurde vom verkehrstechnischen Amtssachverständigen Befund und Gutachten wie folgt erstattet:
„Am 31 März 2017 wurde im Rahmen einer mündlichen Verhandlung in H ein Lokalaugenschein und eine Befahrung der gegenständlichen Strecke mit einem Kleinbus, der für die Befahrung vorgesehen ist, durchgeführt. Die Befahrung und der Lokalaugenschein wurden per Video und Fotos dokumentiert.

Soweit die Kraftfahrlinie außerhalb der derzeit bestehenden Begegnungszone (Freizeitzentrum bis Kernmagazinplatz) verläuft, bestehen aus technischer Sicht keine Bedenken gegen die gewünschte Kraftfahrlinie.

Die Befahrung innerhalb der Begegnungszone, (die Haltestelle K-platz ▲ befindet sich kurz vor Beginn der Begegnungszone (linkes Bild) bis zur Schiffanlagestellen ▼ (geplante Endstation und Umkehrstelle - rechtes Bild) betrug die Fahrzeit, ohne anzuhalten, 3 Minuten 20 Sekunden





Die Wegstrecke im Bereich der Begegnungszone beträgt ca. 680 m - daraus ergibt sich eine berechnete Durchschnittsgeschwindigkeit von 12,24 Km/h. (~ 12 km/h), bei einer Fahrzeit ohne Berücksichtigung der geplanten Haltestelle – K-haus von ca. 3 min 20 s.

Lt. vorliegenden Unterlagen (übermittelter Fahrplan) beträgt die verfügbare Zeit von K bis zum S ca. 7 min. Daraus ergibt sich eine Durchschnittsgeschwindigkeit von etwa 6 km/h.

Bis zur anschließenden Rückfahrt steht ein Zeitfenster (= Pufferzeit) von etwa 4 min zur Verfügung, in dieser Zeit muss der Bus umkehren und wie bei jeder Haltestelle steigen Passagieren aus und zu, lösen beim Buslenker die Fahrkarten und möglicherweise muss der Buslenker austeigen um das Reisegepäck im Heck des Busses zu verstauen. Lt. vorgelegten Fahrplan sind pro Tag zwischen 9.15 Uhr bis zur letzten Rückfahrt um 20.30 Uhr- insgesamt 38 Fahrten vorgesehen.

Der vom Amt der O.Ö Landesregierung erarbeitete Leitfaden zur Bewertung der Streckeneignung für den Linienverkehr sieht eine minimale Fahrbahnbreite von 4,75 m vor. Dabei wird ein Bus mit einem PKW als Gegenverkehr angenommen.
Die Breite eines Mercedes Sprinter, der als Kleinbus vorgesehen ist beträgt inclusive der Außenspiegel etwas mehr als 2,4 m. Die Breite eines VW-Golf, incl. Außenspiegel beträgt ca.2,0 m Die erforderliche Gesamtbreite ohne entsprechenden Seitenabstand der Fahrzeuge zueinander und ohne Seitenabstand zum Fahrbahnrand beträgt in diesem praxisnahen Beispiel 4,4 m.

Für Fußgänger, Radfahrer etc. steht theoretisch - ohne Seitenabstand der KFZ noch ein Platzangebot von ca. 35 cm zur Verfügung.
Die Lenkerbreite eines handelsüblichen Fahrrades beträgt ca. 70 cm, handelsübliche Kinderwagen haben eine Breite von 30 - 60 cm.

Diese Mindestfahrbahnbreite wird im Bereich der Begegnungszone, die vom Kleinbus befahren werden soll mehrmals unterschritten.
Stellenweise liegen, wie nachstehend dokumentiert Engstellen vor, die bei Gegenverkehr nicht befahren werden können.





Wenn Engstellen vorliegen, so soll in Sichtweite eine passende Ausweichmöglichkeit zur Verfügung stehen. Derartige Ausweichstellen liegen nicht vor, so dass bei Gegenverkehr ein Fahrzeug zurückfahren muss.

Da H von der UNESCO als Weltkulturerbe eingestuft worden ist, stellt der Ort einen touristischen Anziehungspunkt dar. Speziell in den Sommermonaten können in H pro Tag 50 bis 60 Omnibusse eintreffen, die für sich betrachtet ca. 2700 Tagesgäste bringen. Touristen die mit dem PKW oder per Schiff bzw.per Bahn nach H reisen sind dabei nicht berücksichtigt. Im Hinblick auf die massiven Besucherströme wurde am Beginn der

Begegnungszone eine Schrankenanlage errichtet um den Verkehr in der Begegnungszone bzw. im Ortszentrum gezielt einschränken zu können.

Beim Lokalaugenschein wurden in der Begegnungszone beispielhaft folgende, sich zufällig ergebende, Situationen festgehalten.








Die Bilder geben einen Eindruck von der Situation in der Begegnungszone in H aufgenommen am 31 März 2017.
Die Besucher bewegen sich primär auf der Fahrbahn, ihre kognitive Aufmerksamkeit gilt nicht oder nur sporadisch dem Verkehrsgeschehen.
Die großen Touristenströme und die damit verbundenen Verkehrsprobleme sind aber wie bekannt in den Sommermonaten und nicht Ende März zu erwarten.

Im Hinblick auf die nur sehr begrenzt vorliegende kognitive Aufmerksamkeit der Besucher, die aus allen Teilen der Erde kommen müsste der Lenker eines Linienbusses dieses Defizit bei den pro Tag vorgesehenen 38 Fahrten bei unklaren oder plötzlich auftretenden Situationen kompensieren.

Die Wahrscheinlichkeit, dass sich der Lenker eines Linienbusses im Zuge dieser Fahrten, bei dem nach Möglichkeit ein Fahrplan einzuhalten ist, sich in der Hochsaison durch ein Meer von häufig unaufmerksamen Touristen , durchschlängeln ‘ muss ist sehr hoch.

Die Situation wird zusätzlich durch vorhandene Engstellen, fehlende Ausweichmöglichkeiten und dem großen zu beobachtenden Blickfeld bei den Fahrten erschwert, da damit zu rechnen ist, das Fußgänger, Radfahrer eventuell Rollstuhlfahrer beiderseits des Omnibusses unterwegs sind.

Das Gesichtsfeld eines Menschen liegt im horizontalen Bereich bei ca. 180 Grad. Das Auflösungsvermögen im peripheren Gesichtsfeld und daher die Wahrnehmungsmöglichkeiten abseits der Blickrichtung ist sehr eingeschränkt.
Bis zu einer Abweichung von 1,5 Grad zur Blickrichtung kann man scharf sehen. Darüber hinaus sind Augen- oder Kopfbewegungen notwendig um Objekte scharf sehen zu können = Fixation.

Allgemein geht man davon aus, dass pro Sekunde etwa 3 Fixationen möglich sind. Der Abstand der Fixationen zum KFZ beträgt etwa die Strecke die das KFZ in 3s bis 6 s durchfährt. Bei Schrittgeschwindigkeit liegen die Fixationspunkte daher ca. 5 bis10 m vor dem Omnibus und es wird ein seitlicher Bereich von ca. 1 m neben dem Bus abgedeckt.
Der Bereich unmittelbar vor dem KFZ wird daher nicht permanent scharf gesehen und beobachtet. Die erforderliche Blickzuwendung erhöht die Reaktionszeit eines Lenkers um ca. 40 % wenn man ohne Blickzuwendung von einer Reaktionszeit von einer Sekunde ausgeht.

Die Umkehrmöglichkeit des Kleinbusses an der vorgesehenen Endhaltestelle - Schiffs-anlegeplatz- ist ohne Rückwärtsfahren im Hinblick auf die räumliche Situation im nicht abgeschrankten Bereich nicht möglich .
Da im Bereich der Endhaltestelle zusätzlich pulkartig auftretende Besucherströme von ankommenden Schiffen zu erwarten sind, ist das Rückwärtsfahren im Hinblick auf die vorliegenden Platzverhältnisse, die nicht vermeidbaren toten Winkel aus Sicht des Buslenkers, trotz akustischem Rückfahrwarner ohne Gefahr nicht immer gegeben. Besonders beim Rückwärtsfahren muss der Buslenker mit nicht aufmerksamen Besuchern rechnen, die die Fahrtrichtung des Busses spät erkennen und nicht oder falsch reagieren.

Im Hinblick auf die spezielle Situation, die engen Fahrbahnverhältnisse, fehlende Ausweichmöglichkeiten, das vor Geschäften (unzulässige) aber de facto vorliegende abschnittsweise verstellen der Gehsteige mit Verkaufsständern, Tischen, Sesseln etc. sowie das pulkartige auftreten von unachtsamen Besucherströmen, auch Kindern, aus aller Welt, stellen Fakten dar, die aus verkehrstechnischer Sicht das erforderliche Sicherheitsniveau für die betroffenen Verkehrsteilnehmer nicht garantieren.
Im Hinblick auf die weitere Gewährleistung der Verkehrssicherheit und den Umstand das bis dato mit der bisherigen Regelung laut örtlich zuständiger Polizei kein nennenswertes Unfallgeschehen in der Begegnungszone bekannt ist, ist aus verkehrstechnischer Sicht, die Führung einer Kraftfahrlinie durch die Begegnungszone in H abzulehnen."
[Hervorhebungen nicht übernommen]

4.2. Weiters steht folgender Sachverhalt fest und wird der Entscheidung zu Grunde gelegt:
Mit Verordnung der Bezirkshauptmannschaft Gmunden vom 16. April 2014, GZ: VerkR10-83-2014, wurde auf der L548 H L.Str., beginnend bei der Schrankenanlage Ortseinfahrt Süd (Busterminal) bis zum Schranken Ortseinfahrt Nord, eine Begegnungszone gemäß § 53 Abs. 1 StVO verordnet. Gleichzeitig wurde gemäß § 76c Abs. 6 StVO eine erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h festgelegt.
Mit Verordnung vom 6. Juni 2011, GZ: VerkR10-363-2011, wurde für die L548 H Landesstraße von km 1,331 bis km 0,012 ein Fahrverbot in beiden Richtungen, ausgenommen Anliegerverkehr, Fuhrwerke und Fahrräder in der Zeit

a. vom 1. Mai bis 31. Oktober eines jeden Jahres in der Zeit von 10:00 Uhr bis 17:00 Uhr sowie
b. vom 1. Juli bis einschließlich 15. September eines jeden Jahres in der Zeit von 10:00 Uhr bis 19:00 Uhr, erlassen.

Beim Busterminal (Schrankenanlage Ortseinfahrt Süd) waren im Jahr 2014 ca. 8.000 Busse, 2015 ca. 10.000 Busse und im Jahr 2016 12.076 Busse zu verzeichnen; im Jahr 2016 wurden 141.133 PKW's verzeichnet. Eine weitere Anreise ist möglich per Bahn und Schiff. Der Schiffsverkehr dient auch als Transfer für Gäste, die per Bahn anreisen. Der Schiffsfahrplan ist daher mit dem Zugfahrplan abgestimmt. Der Busfahrplan könnte auf Kollisionsfreiheit mit dem Schifffahrplan abgestimmt werden. Es könnte die Station M als Haltestelle gestrichen werden. Es wurde ein angepasster Fahrplan vorgelegt, wonach es zu keinen nennenswerten Überschneidungen mit dem Schiffsverkehr kommen sollte. Der Busterminal dient zum Aus- und Einsteigen, ein Dauerparken ist nicht vorgesehen. Für die Busse ist ein Busparkplatz für 24 Busse in Richtung O vorgesehen. Tourismus findet das ganze Jahr über statt, wobei sich die Hochsaison von ca. Mai bis September erstreckt. In der Saison sind 50 bis 60 Busse pro Tag zu verzeichnen. Nach dem Parkleitsystem ist der Parkplatz P3 nur für Busse vorgesehen, am Parkdeck P1, ebenerdig und unterirdisch angelegt, gibt es 240 Stellplätze für Gäste und Hotelgäste und weiters steht bei der Seilbahn neben der S.Str. der Parkplatz P2 mit ca. 140 Plätzen zur Verfügung. Durch den Ortskern dürfen nur Einheimische mit einer Berechtigungskarte für den Schranken (Begegnungszone) fahren und stehen nur für diese Parkplätze im Ort zur Verfügung. Für Hotelgäste gibt es vom Parkdeck P1 einen Shuttlebetrieb, welcher vom örtlichen Taxiunternehmen durchgeführt wird und von den Hotelgästen gratis mit dem Ausfahrtsticket in Anspruch genommen werden kann. Darüber hinaus fährt auch ein Bus aufgrund der Taxikonzession, welcher in der Betriebszeit des Parkdecks P1 von 08:00 Uhr bis 16:00 Uhr und von Mai bis Oktober 08:00 Uhr bis 18:00 Uhr fährt. Außerhalb dieser Betriebszeiten ist nur das Taxiunternehmen verfügbar. Der einheimischen Bevölkerung steht der Shuttledienst nicht zur Verfügung, was mit ein Grund für die Einrichtung eines öffentlichen Verkehrs ist. Auch wird im Ortsteil L der Marktgemeinde H eine Einkaufsmöglichkeit errichtet und ein Arztbetrieb eingerichtet und daher ein Bedarf nach einem öffentlichen Verkehr gesehen. Sowohl der Shuttlebus als auch der weitere Bus sind Kleinbusse (8-Sitzer). Seitens der Bf könnte mit größeren Bussen gefahren werden und das Verkehrsaufkommen gemildert werden. Ein Ansuchen der Marktgemeinde H auf Erteilung einer Taxikonzession wurde von der Behörde abgelehnt. Von den betroffenen sechs bis acht Hotelbetrieben im Ort wird zurzeit kein Gelegenheitsverkehr betrieben, aber für die Zukunft angedacht. Shuttlebus und Bus haben drei Zu- und Ausstiegsstellen, von wo aus die Erreichbarkeit zu den Hotelbetrieben gegeben ist. Ansonsten steht den Hotelgästen und Tagesgästen der Weg zu Fuß zur Verfügung. Eine Einfahrtsgenehmigung mit Karte für die beschrankte Begegnungszone haben sämtliche Einwohner der Marktgemeinde H und Gemeinde O, auch weil der gemeinsame Gemeindearzt sich zurzeit im Ort H befindet. Die Beförderung auf der Kraftfahrlinie ist mit einem 17-Sitzer-Bus geplant, welcher auch als 14-Sitzer und drei Behindertenplätzen ausgestattet werden kann. Er besitzt eine elektrische Auffahrtsrampe und entsprechende Befestigungs- und Haltemöglichkeiten. Die Fahrpreiseinnahme soll der Chauffeur

des Busses durchführen. Kleingepäck kann von den Gästen im Bus zum Sitz mitgenommen werden. Größere Gepäckstücke sind im eigens vorgesehenen Staubereich im Heckbereich des Busses zu deponieren. Gäste mit Gepäck müssen hinten einsteigen, um das Gepäck abzustellen und in weiterer Folge nach vorn zum Fahrer gehen, um dort den Fahrpreis zu entrichten. Es ist ein einheitlicher Fahrtarif von 2,00 Euro vorgesehen. Der Bus ist für Mischbeförderung zugelassen. Die elektrische Rampe befindet sich im hinteren Bereich des Busses. Dort werden Kinderwagen und Rollstühle abgestellt. Für Behinderte mit Behindertenausweis ist ein Einfahrtsticket beim Schranken des Busterminals vorgesehen und stehen auch Behindertenparkplätze zur Verfügung. Es wurden daher auch bisher Behinderte und Rollstuhlfahrer nicht mit dem Shuttle befördert.
Die beantragte Strecke beträgt drei Kilometer, davon liegen ca. 680 m im beschrankten Teilstück zwischen Busterminal und Schiffslandeplatz. Es soll nur mit einem Bus gefahren werden und muss daher an der Endhaltestelle reversiert werden. Beim Fahrplan wurde schon mit einkalkuliert, dass mit Schrittgeschwindigkeit gefahren wird und an den Haltestellen ein Ein- und Ausstieg erfolgt. Zwischen den Einzelfahrten ist eine Stehzeit von ca. einer viertel Stunde kalkuliert. Es ist daher ein Betrieb pro Tag nur mit einem Fahrer oder auch mit einem Fahrerwechsel vorgesehen. Es besteht eine parallele Linie, Kraftfahrlinie 5, von B I nach O, wobei die parallel laufende Strecke zwischen Busterminal L und Parkplatz P3 besteht.
Der Ortsbus H soll im Auftrag der Marktgemeinde H fahren und dient der Personenbeförderung im nicht-kommerziellen Bereich, nicht nur zu touristischen Zwecken, sondern zur Personenbeförderung im Ortsverkehr. Der Bf kommen das Fahrentgelt sowie der Ersatz für die Nulltarife sowie Ausgleichsleistungen von 85.000 Euro pro Jahr zu. Das Auftragsvolumen wurde auf ca. 40.000 Jahreskilometer bzw. 192.000 Euro pro Jahr geschätzt.

4.3. Die Feststellungen stützen sich auf die von den Parteien vorgelegten und vom Landesverwaltungsgericht Oberösterreich beigeschafften Unterlagen sowie auf das vom verkehrstechnischen Amtssachverständigen eingeholte Gutachten. Die Unterlagen sind ausreichend und schlüssig. Den Parteien wurde das Gutachten zur Kenntnis gebracht und Gelegenheit zur Äußerung eingeräumt. Eine Stellungnahme bzw. Gegendarstellung erfolgte nicht. Auch wurden keine weiteren Fragen dazu geäußert. Es konnte daher das Gutachten als schlüssig der Entscheidung zu Grunde gelegt werden.

5. Hierüber hat das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erwogen:

5.1. Gemäß § 1 Abs. 1 des Bundesgesetzes über die linienmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (Kraftfahrliniengesetz - KflG), BGBl. I Nr. 203/1999 in der Fassung BGBl. I Nr. 79/2016, ist Kraftfahrlinienverkehr die regelmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen durch Personenkraftverkehrsunternehmer in einer bestimmten Verkehrsverbindung,

wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen und abgesetzt werden. Der Kraftfahrlinienverkehr ist ungeachtet einer etwaigen Verpflichtung zur Buchung für jedermann zugänglich.
Gemäß § 1 Abs. 3 KflG bedarf der innerstaatliche und grenzüberschreitende Kraftfahrlinienverkehr nach Abs. 1 einer Konzession.

Gemäß § 23 Abs. 2 KflG dürfen, wenn in den nicht in Abs. 1 genannten Fällen nicht-kommerzielle Verkehrsdienste (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999) im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Kraftfahrlinienverkehr bestellt werden sollen, diese Verkehrsdienste nur dann in einem Vergabeverfahren beschafft werden, wenn diese Verkehrsdienste nicht durch kommerzielle Verkehrsdienste (§ 3 Abs. 2 ÖPNRV-G 1999) abgedeckt sind. In diesem Fall hat der Besteller oder die für diesen tätig werdende Stelle unter Berücksichtigung der anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechts sowie der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 einen geeigneten Personenkraftverkehrsunternehmer zu ermitteln.
Gemäß § 23 Abs. 3 KflG ist dem nach Abs. 2 ermittelten Personenkraftverkehrsunternehmer vor Betriebsaufnahme über Antrag eine Konzession (§ 1 Abs. 3) zum Betrieb eines nicht-kommerziellen Verkehrsdienstes zu erteilen, sofern die Voraussetzungen des Abs. 2 1. Satz und des § 7 Abs. 1 Z 1 und 2 gegeben sind und der Ausschlussgrund des § 7 Abs. 1 Z 4 lit. a nicht vorliegt.
Gemäß § 23 Abs. 4 KflG findet im Verfahren über einen Antrag gemäß Abs. 3 § 5 keine Anwendung. Die Konzessionsdauer sowie das Betriebsprogramm haben bei sonstiger Nichtigkeit (§ 68 Abs. 4 Z 4 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 - AVG, BGBl. Nr. 51) dem zwischen Besteller und Personenkraftverkehrsunternehmer geschlossenen Vertrag zu entsprechen, wobei die höchstzulässige Konzessionsdauer (§ 15 Abs. 2) nicht überschritten werden darf.

Gemäß § 7 Abs. 1 ist die Konzession zu erteilen, wenn:
1. der Konzessionswerber oder der nach § 10a vorgesehene Verkehrsleiter zuverlässig und fachlich geeignet ist und der Konzessionswerber überdies die entsprechende finanzielle Leistungsfähigkeit besitzt;
2. der Konzessionswerber als natürliche Person die österreichische Staatsbürgerschaft besitzt und das Unternehmen (§ 1 Abs. 2 Z 2) seinen Sitz im Inland hat. Staatsangehörige und Unternehmen anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder einer sonstigen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind österreichischen Konzessionswerbern gleichgestellt;
3. ...
4. die Erteilung einer Konzession auch sonst öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft. Dieser Ausschlussgrund liegt insbesondere dann vor, wenn
   a) die Kraftfahrlinie auf Straßen geführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes für diesen Verkehr nicht eignen.

5.2. Im Grunde des vom erkennenden Landesverwaltungsgericht Oberösterreich durchgeführten Ermittlungs- und Beweisverfahrens, insbesondere aufgrund des durchgeführten Lokalaugenscheines und des darauf basierenden Gutachtens des verkehrstechnischen Amtssachverständigen, ist einwandfrei erwiesen, dass für jene Strecke der beantragten Kraftfahrlinie, welche außerhalb der Begegnungszone verläuft, die Straßeneignung hinsichtlich des Bauzustandes und aus Gründen der Verkehrssicherheit gegeben ist. Hingegen ist für jenen Teilbereich der beantragten Kraftfahrlinie, der in jenem Teilbereich verläuft, der in der verordneten Begegnungszone gelegen ist (von Haltestelle K bis zur Schiffsanlegestelle) - wie im Gutachten ausführlich dargestellt und dokumentiert wurde - aufgrund der besonderen örtlichen engen Situation sowie der besonderen Situation durch die massiv aufkommenden Touristenströme sowie auch durch die übrigen Verkehrsteilnehmer und die übrige Straßenbenutzung die Verkehrssicherheit für den Kraftfahrlinienverkehr nicht gegeben. Es ist daher der Ausschlussgrund gemäß § 7 Abs. 1 Z 4 lit. a KflG vorliegend. Bei diesem Ergebnis ist daher gemäß § 23 Abs. 3 letzter Halbsatz eine wesentliche Voraussetzung für die Konzessionserteilung zum Betrieb eines nicht-kommerziellen Verkehrsdienstes nicht gegeben. Es war daher die Beschwerde als unbegründet abzuweisen.

II. Gemäß §§ 76 und 77 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz (AVG) iVm § 3 Abs. 1 Oö. Landes-Kommissionsgebührenverordnung 2013, LGBl. Nr. 82/2013 in der Fassung LGBl. Nr. 48/2017, sind für die mündliche Verhandlung mit Lokalaugenschein Kommissionsgebühren für sechs halbe Stunden für zwei Amtsorgane von je 20,40 Euro, das sind insgesamt 244,80 Euro, angefallen.

III. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Es liegen auch keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor. Vielmehr handelt es sich um eine aufgrund des konkret festgestellten Sachverhaltes gefällte Entscheidung im Einzelfall.

R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g

Gegen dieses Erkenntnis besteht innerhalb von sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung die Möglichkeit der Erhebung einer Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und/oder einer außerordentlichen Revision beim Verwaltungsgerichtshof. Eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist unmittelbar bei diesem einzubringen, eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof beim Landesverwaltungsgericht Oberösterreich. Die Abfassung und die Einbringung einer Beschwerde bzw. einer Revision müssen durch einen bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw. eine bevollmächtigte Rechtsanwältin erfolgen. Für die Beschwerde bzw. Revision ist eine Eingabengebühr von je 240,00 Euro zu entrichten. Sie haben die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Ein solcher Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof und eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof nicht mehr erhoben werden kann.

H i n w e i s

Anträge auf Bewilligung der Verfahrenshilfe zur Abfassung und Einbringung einer außerordentlichen Revision sind unmittelbar beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen.

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Dr. Klempt