

TE Vwgh Erkenntnis 2025/6/25 Ro 2024/03/0012

JUSLINE Entscheidung

🕒 Veröffentlicht am 25.06.2025

Index

001 Verwaltungsrecht allgemein

40/01 Verwaltungsverfahren

50/03 Personenbeförderung Güterbeförderung

Norm

AVG §8

KfIG 1999 §14

KfIG 1999 §14 Abs1

KfIG 1999 §14 Abs3

KfIG 1999 §14 Abs5

KfIG 1999 §19 Abs1

KfIG 1999 §20 Abs1 Z6

KfIG 1999 §5

KfIG 1999 §5 Abs1

KfIG 1999 §5 Abs1 Z1

KfIG 1999 §5 Abs1 Z8

KfIG 1999 §7

KfIG 1999 §7 Abs1 Z4 litb

KfIG 1999 §7 Abs1 Z4 litc

KfIG 1999 §7 Abs2

ÖPNRV-G 1999

ÖPNRV-G 1999 §17

ÖPNRV-G 1999 §3 Abs3

VwRallg

1. AVG § 8 heute

2. AVG § 8 gültig ab 01.02.1991

1. ÖPNRV-G 1999 § 17 heute

2. ÖPNRV-G 1999 § 17 gültig ab 01.01.2000

1. ÖPNRV-G 1999 § 3 heute

2. ÖPNRV-G 1999 § 3 gültig ab 28.05.2015 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 59/2015

3. ÖPNRV-G 1999 § 3 gültig von 01.01.2000 bis 27.05.2015

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Lehofer, die Hofräte Dr. Faber, Dr. Himberger und Dr. Chvosta als Richter sowie die Hofrätin Dr.in Sabetzer als Richterin, unter Mitwirkung des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Revision der V Gesellschaft m.b.H. in W, vertreten durch Mag. Wolfgang Schweinhammer, LL.M., Rechtsanwalt in 1090 Wien, Kolingasse 13/2/7, gegen den Beschluss des Landesverwaltungsgerichts Niederösterreich vom 12. Dezember 2023, Zl. LVwG-AV-2232/001-2023, betreffend Zurückweisung einer Beschwerde in einem Konzessionsverfahren nach dem Kraftfahrliniengesetz (belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht: Landeshauptfrau von Niederösterreich; mitbeteiligte Parteien: 1. A KG, 2. B GesmbH, 3. E Gesellschaft m.b.H. und 4. V S Gesellschaft m.b.H. & Co. KG., alle in W, alle vertreten durch die ONZ & Partner Rechtsanwälte GmbH in 1010 Wien, Schwarzenbergplatz 16), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Revision wird als unbegründet abgewiesen.

Die revisionswerbende Partei hat den mitbeteiligten Parteien Aufwendungen in der Höhe von insgesamt € 1.106,40 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

1

1.1. Mit Schriftsatz vom 14. September 2022 beantragten die mitbeteiligten Parteien - als Vereinigung - bei der belangten Behörde die Wiedererteilung der Konzession für eine näher bezeichnete (kommerzielle) Kraftfahrlinie nach dem Kraftfahrliniengesetz (KfLG).

2

Im Rahmen des von der belangten Behörde gemäß § 5 Abs. 1 KfLG durchgeführten Beteiligtegehörs vom 23. Jänner 2023 brachte die revisionswerbende Partei, eine Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft, eine Stellungnahme ein, in der sie beantragte, diesen Konzessionsantrag abzuweisen. Dies begründete sie zusammengefasst damit, dass der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste, in deren Verkehrsbereich er ganz oder teilweise falle, ernsthaft beeinträchtigen und darüber hinaus auch sonst öffentlichen Interessen zuwiderlaufen würde. Im Rahmen des von der belangten Behörde gemäß Paragraph 5, Absatz eins, KfLG durchgeführten Beteiligtegehörs vom 23. Jänner 2023 brachte die revisionswerbende Partei, eine Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft, eine Stellungnahme ein, in der sie beantragte, diesen Konzessionsantrag abzuweisen. Dies begründete sie zusammengefasst damit, dass der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste, in deren Verkehrsbereich er ganz oder teilweise falle, ernsthaft beeinträchtigen und darüber hinaus auch sonst öffentlichen Interessen zuwiderlaufen würde.

3

Mit Bescheid der belangten Behörde vom 28. Juni 2023 wurde den mitbeteiligten Parteien die Konzession für die touristische Kraftfahrlinie mit der Bezeichnung „Wien - Petronell-Carnuntum - Bad Deutsch Altenburg - Schloss Hof“ unter Vorschreibung von Auflagen für die Dauer von zehn Jahren (bis zum 1. Juli 2033) wieder erteilt.

4

Begründend führte die belangte Behörde zu den Einwänden der revisionswerbenden Partei unter Hinweis auf § 14 Abs. 3 KfLG im Wesentlichen aus, es könne - da ein konfligierender Betrieb nur für einen kleinen Teil der Fahrgäste zu erwarten sei - nicht davon ausgegangen werden, dass aufgrund der (Neu-)Konzessionierung Verluste anfielen, die durch zusätzliche öffentliche Gelder ausgeglichen werden müssten. Infolge der angestellten Prognose der Fahrgastströme sei nicht mit ausreichender Wahrscheinlichkeit mit einer nennenswerten Verlagerung von Fahrgästen zur beantragten Linie zu rechnen. Die belangte Behörde nahm im Rahmen der Prognoseentscheidung auf den Zweck der beantragten Linie, deren Betriebszeiten, geplante Haltestellen und angefahrte Orte - jeweils im Verhältnis zu den betroffenen nicht-kommerziellen Verkehrsdiensten (den Kraftfahrlinien A. und B. sowie den Eisenbahnlinien R. und S.) - Bezug. Begründend führte die belangte Behörde zu den Einwänden der revisionswerbenden Partei unter Hinweis auf Paragraph 14, Absatz 3, KfLG im Wesentlichen aus, es könne - da ein konfligierender Betrieb nur für einen kleinen Teil der Fahrgäste zu erwarten sei - nicht davon ausgegangen werden, dass aufgrund der (Neu-)Konzessionierung Verluste anfielen, die durch zusätzliche öffentliche Gelder ausgeglichen werden müssten. Infolge der angestellten

Prognose der Fahrgastströme sei nicht mit ausreichender Wahrscheinlichkeit mit einer nennenswerten Verlagerung von Fahrgästen zur beantragten Linie zu rechnen. Die belangte Behörde nahm im Rahmen der Prognoseentscheidung auf den Zweck der beantragten Linie, deren Betriebszeiten, geplante Haltestellen und angefahrne Orte - jeweils im Verhältnis zu den betroffenen nicht-kommerziellen Verkehrsdiensten (den Kraftfahrlinien A. und B. sowie den Eisenbahnlinien R. und S.) - Bezug.

5

1.2. Mit dem angefochtenen Beschluss wies das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Verwaltungsgericht) die gegen diesen Bescheid erhobene Beschwerde der revisionswerbenden Partei zurück und erklärte die ordentliche Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG für zulässig. 1.2. Mit dem angefochtenen Beschluss wies das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich (Verwaltungsgericht) die gegen diesen Bescheid erhobene Beschwerde der revisionswerbenden Partei zurück und erklärte die ordentliche Revision gemäß Artikel 133, Absatz 4, B-VG für zulässig.

6

Das Verwaltungsgericht legte seiner Entscheidung im Wesentlichen die folgenden Erwägungen zugrunde:

7

Im vorliegenden Fall richte sich die Beschwerde einer Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft im Sinne des § 17 Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 (ÖPNRV-G 1999) gegen die Erteilung einer Konzession nach dem KfLG. Zunächst lasse sich aus dem bloßen Umstand der Anhörung der revisionswerbenden Partei im Konzessionswiedererteilungsverfahren und der Zustellung des Konzessionswiedererteilungsbescheides auf dem Boden der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes jedenfalls noch keine Parteistellung im Wiedererteilungsverfahren ableiten (Hinweis auf VwGH 30.6.2015, 2013/03/0041). Auch aus den Bestimmungen des ÖPNRV-G 1999 ergebe sich keine Parteistellung der revisionswerbenden Partei. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes lege das ÖPNRV-G 1999 nach seinem § 1 nämlich die organisatorischen und finanziellen Grundlagen für den Betrieb des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs fest und sehe dazu auch Regelungen über Verkehrsverbünde vor. Jedoch stelle es keine zusätzlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession auf (Hinweis auf VwGH 17.12.2008, 2006/03/0014). Im vorliegenden Fall richte sich die Beschwerde einer Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft im Sinne des Paragraph 17, Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 (ÖPNRV-G 1999) gegen die Erteilung einer Konzession nach dem KfLG. Zunächst lasse sich aus dem bloßen Umstand der Anhörung der revisionswerbenden Partei im Konzessionswiedererteilungsverfahren und der Zustellung des Konzessionswiedererteilungsbescheides auf dem Boden der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes jedenfalls noch keine Parteistellung im Wiedererteilungsverfahren ableiten (Hinweis auf VwGH 30.6.2015, 2013/03/0041). Auch aus den Bestimmungen des ÖPNRV-G 1999 ergebe sich keine Parteistellung der revisionswerbenden Partei. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes lege das ÖPNRV-G 1999 nach seinem Paragraph eins, nämlich die organisatorischen und finanziellen Grundlagen für den Betrieb des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs fest und sehe dazu auch Regelungen über Verkehrsverbünde vor. Jedoch stelle es keine zusätzlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession auf (Hinweis auf VwGH 17.12.2008, 2006/03/0014).

8

Prüfungsmaßstab für die Frage der Parteistellung der revisionswerbenden Partei sei das KfLG. Nach § 5 Abs. 1 Z 8 KfLG, der gemäß § 6 Abs. 1 KfLG sinngemäß auch in Verfahren über Anträge auf Wiedererteilung von Konzessionen anzuwenden sei, seien die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften (§ 17 ÖPNRV-G 1999), in deren Verbundraum die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise falle, sofern es sich nicht um eine grenzüberschreitende Kraftfahrlinie handle, für die im Verbundraum keine Haltestelle vorgesehen sei, vor der Entscheidung über die Erteilung einer Berechtigung (Konzession oder Genehmigung) zu hören. Im Gegensatz zu § 5 Abs. 1 Z 1 KfLG, der das Anhörungsrecht jener Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und jener Kraftfahrlinienunternehmen normiere, in deren Verkehrsbereich (§ 14 leg. cit.) die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise falle, spreche § 5 Abs. 1 Z 8 KfLG davon, dass die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise in den Verbundraum der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft fallen müsse und verweise dazu (anders als die Ausschlussgründe gemäß § 7 Abs. 1 Z 4 lit. b und c KfLG im Zusammenhang mit dem Verkehrsbereich) nicht auf § 14 KfLG. Da der Ausschlussgrund gemäß § 7 Abs. 1 Z 4 lit. b KfLG iVm § 14 Abs. 1, 2 und 4 KfLG ausdrücklich auf Verkehrsunternehmen abstelle, zu denen die revisionswerbende Partei nicht gehöre, sei diese Bestimmung nicht anwendbar und könne daraus jedenfalls keine Parteistellung der revisionswerbenden Partei abgeleitet werden. Prüfungsmaßstab für die Frage

der Parteistellung der revisionswerbenden Partei sei das KfLG. Nach Paragraph 5, Absatz eins, Ziffer 8, KfLG, der gemäß Paragraph 6, Absatz eins, KfLG sinngemäß auch in Verfahren über Anträge auf Wiedererteilung von Konzessionen anzuwenden sei, seien die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften (Paragraph 17, ÖPNRV-G 1999), in deren Verbundraum die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise falle, sofern es sich nicht um eine grenzüberschreitende Kraftfahrlinie handle, für die im Verbundraum keine Haltestelle vorgesehen sei, vor der Entscheidung über die Erteilung einer Berechtigung (Konzession oder Genehmigung) zu hören. Im Gegensatz zu Paragraph 5, Absatz eins, Ziffer eins, KfLG, der das Anhörungsrecht jener Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und jener Kraftfahrlinienunternehmen normiere, in deren Verkehrsbereich (Paragraph 14, leg. cit.) die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise falle, spreche Paragraph 5, Absatz eins, Ziffer 8, KfLG davon, dass die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise in den Verbundraum der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft fallen müsse und verweise dazu (anders als die Ausschlussgründe gemäß Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera b und c KfLG im Zusammenhang mit dem Verkehrsbereich) nicht auf Paragraph 14, KfLG. Da der Ausschlussgrund gemäß Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera b, KfLG in Verbindung mit Paragraph 14, Absatz eins, 2, und 4 KfLG ausdrücklich auf Verkehrsunternehmen abstelle, zu denen die revisionswerbende Partei nicht gehöre, sei diese Bestimmung nicht anwendbar und könne daraus jedenfalls keine Parteistellung der revisionswerbenden Partei abgeleitet werden.

9

Durch die Novelle BGBl. I Nr. 58/2015 habe der Gesetzgeber gesonderte Regeln für die Konkurrenzierung nicht-kommerzieller Verkehrsdienste geschaffen. Danach laufe die Erteilung einer Konzession gemäß § 7 Abs. 1 Z 4 lit. c KfLG insbesondere dann öffentlichen Interessen zuwider, wenn der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999), in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 1, 3 und 5 KfLG) er ganz oder teilweise falle, ernsthaft beeinträchtigen würde. Eine solche ernsthafte Beeinträchtigung liege gemäß § 14 Abs. 3 KfLG dann vor, wenn bei der Führung eines nicht-kommerziellen öffentlichen Verkehrs (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999) hinsichtlich der beeinträchtigten Linie die wirtschaftliche Betriebsführung nur durch zusätzliche Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln gesichert wäre. Insoweit die revisionswerbende Partei in der Beschwerde ausführe, durch die Erteilung der Konzession an der Erfüllung ihrer Aufgaben der Daseinsvorsorge gehindert zu werden und die ihr nach §§ 17 und 18 ÖPNRV-G 1999 übertragenen Aufgaben nicht mehr ordnungsgemäß erfüllen zu können, gehe dieser Einwand somit ins Leere. Damit werde keine Beeinträchtigung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste aufgezeigt. § 18 ÖPNRV-G 1999 zähle als Aufgabe im Zusammenhang mit Konzessionsvergaben bloß die Anhörung nach § 5 Abs. 1 Z 8 KfLG auf. Insoweit die revisionswerbende Partei auf den Zweck des § 5 Abs. 1 Z 8 KfLG rekuriere, sei auszuführen, dass diese Bestimmung ein bloßes Anhörungsrecht einräume, sich allein daraus aber noch keine Parteistellung mit der Befugnis zur Erhebung einer Beschwerde ergeben könne (so sehe § 5 Abs. 1 KfLG auch die Anhörung weiterer Stellen vor, die zweifellos keine eigenen materiellen Rechte geltend machen könnten). Vielmehr fänden durch das zwingend - bei sonstiger Nichtigkeit - einzuräumende Anhörungsrecht öffentliche Interessen im Verfahren über die Erteilung einer Konzession Berücksichtigung. Gerade die - ausschließlich von Amts wegen (vgl. § 68 Abs. 4 [Z 4] AVG) wahrnehmbare - Nichtigkeitssanktion spreche gegen die Annahme, dass der Gesetzgeber mit der Statuierung der Verpflichtung (bloß) zur Anhörung für die Anhörungsberechtigten in der Folge mit Beschwerde geltend zu machende subjektive Rechte einräumen wollte. Die Wahrnehmung des öffentlichen Interesses, konkret des effizienten und sparsamen Einsatzes öffentlicher Gelder, obliege damit der Behörde (bzw. der Oberbehörde im Rahmen deren Aufsichtsrechtes), und der Anteil der revisionswerbenden Partei beschränke sich auf die Äußerungsmöglichkeit im Rahmen der Anhörung. Durch die Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 58 aus 2015, habe der Gesetzgeber gesonderte Regeln für die Konkurrenzierung nicht-kommerzieller Verkehrsdienste geschaffen. Danach laufe die Erteilung einer Konzession gemäß Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera c, KfLG insbesondere dann öffentlichen Interessen zuwider, wenn der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste (Paragraph 3, Absatz 3, ÖPNRV-G 1999), in deren Verkehrsbereich (Paragraph 14, Absatz eins, 3 und 5 KfLG) er ganz oder teilweise falle, ernsthaft beeinträchtigen würde. Eine solche ernsthafte Beeinträchtigung liege gemäß Paragraph 14, Absatz 3, KfLG dann vor, wenn bei der Führung eines nicht-kommerziellen öffentlichen Verkehrs (Paragraph 3, Absatz 3, ÖPNRV-G 1999) hinsichtlich der beeinträchtigten Linie die wirtschaftliche Betriebsführung nur durch zusätzliche Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln gesichert wäre. Insoweit die revisionswerbende Partei in der Beschwerde ausführe, durch die Erteilung der Konzession an der Erfüllung ihrer Aufgaben der Daseinsvorsorge gehindert zu werden und die ihr nach Paragraphen 17 und 18 ÖPNRV-G 1999 übertragenen Aufgaben nicht mehr ordnungsgemäß

erfüllen zu können, gehe dieser Einwand somit ins Leere. Damit werde keine Beeinträchtigung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste aufgezeigt. Paragraph 18, ÖPNRV-G 1999 zähle als Aufgabe im Zusammenhang mit Konzessionsvergaben bloß die Anhörung nach Paragraph 5, Absatz eins, Ziffer 8, KfLG auf. Insoweit die revisionswerbende Partei auf den Zweck des Paragraph 5, Absatz eins, Ziffer 8, KfLG rekurriere, sei auszuführen, dass diese Bestimmung ein bloßes Anhörungsrecht einräume, sich allein daraus aber noch keine Parteistellung mit der Befugnis zur Erhebung einer Beschwerde ergeben könne (so sehe Paragraph 5, Absatz eins, KfLG auch die Anhörung weiterer Stellen vor, die zweifellos keine eigenen materiellen Rechte geltend machen könnten). Vielmehr fänden durch das zwingend - bei sonstiger Nichtigkeit - einzuräumende Anhörungsrecht öffentliche Interessen im Verfahren über die Erteilung einer Konzession Berücksichtigung. Gerade die - ausschließlich von Amts wegen vergleiche , Paragraph 68, Absatz 4, [Z 4] AVG) wahrnehmbare - Nichtigkeitssanktion spreche gegen die Annahme, dass der Gesetzgeber mit der Statuierung der Verpflichtung (bloß) zur Anhörung für die Anhörungsberechtigten in der Folge mit Beschwerde geltend zu machende subjektive Rechte einräumen wollte. Die Wahrnehmung des öffentlichen Interesses, konkret des effizienten und sparsamen Einsatzes öffentlicher Gelder, obliege damit der Behörde (bzw. der Oberbehörde im Rahmen deren Aufsichtsrechtes), und der Anteil der revisionswerbenden Partei beschränke sich auf die Äußerungsmöglichkeit im Rahmen der Anhörung.

10

Der Tatbestand des § 7 Abs. 1 Z 4 lit. c KfLG stelle auf eine (ernsthafte) Beeinträchtigung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste gemäß § 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999, also solcher, die gänzlich oder teilweise durch Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln finanziert würden, ab. Verkehrsdienste seien im öffentlichen Schienenpersonenverkehr oder im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (insbesondere Kraftfahrlinienverkehr) erbrachte Dienstleistungen (§ 3 Abs. 1 ÖPNRV-G 1999). Diese Dienstleistungen würden von den einzelnen Verkehrsunternehmen erbracht. Der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft komme in diesem Zusammenhang lediglich die Koordination der Bestellung (Auferlegung) von Verkehrsdiensten (vgl. § 18 Abs. 1 Z 2 ÖPNRV-G) bzw. die Abwicklung von Verkehrsdienstverträgen sowie die Bestellung von Verkehrsdienstleistungen im Kraftfahrlinienverkehr (vgl. § 18 Abs. 1 Z 9 ÖPNRV-G 1999) zu, doch erbringe sie diese Leistungen nicht selbst. Bereits daraus ergebe sich, dass die revisionswerbende Partei selbst keine Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste erfülle und somit nicht im Sinne des § 7 Abs. 1 Z 4 lit. c KfLG beeinträchtigt sein könne. Dass auf das jeweilige Kraftfahrlinienunternehmen als Erbringer der Dienstleistung abzustellen sei, ergebe sich auch aus § 14 Abs. 5 KfLG. Diese Bestimmung zeige, dass das Gesetz auch im Rahmen des § 7 Abs. 1 Z 4 lit. c KfLG auf eine Beeinträchtigung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben der jeweiligen Verkehrsunternehmen abstelle. Folglich lasse sich nach diesen Ausführungen eine Parteistellung der revisionswerbenden Partei als

Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft aus dem Gesetz nicht ableiten. Der Tatbestand des Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera c, KfLG stelle auf eine (ernsthafte) Beeinträchtigung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste gemäß Paragraph 3, Absatz 3, ÖPNRV-G 1999, also solcher, die gänzlich oder teilweise durch Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln finanziert würden, ab. Verkehrsdienste seien im öffentlichen Schienenpersonenverkehr oder im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (insbesondere Kraftfahrlinienverkehr) erbrachte Dienstleistungen (Paragraph 3, Absatz eins, ÖPNRV-G 1999). Diese Dienstleistungen würden von den einzelnen Verkehrsunternehmen erbracht. Der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft komme in diesem Zusammenhang lediglich die Koordination der Bestellung (Auferlegung) von Verkehrsdiensten vergleiche , Paragraph 18, Absatz eins, Ziffer 2, ÖPNRV-G) bzw. die Abwicklung von Verkehrsdienstverträgen sowie die Bestellung von Verkehrsdienstleistungen im Kraftfahrlinienverkehr vergleiche , Paragraph 18, Absatz eins, Ziffer 9, ÖPNRV-G 1999) zu, doch erbringe sie diese Leistungen nicht selbst. Bereits daraus ergebe sich, dass die revisionswerbende Partei selbst keine Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste erfülle und somit nicht im Sinne des Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera c, KfLG beeinträchtigt sein könne. Dass auf das jeweilige Kraftfahrlinienunternehmen als Erbringer der Dienstleistung abzustellen sei, ergebe sich auch aus Paragraph 14, Absatz 5, KfLG. Diese Bestimmung zeige, dass das Gesetz auch im Rahmen des Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera c, KfLG auf eine Beeinträchtigung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben der jeweiligen Verkehrsunternehmen abstelle. Folglich lasse sich nach diesen Ausführungen eine Parteistellung der revisionswerbenden Partei als Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft aus dem Gesetz nicht ableiten.

11

Wie sich aus den im Verfahren vor der belangten Behörde und mit der Beschwerde vorgelegten Fahrplänen ergebe, sei

für die Linien A. und B. die X. als Dienstleisterin bestellt worden, während Betreiberin der Linien R. und S. die Y. sei. Auf den gegenständlichen Linien würden die Dienstleistungen (Verkehrsdienste) somit - auf Bestellung der revisionswerbenden Partei - unmittelbar von der X. und der Y. erbracht. Nach den vorstehenden Ausführungen könne nur die Erfüllung der Verkehrsaufgaben dieser Verkehrsdienste durch die von den mitbeteiligten Parteien beantragte Kraftfahrlinie beeinträchtigt werden. Wenn die revisionswerbende Partei vorbringe, für die erwähnten Kraftfahrlinien das Einnahmenrisiko zu tragen, indem sie dem Verkehrsunternehmen (hier X.) einen fixen Pauschalersatz leiste, während das Verkehrsunternehmen die Tarifeinnahmen vollständig an die revisionswerbende Partei weitergebe, könne die Erlangung der Parteistellung nicht von einer derartigen Regelung im Innenverhältnis abhängen. Bloße wirtschaftliche Interessen, die durch keine Rechtsvorschrift zu rechtlichen Interessen erhoben würden, begründeten keine Parteistellung im Verwaltungsverfahren (Hinweis auf VwGH 23.4.1993, 92/17/0170). Wie sich aus den im Verfahren vor der belangten Behörde und mit der Beschwerde vorgelegten Fahrplänen ergebe, sei für die Linien A. und B. die römisch zehn. als Dienstleisterin bestellt worden, während Betreiberin der Linien R. und S. die Y. sei. Auf den gegenständlichen Linien würden die Dienstleistungen (Verkehrsdienste) somit - auf Bestellung der revisionswerbenden Partei - unmittelbar von der römisch zehn. und der Y. erbracht. Nach den vorstehenden Ausführungen könne nur die Erfüllung der Verkehrsaufgaben dieser Verkehrsdienste durch die von den mitbeteiligten Parteien beantragte Kraftfahrlinie beeinträchtigt werden. Wenn die revisionswerbende Partei vorbringe, für die erwähnten Kraftfahrlinien das Einnahmenrisiko zu tragen, indem sie dem Verkehrsunternehmen (hier römisch zehn.) einen fixen Pauschalersatz leiste, während das Verkehrsunternehmen die Tarifeinnahmen vollständig an die revisionswerbende Partei weitergebe, könne die Erlangung der Parteistellung nicht von einer derartigen Regelung im Innenverhältnis abhängen. Bloße wirtschaftliche Interessen, die durch keine Rechtsvorschrift zu rechtlichen Interessen erhoben würden, begründeten keine Parteistellung im Verwaltungsverfahren (Hinweis auf VwGH 23.4.1993, 92/17/0170).

12

Die Beschwerde sei daher mangels Beschwerdelegitimation bzw. Parteistellung der revisionswerbenden Partei zurückzuweisen gewesen. Von der Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung habe gemäß § 24 Abs. 2 Z 1 zweiter Fall VwGVG abgesehen werden können. Die Beschwerde sei daher mangels Beschwerdelegitimation bzw. Parteistellung der revisionswerbenden Partei zurückzuweisen gewesen. Von der Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung habe gemäß Paragraph 24, Absatz 2, Ziffer eins, zweiter Fall VwGVG abgesehen werden können.

13

Die Revision sei zulässig, da zur Frage der Beschwerdelegitimation einer Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft im Verfahren über die Erteilung einer Konzession nach dem KfVG keine Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes bestehe.

14

1.3. Gegen diesen Beschluss richtet sich die vorliegende ordentliche Revision, die zu ihrer Zulässigkeit u.a. die vom Verwaltungsgericht formulierte Frage wiederholt.

15

1.4. Im Vorverfahren erstatteten die mitbeteiligten Parteien eine (gemeinsame) Revisionsbeantwortung und beantragten darin die kostenpflichtige Zurück- bzw. Abweisung der Revision.

Der Verwaltungsgerichtshof hat erwogen:

16

2. Die Revision erweist sich im Sinne der Zulässigkeitsbegründung des Verwaltungsgerichts als zulässig, weil Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu der vorliegend entscheidungswesentlichen Frage, ob einer Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft gemäß § 17 ÖPNRV-G 1999 im Konzessionserteilungsverfahren zum (kommerziellen) Betrieb einer Kraftfahrlinie Parteistellung (und damit ein Beschwerderecht gegen den Bescheid der belangten Behörde über die Konzessionserteilung) zukommt. Sie ist jedoch nicht begründet. 2. Die Revision erweist sich im Sinne der Zulässigkeitsbegründung des Verwaltungsgerichts als zulässig, weil Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu der vorliegend entscheidungswesentlichen Frage, ob einer Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft gemäß Paragraph 17, ÖPNRV-G 1999 im Konzessionserteilungsverfahren zum (kommerziellen) Betrieb einer Kraftfahrlinie Parteistellung (und damit ein Beschwerderecht gegen den Bescheid der belangten Behörde über die Konzessionserteilung) zukommt. Sie ist jedoch nicht begründet.

3.1. Die maßgeblichen Bestimmungen des KfLG, BGBl. I Nr. 203/1999 in der im Revisionsfall relevanten Fassung BGBl. I Nr. 18/2022, lauten auszugsweise: 3.1. Die maßgeblichen Bestimmungen des KfLG, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 203 aus 1999, in der im Revisionsfall relevanten Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 18 aus 2022,, lauten auszugsweise:

„Verfahrensvorschriften für die Erteilung einer Berechtigung

§ 5. (1) Vor der Entscheidung über die Erteilung einer Berechtigung (Konzession oder Genehmigung) sind bei sonstiger Nichtigkeit (§ 68 Abs. 4 Z 4 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 - AVG, BGBl. Nr. 51) zu hören: Paragraph 5, (1) Vor der Entscheidung über die Erteilung einer Berechtigung (Konzession oder Genehmigung) sind bei sonstiger Nichtigkeit (Paragraph 68, Absatz 4, Ziffer 4, Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 - AVG, Bundesgesetzblatt , Nr. 51) zu hören:

1.

jene Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und jene Kraftfahrlinienunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14) die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise fällt, jene Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und jene Kraftfahrlinienunternehmen, in deren Verkehrsbereich (Paragraph 14,) die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise fällt,

...

4.

die Gemeinden, in deren Gebiet einer der beiden Endpunkte der beantragten Kraftfahrlinie liegt,

5.

die Gemeinden, über deren Gebiet die Linie geführt wird, sofern es sich nicht um eine grenzüberschreitende Kraftfahrlinie handelt, für die auf dem Gemeindegebiet keine Haltestelle vorgesehen ist,

...

8.

die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften (§ 17 ÖPNRV-G 1999, BGBl. I Nr. 204), in deren Verbundraum die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise fällt, sofern es sich nicht um eine grenzüberschreitende Kraftfahrlinie handelt, für die im Verbundraum keine Haltestelle vorgesehen ist. die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften (Paragraph 17, ÖPNRV-G 1999, Bundesgesetzblatt , I Nr. 204), in deren Verbundraum die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise fällt, sofern es sich nicht um eine grenzüberschreitende Kraftfahrlinie handelt, für die im Verbundraum keine Haltestelle vorgesehen ist.

...

Weitere Verfahrensvorschriften

§ 6. (1) Die Vorschriften des § 5 sind sinngemäß auch in Verfahren über Anträge auf Änderung oder Wiedererteilung von Konzessionen und auf das Koppeln von Kraftfahrlinien (§ 17) sowie weiters in Verfahren über Anträge auf Änderung oder Erneuerung von Genehmigungen anzuwenden. Paragraph 6, (1) Die Vorschriften des Paragraph 5, sind sinngemäß auch in Verfahren über Anträge auf Änderung oder Wiedererteilung von Konzessionen und auf das Koppeln von Kraftfahrlinien (Paragraph 17,) sowie weiters in Verfahren über Anträge auf Änderung oder Erneuerung von Genehmigungen anzuwenden.

...

Voraussetzungen und Ausschließungsgründe für die Erteilung von Berechtigungen

§ 7. (1) Die Konzession ist zu erteilen, wenn Paragraph 7, (1) Die Konzession ist zu erteilen, wenn:

...

4.

die Erteilung einer Konzession auch sonst öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft. Dieser Ausschließungsgrund liegt insbesondere dann vor, wenn

...

b)

der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 1, 2 und 4) die beantragte Linie ganz oder teilweise fällt, ernsthaft zu gefährden geeignet ist; dies gilt nicht im Falle der Gefährdung eines Kraftfahrlinienverkehrs, der im Wesentlichen touristischen Zwecken dient, und die Entscheidung über dessen Gefährdung alleine aufgrund der Angaben des konkurrenzorientierten Verkehrsunternehmens wegen der geminderten Rentabilität dieses Kraftfahrlinienverkehrs erfolgen würde, oder der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich (Paragraph 14, Absatz eins, 2, und 4) die beantragte Linie ganz oder teilweise fällt, ernsthaft zu gefährden geeignet ist; dies gilt nicht im Falle der Gefährdung eines Kraftfahrlinienverkehrs, der im Wesentlichen touristischen Zwecken dient, und die Entscheidung über dessen Gefährdung alleine aufgrund der Angaben des konkurrenzorientierten Verkehrsunternehmens wegen der geminderten Rentabilität dieses Kraftfahrlinienverkehrs erfolgen würde, oder

c)

der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999), in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 1, 3 und 5) er ganz oder teilweise fällt, ernsthaft beeinträchtigen würde, oder der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste (Paragraph 3, Absatz 3, ÖPNRV-G 1999), in deren Verkehrsbereich (Paragraph 14, Absatz eins, 3, und 5) er ganz oder teilweise fällt, ernsthaft beeinträchtigen würde, oder

...

(2) Die Aufsichtsbehörde hat zur Feststellung des Vorliegens des Ausschließungsgrundes gemäß Abs. 1 Z 4 lit. c alle relevanten Informationen bei den gemäß Art. 2 lit. b der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zuständigen Behörden oder nach dem 31. Dezember 2015 auch bei den gemäß § 30a ÖPNRV-G 1999 benannten Stellen einzuholen. (2) Die Aufsichtsbehörde hat zur Feststellung des Vorliegens des Ausschließungsgrundes gemäß Absatz eins, Ziffer 4, Litera c, alle relevanten Informationen bei den gemäß Artikel 2, Litera b, der Verordnung (EG) Nr. 1370 aus 2007, zuständigen Behörden oder nach dem 31. Dezember 2015 auch bei den gemäß Paragraph 30 a, ÖPNRV-G 1999 benannten Stellen einzuholen.

...

Verkehrsbereich

§ 14. (1) Der Verkehrsbereich erstreckt sich so weit, wie sich eine beantragte Kraftfahrlinie auf einen bereits konzessionierten öffentlichen Verkehr ernsthaft gefährdend auswirken (§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. b) oder diesen ernsthaft beeinträchtigen (§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. c) kann. Paragraph 14, (1) Der Verkehrsbereich erstreckt sich so weit, wie sich eine beantragte Kraftfahrlinie auf einen bereits konzessionierten öffentlichen Verkehr ernsthaft gefährdend auswirken (Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera b,) oder diesen ernsthaft beeinträchtigen (Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera c,) kann.

(2) Eine ernsthafte Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben liegt dann vor, wenn ein Verkehrsunternehmen bei der Führung seines öffentlichen Verkehrs hinsichtlich der gefährdeten Linie einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall erleiden würde.

(3) Eine ernsthafte Beeinträchtigung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben liegt dann vor, wenn bei der Führung eines nicht-kommerziellen öffentlichen Verkehrs (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999) hinsichtlich der beeinträchtigten Linie die wirtschaftliche Betriebsführung nur durch zusätzliche Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln gesichert wäre. (3) Eine ernsthafte Beeinträchtigung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben liegt dann vor, wenn bei der Führung eines nicht-kommerziellen öffentlichen Verkehrs (Paragraph 3, Absatz 3, ÖPNRV-G 1999) hinsichtlich der beeinträchtigten Linie die wirtschaftliche Betriebsführung nur durch zusätzliche Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln gesichert wäre.

(4) Behauptet ein Verkehrsunternehmen, durch die Erteilung einer neuen oder einer hinsichtlich der Streckenführung abzuändernden Konzession eine ernsthafte Gefährdung im Sinne des Abs. 2, so hat es der Aufsichtsbehörde jene zum Teil nur ihm bekannten Daten zu liefern, anhand derer diese beurteilen kann, wie sich der Einnahmenausfall auf die wirtschaftliche Betriebsführung seiner Linie auswirken wird. Sofern dies für die Beurteilung erforderlich ist, hat das Unternehmen auch eine entsprechende betriebswirtschaftliche Kalkulation vorzulegen, aus der das Einnahmenerfordernis für eine wirtschaftliche Betriebsführung hervorgeht. (4) Behauptet ein Verkehrsunternehmen, durch die Erteilung einer neuen oder einer hinsichtlich der Streckenführung abzuändernden Konzession eine

ernsthafte Gefährdung im Sinne des Absatz 2., so hat es der Aufsichtsbehörde jene zum Teil nur ihm bekannten Daten zu liefern, anhand derer diese beurteilen kann, wie sich der Einnahmenausfall auf die wirtschaftliche Betriebsführung seiner Linie auswirken wird. Sofern dies für die Beurteilung erforderlich ist, hat das Unternehmen auch eine entsprechende betriebswirtschaftliche Kalkulation vorzulegen, aus der das Einnahmenerfordernis für eine wirtschaftliche Betriebsführung hervorgeht.

(5) Ist durch die Erteilung einer neuen oder einer hinsichtlich der Streckenführung abzuändernden Konzession eine ernsthafte Beeinträchtigung im Sinne des Abs. 3 zu erwarten, so hat auch das Verkehrsunternehmen der Aufsichtsbehörde jene zum Teil nur ihm bekannten Daten zu liefern, anhand derer diese beurteilen kann, wie sich der Einnahmenausfall auf die wirtschaftliche Betriebsführung dieser Linie auswirken wird. Sofern dies für die Beurteilung erforderlich ist, hat das Unternehmen auch eine entsprechende betriebswirtschaftliche Kalkulation vorzulegen, aus der das Einnahmenerfordernis sowie das Erfordernis zusätzlicher Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln für eine wirtschaftliche Betriebsführung hervorgeht.

(5) Ist durch die Erteilung einer neuen oder einer hinsichtlich der Streckenführung abzuändernden Konzession eine ernsthafte Beeinträchtigung im Sinne des Absatz 3, zu erwarten, so hat auch das Verkehrsunternehmen der Aufsichtsbehörde jene zum Teil nur ihm bekannten Daten zu liefern, anhand derer diese beurteilen kann, wie sich der Einnahmenausfall auf die wirtschaftliche Betriebsführung dieser Linie auswirken wird. Sofern dies für die Beurteilung erforderlich ist, hat das Unternehmen auch eine entsprechende betriebswirtschaftliche Kalkulation vorzulegen, aus der das Einnahmenerfordernis sowie das Erfordernis zusätzlicher Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln für eine wirtschaftliche Betriebsführung hervorgeht.

...

Inhalt des Konzessionsbescheides

§ 19. (1) Der Konzessionsbescheid ist dem Antragsteller und den in § 5 Abs. 1 genannten Personen und Stellen zuzustellen. Er hat insbesondere zu enthalten: Paragraph 19, (1) Der Konzessionsbescheid ist dem Antragsteller und den in Paragraph 5, Absatz eins, genannten Personen und Stellen zuzustellen. Er hat insbesondere zu enthalten:

...“

18

3.2. Die relevanten Bestimmungen des ÖPNRV-G 1999, BGBl. I Nr. 204/1999 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 59/2015, lauten auszugsweise: 3.2. Die relevanten Bestimmungen des ÖPNRV-G 1999, Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 204 aus 1999, zuletzt geändert durch Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 59 aus 2015,, lauten auszugsweise:

„§ 3. (1) Verkehrsdienste sind im öffentlichen Schienenpersonenverkehr oder im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (insbesondere Kraftfahrlinienverkehr) erbrachte Dienstleistungen.

(2) Kommerzielle Verkehrsdienste sind solche, die weder gänzlich noch teilweise durch Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln finanziert werden.

(3) Nicht-kommerzielle Verkehrsdienste sind solche, die nicht unter Abs. 2 fallen (3) Nicht-kommerzielle Verkehrsdienste sind solche, die nicht unter Absatz 2, fallen.

...

Verkehrsverbünde

§ 14. (1) Der räumliche Geltungsbereich eines Verkehrsverbundes orientiert sich an den jeweiligen Fahrgastströmen und kann auch ein Bundesländer- oder Staatsgrenzen übergreifendes Gebiet umfassen. Paragraph 14, (1) Der räumliche Geltungsbereich eines Verkehrsverbundes orientiert sich an den jeweiligen Fahrgastströmen und kann auch ein Bundesländer- oder Staatsgrenzen übergreifendes Gebiet umfassen.

...

§ 17. (1) Zur organisatorischen Umsetzung der im Zusammenhang mit Verkehrsverbünden wahrzunehmenden Aufgaben der Gebietskörperschaften und zur Umsetzung der von den Verkehrsunternehmen im Rahmen ihrer Kooperation nicht oder nur unzureichend wahrnehmbaren oder wahrgenommenen Aufgaben ist für jeden Verkehrsverbundraum eine Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft einzurichten. Paragraph 17, (1) Zur organisatorischen Umsetzung der im Zusammenhang mit Verkehrsverbünden wahrzunehmenden Aufgaben der

Gebietskörperschaften und zur Umsetzung der von den Verkehrsunternehmen im Rahmen ihrer Kooperation nicht oder nur unzureichend wahrnehmbaren oder wahrgenommenen Aufgaben ist für jeden Verkehrsverbundraum eine Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft einzurichten.

(2) Die unabhängig von der Kooperation der Verkehrsunternehmen gemäß Abs. 1 einzurichtende Gesellschaft kann organisiert sein: (2) Die unabhängig von der Kooperation der Verkehrsunternehmen gemäß Absatz eins, einzurichtende Gesellschaft kann organisiert sein:

1.

als Gesellschaft, in der sowohl Gebietskörperschaften als auch Besteller von Verkehrsdiensten oder ausschließlich Gebietskörperschaften als Gesellschafter vertreten sind;

2.

als Gesellschaft, in der weder Gebietskörperschaften und Besteller von Verkehrsdiensten noch Verkehrsunternehmen als Gesellschafter vertreten sind.

§ 18. (1) Als Aufgaben der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft kommen insbesondere in Betracht: Paragraph 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. Kontrolle der Erfüllung der Qualitätskriterien gemäß Paragraph 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 Zuschreibung 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. Vorschlag an die Gebietskörperschaften für Nah- und Regionalverkehrsplanung gemäß Paragraph 11,

8.

Über Auftrag von Gebietskörperschaften oder Dritten Einzelplanungen für den Abschluß von Verkehrsdienstverträgen (Bestellungen) einschließlich Kosten- und Erlösschätzung.

9.

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 8 des Kraftfahrlineiengesetzes und dem Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60, soweit es sich um streckenbezogene Konzessionen handelt. Anhörung bei Konzessionsvergaben gemäß Paragraph 5, Absatz eins, Ziffer 8, des Kraftfahrlineiengesetzes und dem Eisenbahngesetz 1957, Bundesgesetzblatt, Nr. 60, soweit es sich um streckenbezogene Konzessionen handelt.

11.

Maßnahmen im Zusammenhang mit Parallelverkehren gemäß den Bestimmungen des Abschnittes III Maßnahmen im Zusammenhang mit Parallelverkehren gemäß den Bestimmungen des Abschnittes römisch drei.

..."

3.3. Die im Revisionsfall maßgebende Rechtslage geht, was die Differenzierung zwischen kommerziellen und nicht-kommerziellen Verkehrsdiensten betrifft, auf die Novellen BGBl. I Nr. 58/2015 (KfLG) bzw. 59/2015 (ÖPNRV-G 1999) zurück. In der Regierungsvorlage zur Novelle BGBl. I Nr. 58/2015 wird unter anderem ausgeführt, es sollten damit die nationalen Vorschriften an die inhaltlichen Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 angepasst werden. Die übernommenen Fristen sollten sowohl den Unternehmen als auch den Aufsichtsbehörden eine effizientere Abwicklung ermöglichen. Die Gründe und die Verfahrensanweisungen für eine mögliche Abweisung eines Konzessionsansuchens würden „gesplittet, um auch einen Schutz für Verkehrsdienstleistungen, die mittels Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln finanziert werden (nicht-kommerzielle Verkehrsdienste) zu erzielen und einen effizienten Einsatz von öffentlichen Mitteln zu gewährleisten“ (vgl. Erl. 510 BlgNR, 25. GP; vgl. zum Ganzen auch VwGH 23.2.2018, Ra 2017/03/0064).

3.3. Die im Revisionsfall maßgebende Rechtslage geht, was die Differenzierung zwischen kommerziellen und nicht-kommerziellen Verkehrsdiensten betrifft, auf die Novellen Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 58 aus 2015, (KfLG) bzw. 59 aus 2015, (ÖPNRV-G 1999) zurück. In der Regierungsvorlage zur Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 58 aus 2015, wird unter anderem ausgeführt, es sollten damit die nationalen Vorschriften an die inhaltlichen Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370 aus 2007, angepasst werden. Die übernommenen Fristen sollten sowohl den Unternehmen als auch den Aufsichtsbehörden eine effizientere Abwicklung ermöglichen. Die Gründe und die Verfahrensanweisungen für eine mögliche Abweisung eines Konzessionsansuchens würden „gesplittet, um auch einen Schutz für Verkehrsdienstleistungen, die mittels Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln finanziert werden (nicht-kommerzielle Verkehrsdienste) zu erzielen und einen effizienten Einsatz von öffentlichen Mitteln zu gewährleisten“ vergleiche , Erl. 510 BlgNR, 25. GP; vergleiche , zum Ganzen auch VwGH 23.2.2018, Ra 2017/03/0064).

20

Zur Neufassung des § 7 Abs. 1 Z 4 sowie des § 14 KfLG heißt es auszugsweise Zur Neufassung des Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, sowie des Paragraph 14, KfLG heißt es auszugsweise:

„Zu Z 4 (§ 7 Abs. 1 Z 4), Zu Ziffer 4, (Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4,)

...

Der Ausschließungsgrund (Konkurrenzschutz) der lit. b kann im Konzessionsverfahren grundsätzlich von Betreibern unternehmensinitiiierter Verkehrsdienste geltend gemacht werden. Darunter sind jedenfalls kommerzielle Verkehrsdienste zu verstehen, die auf Initiative eines Unternehmens erbracht werden wie auch nicht-kommerzielle Verkehrsdienste, die im Rahmen allgemeiner Vorschriften im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 finanziert werden. Das Zitat hinsichtlich des Verkehrsbereiches wurde angepasst. Der Ausschließungsgrund (Konkurrenzschutz) der Litera b, kann im Konzessionsverfahren grundsätzlich von Betreibern unternehmensinitiiierter Verkehrsdienste geltend gemacht werden. Darunter sind jedenfalls kommerzielle Verkehrsdienste zu verstehen, die auf Initiative eines Unternehmens erbracht werden wie auch nicht-kommerzielle Verkehrsdienste, die im Rahmen allgemeiner Vorschriften im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370 aus 2007, finanziert werden. Das Zitat hinsichtlich des Verkehrsbereiches wurde angepasst.

In lit. c wird als Ausschließungsgrund die ernsthafte Beeinträchtigung nicht-kommerzieller Verkehrsdienste, die im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbracht werden, normiert. Diese Bestimmung soll sicherstellen, dass die durch öffentliche Dienstleistungsaufträge finanzierten Verkehrsdienste nicht in dem Maße konkurrenziert werden, dass ihre wirtschaftliche Betriebsführung nur durch zusätzliche Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln gesichert wäre. In Litera c, wird als Ausschließungsgrund die ernsthafte Beeinträchtigung nicht-kommerzieller Verkehrsdienste, die im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbracht werden, normiert. Diese Bestimmung soll sicherstellen, dass die durch öffentliche Dienstleistungsaufträge finanzierten Verkehrsdienste nicht in dem Maße konkurrenziert werden, dass ihre wirtschaftliche Betriebsführung nur durch zusätzliche Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln gesichert wäre.

...

Zu Z 10 (§ 14) Zu Ziffer 10, (Paragraph 14,)

...

In Abs. 5 wird neben der Verpflichtung der Aufsichtsbehörde gemäß § 7 Abs. 2 zur Einholung aller relevanten Information betreffend die Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln auch die Mitwirkungspflicht des Unternehmens im Ermittlungsverfahren normiert. Dieses hat der Aufsichtsbehörde für die Prüfung des Vorliegens des

Ausschließungsgrundes gemäß § 7 Abs. 1 Z 4 lit. c im Sinne des Abs. 4 alle erforderlichen Daten mitzuteilen, über die die Aufsichtsbehörde nicht verfügt. Das sind insbesondere Angaben über die geographische und qualitative (Schüler und Lehrlinge, Zeitkartenfahrer, Vollzahler) Verteilung der Fahrgastströme auf der beeinträchtigten Kraftfahrlinie, die daraus resultierenden Einnahmen bzw. die durch das Konkurrenzansuchen zu erwartenden Einnahmenverluste sowie eine entsprechende betriebswirtschaftliche Kalkulation, aus der das Einnahmenerfordernis sowie das Erfordernis zusätzlicher Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln für eine wirtschaftliche Betriebsführung hervorgeht. In Absatz 5, wird neben der Verpflichtung der Aufsichtsbehörde gemäß Paragraph 7, Absatz 2, zur Einholung aller relevanten Information betreffend die Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln auch die Mitwirkungspflicht des Unternehmens im Ermittlungsverfahren normiert. Dieses hat der Aufsichtsbehörde für die Prüfung des Vorliegens des Ausschließungsgrundes gemäß Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera c, im Sinne des Absatz 4, alle erforderlichen Daten mitzuteilen, über die die Aufsichtsbehörde nicht verfügt. Das sind insbesondere Angaben über die geographische und qualitative (Schüler und Lehrlinge, Zeitkartenfahrer, Vollzahler) Verteilung der Fahrgastströme auf der beeinträchtigten Kraftfahrlinie, die daraus resultierenden Einnahmen bzw. die durch das Konkurrenzansuchen zu erwartenden Einnahmenverluste sowie eine entsprechende betriebswirtschaftliche Kalkulation, aus der das Einnahmenerfordernis sowie das Erfordernis zusätzlicher Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln für eine wirtschaftliche Betriebsführung hervorgeht.

...“

21

4.1. Dem Revisionsfall liegt ein Verfahren betreffend die Wiedererteilung einer Konzession zum kommerziellen Betrieb einer Kraftfahrlinie nach dem KfLG an die mitbeteiligten Parteien zugrunde. Die gegen den Bescheid der belangten Behörde von der revisionswerbenden Partei eingebrachte Beschwerde wies das Verwaltungsgericht mit dem angefochtenen Beschluss mangels Beschwerdelegitimation zurück.

22

Ausgehend davon betrifft der Revisionsfall ausschließlich die Frage, ob der revisionswerbenden Partei Parteistellung und damit das Recht zukommt, gegen den Bescheid der belangten Behörde, mit dem den mitbeteiligten Parteien die beantragte Konzession wieder erteilt wurde, eine Beschwerde an das Verwaltungsgericht zu erheben.

23

Die revisionswerbende Partei sieht ein rechtliches Interesse und damit die Stellung als Partei bzw. die Beschwerdelegitimation im Konzessionserteilungsverfahren der mitbeteiligten Parteien im Wesentlichen darin begründet, dass die wirtschaftliche Betriebsführung konkret der (jeweils nicht-kommerziellen) Kraftfahrlinien A. und B. sowie der Eisenbahnlinien R. und S. nur durch zusätzliche Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln gesichert wäre.

24

4.2. Nach § 8 AVG sind Parteien eines Verwaltungsverfahrens Personen, die an der Sache vermöge eines Rechtsanspruchs oder eines rechtlichen Interesses beteiligt sind. Darüber, welche Voraussetzungen gegeben sein müssen, dass von einem Rechtsanspruch oder rechtlichen Interesse die Rede sein kann, enthält § 8 AVG keine Bestimmung. Demnach kann die Frage, wer in einem konkreten Verwaltungsverfahren Parteistellung besitzt, anhand des AVG alleine nicht gelöst werden. Die Parteistellung muss vielmehr aus den verwaltungsrechtlichen Vorschriften abgeleitet werden. Auf dem Boden des materiellen Verwaltungsrechts muss sie nach dem Gegenstand des betreffenden Verwaltungsverfahrens und nach dem Inhalt der zur Anwendung kommenden Verwaltungsvorschriften beurteilt werden. Das Tatbestandsmerkmal der Parteistellung in Verwaltungsangelegenheiten bestimmt sich demnach nach dem normativen Gehalt der in der Rechtssache anzuwendenden Vorschriften. Die Begriffe „Rechtsanspruch“ und „rechtliches Interesse“ gewinnen erst durch die jeweils zur Anwendung kommende Verwaltungsvorschrift einen konkreten Inhalt, nach dem allein die Frage der Parteistellung beantwortet werden kann (vgl. etwa VwGH 16.11.2021, Ra 2020/03/0152, mwN).

4.2. Nach Paragraph 8, AVG sind Parteien eines Verwaltungsverfahrens Personen, die an der Sache vermöge eines Rechtsanspruchs oder eines rechtlichen Interesses beteiligt sind. Darüber, welche Voraussetzungen gegeben sein müssen, dass von einem Rechtsanspruch oder rechtlichen Interesse die Rede sein kann, enthält Paragraph 8, AVG keine Bestimmung. Demnach kann die Frage, wer in einem konkreten Verwaltungsverfahren Parteistellung besitzt, anhand des AVG alleine nicht gelöst werden. Die Parteistellung muss vielmehr aus den verwaltungsrechtlichen Vorschriften abgeleitet werden. Auf dem Boden des materiellen Verwaltungsrechts muss sie nach dem Gegenstand des betreffenden Verwaltungsverfahrens und nach dem Inhalt der zur Anwendung kommenden Verwaltungsvorschriften beurteilt werden. Das Tatbestandsmerkmal der Parteistellung in

Verwaltungsangelegenheiten bestimmt sich demnach nach dem normativen Gehalt der in der Rechtssache anzuwendenden Vorschriften. Die Begriffe „Rechtsanspruch“ und „rechtliches Interesse“ gewinnen erst durch die jeweils zur Anwendung kommende Verwaltungsvorschrift einen konkreten Inhalt, nach dem allein die Frage der Parteistellung beantwortet werden kann (vergleiche, etwa VwGH 16.11.2021, Ra 2020/03/0152, mwN).

25

Den Prüfungsmaßstab in diesem Sinn stellt für die Frage der Parteistellung der revisionswerbenden Partei das KfLG dar, wobei der Verwaltungsgerichtshof bei der Beurteilung der Parteistellung im - wie hier - Konzessions(wieder)erteilungsverfahren zum kommerziellen Betrieb einer Kraftfahrlinie auf § 5 iVm § 14 KfLG abstellt (vgl. VwGH 8.4.2019, Ra 2018/03/0086, mit Hinweis auf VwGH 30.6.2015, 2013/03/0041; vgl. betreffend das Konzessionserteilungsverfahren zum nicht-kommerziellen Betrieb einer Kraftfahrlinie nach § 23 KfLG ebenfalls VwGH 8.4.2019, Ra 2018/03/0086). Den Prüfungsmaßstab in diesem Sinn stellt für die Frage der Parteistellung der revisionswerbenden Partei das KfLG dar, wobei der Verwaltungsgerichtshof bei der Beurteilung der Parteistellung im - wie hier - Konzessions(wieder)erteilungsverfahren zum kommerziellen Betrieb einer Kraftfahrlinie auf Paragraph 5, in Verbindung mit Paragraph 14, KfLG abstellt (vergleiche, VwGH 8.4.2019, Ra 2018/03/0086, mit Hinweis auf VwGH 30.6.2015, 2013/03/0041; vergleiche, betreffend das Konzessionserteilungsverfahren zum nicht-kommerziellen Betrieb einer Kraftfahrlinie nach Paragraph 23, KfLG ebenfalls VwGH 8.4.2019, Ra 2018/03/0086).

26

4.3. Gemäß § 5 Abs. 1 Z 1 KfLG sind vor der Entscheidung über die Erteilung einer Berechtigung (Konzession oder Genehmigung) bei sonstiger Nichtigkeit jene Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und jene Kraftfahrlinienunternehmen zu hören, in deren Verkehrsbereich (§ 14 KfLG) die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise fällt. 4.3. Gemäß Paragraph 5, Absatz eins, Ziffer eins, KfLG sind vor der Entscheidung über die Erteilung einer Berechtigung (Konzession oder Genehmigung) bei sonstiger Nichtigkeit jene Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und jene Kraftfahrlinienunternehmen zu hören, in deren Verkehrsbereich (Paragraph 14, KfLG) die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise fällt.

27

Als Ausschließungsgrund, der der Erteilung einer Konzession im Falle einer - wie hier - Konkurrenzierung (bestehender) nicht-kommerzieller Verkehrsdienste entgegensteht, ist gemäß § 7 Abs. 1 Z 4 lit. c KfLG zu prüfen, ob der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999), in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 1, 3 und 5 KfLG) er ganz oder teilweise fällt, ernsthaft beeinträchtigen würde (während bei kommerziellen Verkehrsdiensten gemäß § 7 Abs. 1 Z 4 lit. b KfLG darauf abzustellen ist, ob der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die [kommerziellen] Verkehrsunternehmen in seinem Verkehrsbereich, „ernsthaft zu gefährden geeignet“ ist; vgl. VwGH 22.7.2020, Ra 2019/03/0163). Als Ausschließungsgrund, der der Erteilung einer Konzession im Falle einer - wie hier - Konkurrenzierung (bestehender) nicht-kommerzieller Verkehrsdienste entgegensteht, ist gemäß Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera c, KfLG zu prüfen, ob der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste (Paragraph 3, Absatz 3, ÖPNRV-G 1999), in deren Verkehrsbereich (Paragraph 14, Absatz eins, 3 und 5 KfLG) er ganz oder teilweise fällt, ernsthaft beeinträchtigen würde (während bei kommerziellen Verkehrsdiensten gemäß Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera b, KfLG darauf abzustellen ist, ob der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die [kommerziellen] Verkehrsunternehmen in seinem Verkehrsbereich, „ernsthaft zu gefährden geeignet“ ist; vergleiche, VwGH 22.7.2020, Ra 2019/03/0163).

28

Der Verkehrsbereich nach § 14 Abs. 1 KfLG erstreckt sich dementsprechend so weit, wie sich eine beantragte Kraftfahrlinie auf einen bereits konzessionierten öffentlichen Verkehr ernsthaft gefährdend auswirken (§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. b KfLG) oder diesen ernsthaft beeinträchtigen (§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. c KfLG) kann. Eine - im Revisionsfall geltend gemachte - ernsthafte Beeinträchtigung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben liegt gemäß § 14 Abs. 3 KfLG dann vor, wenn bei der Führung eines nicht-kommerziellen öffentlichen Verkehrs (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999) hinsichtlich der beeinträchtigten Linie die wirtschaftliche Betriebsführung nur durch zusätzliche Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln gesichert wäre. Der Verkehrsbereich nach Paragraph 14, Absatz eins, KfLG erstreckt sich dementsprechend so weit, wie sich eine beantragte Kraftfahrlinie auf einen bereits konzessionierten öffentlichen Verkehr ernsthaft gefährdend auswirken (Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera b, KfLG) oder diesen ernsthaft beeinträchtigen (Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera c, KfLG) kann. Eine - im Revisionsfall geltend gemachte - ernsthafte

Beeinträchtigung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben liegt gemäß Paragraph 14, Absatz 3, KfLG dann vor, wenn bei der Führung eines nicht-kommerziellen öffentlichen Verkehrs (Paragraph 3, Absatz 3, ÖPNRV-G 1999) hinsichtlich der beeinträchtigten Linie die wirtschaftliche Betriebsführung nur durch zusätzliche Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln gesichert wäre.

29

Demnach lässt sich (neben den betroffenen Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs) jedenfalls für den Inhaber einer bestehenden Konzession einer Kraftfahrlinie, welche im Verkehrsbereich der beantragten Linie liegt, eine Parteistellung im Konzessionserteilungsverfahren zum kommerziellen Betrieb einer Kraftfahrlinie ableiten (vgl. wiederum VwGH 8.4.2019, Ra 2018/03/0086, mit Hinweis auf VwGH 30.6.2015, 2013/03/0041). Demnach lässt sich (neben den betroffenen Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs) jedenfalls für den Inhaber einer bestehenden Konzession einer Kraftfahrlinie, welche im Verkehrsbereich der beantragten Linie liegt, eine Parteistellung im Konzessionserteilungsverfahren zum kommerziellen Betrieb einer Kraftfahrlinie ableiten vergleiche , wiederum VwGH 8.4.2019, Ra 2018/03/0086, mit Hinweis auf VwGH 30.6.2015, 2013/03/0041).

30

4.4. Im Revisionsfall handelt es sich bei der revisionswerbenden Partei jedoch weder um ein Eisenbahn- oder Kraftfahrlinienunternehmen (in deren Verkehrsbereich die beantragte Linie fällt), sondern - nach den unstrittigen Feststellungen des angefochtenen Beschlusses - um eine Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft nach § 17 ÖPNRV-G 1999 (in deren Verbundraum die beantragte Linie fällt). 4.4. Im Revisionsfall handelt es sich bei der revisionswerbenden Partei jedoch weder um ein Eisenbahn- oder Kraftfahrlinienunternehmen (in deren Verkehrsbereich die beantragte Linie fällt), sondern - nach den unstrittigen Feststellungen des angefochtenen Beschlusses - um eine Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft nach Paragraph 17, ÖPNRV-G 1999 (in deren Verbundraum die beantragte Linie fällt).

31

Gemäß § 17 Abs. 1 ÖPNRV-G 1999 ist zur organisatorischen Umsetzung der im Zusammenhang mit Verkehrsverbünden wahrzunehmenden Aufgaben der Gebietskörperschaften und zur Umsetzung der von den Verkehrsunternehmen im Rahmen ihrer Kooperation nicht oder nur unzureichend wahrnehmbaren oder wahrgenommenen Aufgaben für jeden Verkehrsverbundraum eine Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft einzurichten. Gemäß Paragraph 17, Absatz eins, ÖPNRV-G 1999 ist zur organisatorischen Umsetzung der im Zusammenhang mit Verkehrsverbünden wahrzunehmenden Aufgaben der Gebietskörperschaften und zur Umsetzung der von den Verkehrsunternehmen im Rahmen ihrer Kooperation nicht oder nur unzureichend wahrnehmbaren oder wahrgenommenen Aufgaben für jeden Verkehrsverbundraum eine Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft einzurichten.

32

Der Abschnitt II des KfLG („Bestimmungen über Berechtigungen“; §§ 5 bis 20 leg. cit.) räumt den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung einer Konzession zum Betrieb einer (kommerziellen) Kraftfahrlinie ausdrücklich die folgenden (drei) Rechte ein. Der Abschnitt römisch zwei des KfLG („Bestimmungen über Berechtigungen“; Paragraphen 5, bis 20 leg. cit.) räumt den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften im Rahmen des Verfahrens zur Erteilung einer Konzession zum Betrieb einer (kommerziellen) Kraftfahrlinie ausdrücklich die folgenden (drei) Rechte ein.

33

Gemäß § 5 Abs. 1 Z 8 KfLG besteht (vor der Entscheidung über die Erteilung der Konzession bei sonstiger Nichtigkeit) ein Anhörungsrecht für die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften, in deren Verbundraum die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise fällt (sofern es sich nicht um eine grenzüberschreitende Kraftfahrlinie handelt, für die im Verbundraum keine Haltestelle vorgesehen ist). Zudem ist gemäß § 19 Abs. 1 erster Satz KfLG der Konzessionsbescheid (neben dem Antragsteller) den in § 5 Abs. 1 KfLG genannten Personen und Stellen zuzustellen. Schließlich hat der Inhaber der Berechtigung (nach Konzessionserteilung) die Fahrplandaten gemäß § 20 Abs. 1 Z 6 KfLG auch den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften zur Verfügung zu stellen. Gemäß Paragraph 5, Absatz eins, Ziffer 8, KfLG besteht (vor der Entscheidung über die Erteilung der Konzession bei sonstiger Nichtigkeit) ein Anhörungsrecht für die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften, in deren Verbundraum die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise fällt (sofern es sich nicht um eine grenzüberschreitende Kraftfahrlinie handelt, für die im Verbundraum keine Haltestelle vorgesehen ist). Zudem ist gemäß Paragraph 19, Absatz eins, erster Satz KfLG der

Konzessionsbescheid (neben dem Antragsteller) den in Paragraph 5, Absatz eins, KfLG genannten Personen und Stellen zuzustellen. Schließlich hat der Inhaber der Berechtigung (nach Konzessionserteilung) die Fahrplandaten gemäß Paragraph 20, Absatz eins, Ziffer 6, KfLG auch den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften zur Verfügung zu stellen.

34

Eine Bezugnahme auf Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften findet sich ausgehend davon weder im Wortlaut des § 7 noch in dem des § 14 KfLG. Soweit § 7 Abs. 1 Z 4 lit. c KfLG als Ausschlussgrund die ernsthafte Beeinträchtigung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999), in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 1, 3 und 5 KfLG) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr ganz oder teilweise fällt, normiert, stellt die Bestimmung konkret auf die Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste und eben nicht auf die Aufgaben der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften ab. Ebenso wenig findet sich (anders als in § 5 Abs. 1 Z 1 oder § 7 Abs. 1 Z 4 lit. c KfLG) in § 5 Abs. 1 Z 8 KfLG (der stattdessen den „Verbundraum“ anspricht) eine Anknüpfung an den in § 14 KfLG festgelegten „Verkehrsbereich“, der sich gemäß Abs. 1 leg. cit. bei der Führung eines nicht-kommerziellen öffentlichen Verkehrs so weit erstreckt, wie eine beantragte Kraftfahrlinie einen bereits konzessionierten öffentlichen Verkehr ernsthaft beeinträchtigen (§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. c KfLG) kann. Eine Bezugnahme auf Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften findet sich ausgehend davon weder im Wortlaut des Paragraph 7, noch in dem des Paragraph 14, KfLG. Soweit Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera c, KfLG als Ausschlussgrund die ernsthafte Beeinträchtigung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste (Paragraph 3, Absatz 3, ÖPNRV-G 1999), in deren Verkehrsbereich (Paragraph 14, Absatz eins, 3, und 5 KfLG) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr ganz oder teilweise fällt, normiert, stellt die Bestimmung konkret auf die Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste und eben nicht auf die Aufgaben der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften ab. Ebenso wenig findet sich (anders als in Paragraph 5, Absatz eins, Ziffer eins, oder Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera c, KfLG) in Paragraph 5, Absatz eins, Ziffer 8, KfLG (der stattdessen den „Verbundraum“ anspricht) eine Anknüpfung an den in Paragraph 14, KfLG festgelegten „Verkehrsbereich“, der sich gemäß Absatz eins, leg. cit. bei der Führung eines nicht-kommerziellen öffentlichen Verkehrs so weit erstreckt, wie eine beantragte Kraftfahrlinie einen bereits konzessionierten öffentlichen Verkehr ernsthaft beeinträchtigen (Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera c, KfLG) kann.

35

Dass der revisionswerbenden Partei als Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft eine Rechtsposition eingeräumt wird, die ihr (vergleichbar einem bereits konzessionierten öffentlichen Verkehr) einen Verkehrsbereich zuordnen bzw. dessen Schutz dienen würde, kann vor dem Hintergrund der dargestellten Rechtslage nicht angenommen werden.

36

Dagegen führt die revisionswerbende Partei ins Treffen, dass § 7 Abs. 1 Z 4 lit. c KfLG („Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste“) anders als die lit. b leg. cit. („Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die Verkehrsunternehmen“) nicht ausdrücklich das Verkehrsunternehmen nenne, weshalb die Würdigung, es komme bloß dem Verkehrsunternehmer Parteistellung zu, nicht zutreffe, zumal ein „brutto bestellter Verkehrsunternehmer“ auch bei einer Konkurrenzierung seiner nicht-kommerziellen Verkehrsdienste aufgrund seines Verkehrsdienstvertrags nach wie vor sein (kilometerbezogenes) Entgelt erhalte und daher nicht in seinen Rechten bzw. Interessen betroffen wäre. Es sei daher im Falle von bestellten nicht-kommerziellen Verkehrsdiensten zur Frage, wessen Interessen bei der Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste betroffen seien, auf den „Träger“ bzw. Verantwortlichen bzw. wirtschaftlichen Besteller des Verkehrsdienstes abzustellen. Dagegen führt die revisionswerbende Partei ins Treffen, dass Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera c, KfLG („Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste“) anders als die Litera b, leg. cit. („Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die Verkehrsunternehmen“) nicht ausdrücklich das Verkehrsunternehmen nenne, weshalb die Würdigung, es komme bloß dem Verkehrsunternehmer Parteistellung zu, nicht zutreffe, zumal ein „brutto bestellter Verkehrsunternehmer“ auch bei einer Konkurrenzierung seiner nicht-kommerziellen Verkehrsdienste aufgrund seines Verkehrsdienstvertrags nach wie vor sein (kilometerbezogenes) Entgelt erhalte und daher nicht in seinen Rechten bzw. Interessen betroffen wäre. Es sei daher im Falle von bestellten nicht-kommerziellen Verkehrsdiensten zur Frage, wessen Interessen bei der Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste betroffen seien, auf den „Träger“ bzw. Verantwortlichen bzw. wirtschaftlichen Besteller des

Verkehrsdienstes abzustellen.

37

Diesem Vorbringen kann schon deswegen nicht gefolgt werden, als § 14 Abs. 5 KfLG, auf den § 7 Abs. 1 Z 4 lit. c KfLG unter anderem verweist, ausdrücklich auf das „Verkehrsunternehmen“ Bezug nimmt (das der Aufsichtsbehörde jene zum Teil nur ihm bekannten Daten zu liefern hat, anhand derer diese beurteilen kann, wie sich der Einnahmenausfall auf die wirtschaftliche Betriebsführung dieser Linie auswirken wird). Darüber hinaus verwendet das ÖPNRV-G 1999 die Begrifflichkeit des „Verkehrsunternehmens“ unterschiedslos sowohl für Unternehmen, die kommerzielle wie auch solche, die nicht-kommerzielle Verkehrsdienste erbringen. Diesem Vorbringen kann schon deswegen nicht gefolgt werden, als Paragraph 14, Absatz 5, KfLG, auf den Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera c, KfLG unter anderem verweist, ausdrücklich auf das „Verkehrsunternehmen“ Bezug nimmt (das der Aufsichtsbehörde jene zum Teil nur ihm bekannten Daten zu liefern hat, anhand derer diese beurteilen kann, wie sich der Einnahmenausfall auf die wirtschaftliche Betriebsführung dieser Linie auswirken wird). Darüber hinaus verwendet das ÖPNRV-G 1999 die Begrifflichkeit des „Verkehrsunternehmens“ unterschiedslos sowohl für Unternehmen, die kommerzielle wie auch solche, die nicht-kommerzielle Verkehrsdienste erbringen.

38

Wenn die revisionswerbende Partei dagegen einwendet, § 14 Abs. 5 KfLG nehme aufgrund der Formulierung „so hat auch das Verkehrsunternehmen der Aufsichtsbehörde jene zum Teil nur ihm bekannten Daten zu liefern“ das keinen Ausschließungsgrund geltend machende Verkehrsunternehmen (neben der den Ausschließungsgrund behauptenden Stelle) dennoch in die Pflicht, Daten zu liefern, da anderenfalls das Wort „auch“ in der Regelung keinen Sinn ergeben würde, übersieht sie die - zuvor zitierten - Gesetzesmaterialien zur Novelle BGBl. I Nr. 58/2015. Diese legen ausdrücklich dar, dass mit dieser Formulierung auch die Mitwirkungspflicht des Unternehmens normiert wird und zwar - im Unterschied zu der von der revisionswerbenden Partei vertretenen Auffassung - neben der Verpflichtung der Aufsichtsbehörde gemäß § 7 Abs. 2 KfLG zur Einholung aller relevanten Information betreffend die Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln. Letzterer Aspekt zeigt überdies deutlich, dass in Bezug auf die Prüfung des Vorliegens des Ausschließungsgrundes gemäß § 7 Abs. 1 Z 4 lit. c KfLG ein umfassender - von der revisionswerbenden Partei letztlich angestrebter - Informationsfluss zur Aufsichtsbehörde gewährleistet wird. Wenn die revisionswerbende Partei dagegen einwendet, Paragraph 14, Absatz 5, KfLG nehme aufgrund der Formulierung „so hat auch das Verkehrsunternehmen der Aufsichtsbehörde jene zum Teil nur ihm bekannten Daten zu liefern“ das keinen Ausschließungsgrund geltend machende Verkehrsunternehmen (neben der den Ausschließungsgrund behauptenden Stelle) dennoch in die Pflicht, Daten zu liefern, da anderenfalls das Wort „auch“ in der Regelung keinen Sinn ergeben würde, übersieht sie die - zuvor zitierten - Gesetzesmaterialien zur Novelle Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 58 aus 2015. Diese legen ausdrücklich dar, dass mit dieser Formulierung auch die Mitwirkungspflicht des Unternehmens normiert wird und zwar - im Unterschied zu der von der revisionswerbenden Partei vertretenen Auffassung - neben der Verpflichtung der Aufsichtsbehörde gemäß Paragraph 7, Absatz 2, KfLG zur Einholung aller relevanten Information betreffend die Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln. Letzterer Aspekt zeigt überdies deutlich, dass in Bezug auf die Prüfung des Vorliegens des Ausschließungsgrundes gemäß Paragraph 7, Absatz eins, Ziffer 4, Litera c, KfLG ein umfassender - von der revisionswerbenden Partei letztlich angestrebter - Informationsfluss zur Aufsichtsbehörde gewährleistet wird.

39

Der revisionswerbenden Partei ist weiters zu erwidern, dass - wie das Verwaltungsgericht bereits zutreffend ausführte - die Erlangung der Parteistellung nicht von einer allfälligen (in der Revision im Übrigen nicht näher spezifizierten) Regelung im Innenverhältnis zwischen der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft und dem Betreiber des nicht-kommerziellen Verkehrsdienstes abhängen kann, läge es ansonsten doch in der Disposition der Vertragsparteien - je nach Ausgestaltung etwa des Verkehrsdienstvertrages - die näheren Festlegungen für die Parteistellung in einem Konzessionsverfahren nach dem KfLG zu treffen.

40

Aus dem Umstand, dass die revisionswerbende Partei im Konzessions(wieder)erteilungsverfahren angehört wurde und ihr der gegenüber den mitbeteiligten Parteien erlassene Konzessions(wieder)erteilungsbescheid [entsprechend der Verpflichtung des § 19 Abs. 1 KfLG] zugestellt wurde (beide Aspekte sind nach dem Akteninhalt unstrittig gegeben), lässt sich schließlich ebenfalls keine Parteistellung der revisionswerbenden Partei in diesem Konzessions(wieder)erteilungsverfahren ableiten (vgl. VwGH 8.4.2019, Ra 2018/03/0086, mit Hinweis u.a. auf

VwGH 30.6.2015, 2013/03/0041). Aus dem Umstand, dass die revisionswerbende Partei im Konzessions(wieder)erteilungsverfahren angehört wurde und ihr der gegenüber den mitbeteiligten Parteien erlassene Konzessions(wieder)erteilungsbescheid [entsprechend der Verpflichtung des Paragraph 19, Absatz eins, KfLG] zugestellt wurde (beide Aspekte sind nach dem Akteninhalt unstrittig gegeben), lässt sich schließlich ebenfalls keine Parteistellung der revisionswerbenden Partei in diesem Konzessions(wieder)erteilungsverfahren ableiten vergleiche , VwGH 8.4.2019, Ra 2018/03/0086, mit Hinweis u.a. auf VwGH 30.6.2015, 2013/03/0041).

41

Auch der Hinweis der revisionswerbenden Partei auf VwGH 8.4.2019, Ra 2018/03/0086, wonach die Einräumung eines Anhörungsrechts die Parteistellung nicht ausschließe, vermag dieser nicht zum Erfolg verhelfen, da es im vorliegenden Fall gerade nicht um die Frage der Parteistellung eines gemäß § 5 Abs. 1 Z 1 KfLG anhörungsberechtigten Unternehmens des öffentlichen Verkehrs geht. Auch der Hinweis der revisionswerbenden Partei auf VwGH 8.4.2019, Ra 2018/03/0086, wonach die Einräumung eines Anhörungsrechts die Parteistellung nicht ausschließe, vermag dieser nicht zum Erfolg verhelfen, da es im vorliegenden Fall gerade nicht um die Frage der Parteistellung eines gemäß Paragraph 5, Absatz eins, Ziffer eins, KfLG anhörungsberechtigten Unternehmens des öffentlichen Verkehrs geht.

42

Es ist davon auszugehen, dass der Gesetzgeber, der bereits bei der Stammfassung des KfLG die Rechtsposition der konkurrenzierten Unternehmen des öffentlichen Verkehrs im Zuge eines Konzessionserteilungsverfahrens besonders betonte (vgl. IA 1118/A 20. GP zu den §§ 7 und 14 KfLG idF BGBl. I Nr. 203/1999), sich der unterschiedlichen Stellung bzw. Funktion der Anhörungsberechtigten gemäß § 5 Abs. 1 KfLG bewusst war und - zwecks umfassender Ermittlung des entscheidungsrelevanten Sachverhalts in einem Konzessionserteilungsverfahren - unter anderem (zwingende) Anhörungsrechte für die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft im betroffenen Verbundbereich ebenso wie etwa für die (örtlich betroffenen) Länder und Gemeinden (vgl. § 5 Abs. 1 Z 2 bis 5 KfLG, der im Übrigen ebenso wenig eine Bezugnahme auf den Verkehrsbereich gemäß § 14 KfLG enthält), normierte. Hätte der Gesetzgeber die rechtlichen und wirtschaftlichen Interessen der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften (über das Anhörungsrecht sowie das Recht auf Zustellung des Konzessionsbescheides hinaus) gesetzlich schützen wollen, hätte er dies ausdrücklich anordnen müssen. Es ist davon auszugehen, dass der Gesetzgeber, der bereits bei der Stammfassung des KfLG die Rechtsposition der konkurrenzierten Unternehmen des öffentlichen Verkehrs im Zuge eines Konzessionserteilungsverfahrens besonders betonte vergleiche , IA 1118/A 20. Gesetzgebungsperiode zu den Paragraphen 7 und 14 KfLG in der Fassung , Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 203 aus 1999,), sich der unterschiedlichen Stellung bzw. Funktion der Anhörungsberechtigten gemäß Paragraph 5, Absatz eins, KfLG bewusst war und - zwecks umfassender Ermittlung des entscheidungsrelevanten Sachverhalts in einem Konzessionserteilungsverfahren - unter anderem (zwingende) Anhörungsrechte für die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft im betroffenen Verbundbereich ebenso wie etwa für die (örtlich betroffenen) Länder und Gemeinden vergleiche , Paragraph 5, Absatz eins, Ziffer 2 bis 5 KfLG, der im Übrigen ebenso wenig eine Bezugnahme auf den Verkehrsbereich gemäß Paragraph 14, KfLG enthält), normierte. Hätte der Gesetzgeber die rechtlichen und wirtschaftlichen Interessen der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften (über das Anhörungsrecht sowie das Recht auf Zustellung des Konzessionsbescheides hinaus) gesetzlich schützen wollen, hätte er dies ausdrücklich anordnen müssen.

43

Dass der beantragte Kraftfahrlinienverkehr der mitbeteiligten Parteien die Erfüllung der Verkehrsaufgaben der nicht-kommerzielle Verkehrsdienste A. und B. sowie R. und S. ernsthaft beeinträchtigen würde, hätte daher im Rahmen einer Beschwerde gegen den Konzessions(wieder)erteilungsbescheid der belangten Behörde (nur) von den Betreibern der genannten Linien selbst vorgebracht werden können. Die revisionswerbende Partei macht auch nicht geltend, dass sie im bisherigen Verfahren als (beauftragte) Vertreterin dieser Betreiber aufgetreten wäre und die Revision als Vertreterin erhoben hätte.

44

5.1. Vor diesem Hintergrund wurde die revisionswerbende Partei durch die Zurückweisung ihrer Beschwerde gegen den Bescheid der belangten Behörde in keinem subjektiven öffentlichen Recht verletzt.

45

Die Revision war daher gemäß § 42 Abs. 1 VwGG als unbegründet abzuweisen. Die Revision war daher gemäß Paragraph 42, Absatz eins, VwGG als unbegründet abzuweisen.

46

5.2. Der Ausspruch über den Aufwandersatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2014.5.2. Der Ausspruch über den Aufwandersatz gründet sich auf die Paragraphen 47, ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandersatzverordnung 2014.

Wien, am 25. Juni 2025

Schlagworte

Auslegung Anwendung der Auslegungsmethoden Verhältnis der wörtlichen Auslegung zur teleologischen und historischen Auslegung Bedeutung der Gesetzesmaterialien VwRallg3/2/2 Individuelle Normen und Parteienrechte Rechtsanspruch Antragsrecht Anfechtungsrecht VwRallg9/2

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2025:RO2024030012.J00

Im RIS seit

04.08.2025

Zuletzt aktualisiert am

04.08.2025

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

© 2026 JUSLINE

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

www.jusline.at