jusline®
»» Recht. Schnell

Sie können die QR Codes nützen um später wieder auf die neuste Version eines Gesetzestexts zu gelangen.

TE Vwgh Erkenntnis 2019/4/8 Ra 2018/03/0086

JUSLINE Entscheidung

Veröffentlicht am 08.04.2019

Index

001 Verwaltungsrecht allgemein
10/07 Verwaltungsgerichtshof
40/01 Verwaltungsverfahren
50/03 Personenbeförderung Güterbeförderung

Norm

AVG §66 Abs4
AVG §8
KflG 1999 §1 Abs3
KflG 1999 §14
KflG 1999 §23 Abs2
KflG 1999 §23 Abs3
KflG 1999 §23 Abs4
KflG 1999 §5
KflG 1999 §7 Abs1
KflG 1999 §7 Abs1 Z1
KflG 1999 §7 Abs1 Z2
KflG 1999 §7 Abs1 Z4 lita
KflG 1999 §7 Abs1 Z4 litb
KflG 1999 §7 Abs1 Z4 litc
VwGG §42 Abs3
VwGVG 2014 §17
VwGVG 2014 §28
VwRallg

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Präsident Dr. Thienel und die Hofräte Dr. Handstanger, Dr. Lehofer, Mag. Nedwed und Mag. Samm als Richter, unter Mitwirkung des Schriftführers Dr. Zeleny, über die Revision der R GmbH in K, vertreten durch SWS Scheed Wöss Rechtsanwälte OG in 4020 Linz, Jaxstraße 2-4, gegen den Beschluss des Landesverwaltungsgerichts Oberösterreich vom 22. Mai 2018, Zl. LVwG-851029/2/Kl/CG, betreffend eine Angelegenheit nach dem Kraftfahrliniengesetz (belangte Behörde vor dem Verwaltungsgericht: Landeshauptmann von Oberösterreich; mitbeteiligte Partei: A L GmbH in A, vertreten durch Mag. Matthias Trauner, Rechtsanwalt in 1010 Wien, Riemergasse 9/9), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Revision wird als unbegründet abgewiesen.

Die revisionswerbende Partei hat der mitbeteiligten Partei Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.106,40 und dem Bund Aufwendungen in Höhe von EUR 553,20 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

1 I. Gegenstand

2 A. Mit Bescheid des vor dem Verwaltungsgericht belangten Landeshauptmanns (LH) vom 15. März 2018 wurde der mitbeteiligten Partei gemäß §§ 1, 3, 7 und 23 Abs. 3 Kraftfahrliniengesetz 1999 (KflG) die Konzession zum nicht-kommerziellen Betrieb der Kraftfahrlinie 220 bis längstens 9. Dezember 2028 erteilt.

3 B. Mit dem angefochtenen Beschluss wies das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich (VwG) die dagegen erhobene Beschwerde der revisionswerbenden Partei als unzulässig zurück und erachtete eine Revision dagegen als nicht zulässig.

4 Begründend führte das VwG aus, dass gemäß Art. 132 Abs. 1 Z 1 B-VG gegen einen Bescheid wegen Rechtswidrigkeit Beschwerde erheben könne, wer durch den Bescheid in seinen Rechten verletzt zu sein behauptet. Nach der allgemeinen Bestimmung des § 8 AVG seien dies Parteien des Verfahrens, welche an der Sache vermöge eines Rechtsanspruches oder eines rechtlichen Interesses beteiligt seien. Gemäß § 23 Abs. 4 erster Satz KflG finde § 5 KflG im Verfahren über einen Antrag auf Erteilung einer Konzession zum Betrieb eines nicht-kommerziellen Verkehrsdienstes gemäß § 23 Abs. 3 leg. cit. keine Anwendung. Es entfalle daher die Anhörung jenes Kraftfahrlinienunternehmens, in dessen Verkehrsbereich die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise falle. Auch werde weder von der mitbeteiligten Partei ein bereits konzessionierter öffentlicher Verkehr auf der beantragten Strecke angegeben, noch werde von der revisionswerbenden Partei eine bereits konzessionierte Linie geltend gemacht. Die

revisionswerbende Partei habe daher mangels eines Rechtsanspruches bzw. eines rechtlichen Interesses keine Parteistellung und sei in Folge dessen auch nicht berechtigt, Beschwerde zu erheben. Die Beschwerde sei mangels Parteistellung als unzulässig zurückzuweisen. Auch die Zustellung des Konzessionsbescheides gemäß § 23 Abs. 4 letzter Satz KflG begründe keine Parteistellung im Beschwerdeverfahren. Eine Revision sei nicht zulässig, weil keine Rechtsfrage iSd Art. 133 Abs. 4 B-VG zu beurteilen sei, der grundsätzliche Bedeutung zukäme. Im Übrigen handle es sich um eine Einzelfallentscheidung anhand des spezifischen Sachverhaltes.

5 C. Gegen diesen Beschluss richtet sich die vorliegende, Rechtswidrigkeit des Inhalts,in eventu Rechtswidrigkeit aufgrund Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend machende Revision. Dort wird einleitend ausgeführt, dass die revisionswerbende Partei Konzessionsinhaberin zum Betrieb der Kraftfahrlinie 8028 M - S sei. Darüber hinaus bestehe die Genehmigung zur Koppelung mit der Kraftfahrlinie 8029 M - S - R. Sie besitze diese Konzession bis zum 9. Dezember 2018. Die Konzession zum (kommerziellen) Betrieb der genannten Kraftfahrlinie sei vom LH bis zum 31. Jänner 2018 erteilt worden. Die revisionswerbende Partei habe die Wiedererteilung zum kommerziellen Betrieb der Kraftfahrlinie auf weitere 10 Jahre sowie eine Koppelungsgenehmigung beantragt, schließlich sei vom LH entgegen diesem Antrag mit Bescheid vom 30. Jänner 2018 die Konzession zum nicht-kommerziellen Betrieb der Kraftfahrlinie 8028 befristet bis 9. Dezember 2018 erteilt worden. Dagegen habe die revisionswerbende Partei bereits Beschwerde vor dem VwG erhoben, weshalb noch nicht rechtskräftig feststehe, ob auf der gegenständlichen Linie 220 die Verkehrsdienste zumindest teilweise durch einen kommerziellen Verkehrsdienst abgedeckt seien. In der Zulässigkeitsbegründung der Revision macht die revisionswerbende Partei zusammengefasst geltend, dass Prüfungsmaßstab für die Parteistellung das KflG sei. Nach § 5 Abs. 1 Z 1 KflG seien von der Entscheidung über die Erteilung einer Berechtigung bei sonstiger Nichtigkeit jene Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und jene Kraftfahrlinienunternehmen zu hören, in deren Verkehrsbereich (§ 14 KflG) die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise falle. Als Kraftfahrlinien gemäß § 5 leg. cit. kämen solche in Betracht, denen eine Kraftfahrlinienkonzession rechtskräftig verliehen worden sei, und es sei eine Gefährdung der Erfüllung von Verkehrsaufgaben nur in Bezug auf eine bereits konzessionierte Linie relevant. Wenngleich im gegenständlichen Verfahren aufgrund der Erteilung der Konzession zum nicht-kommerziellen Betrieb an die mitbeteiligte Partei § 5 Abs. 1 Z 1 und § 7 Abs. 1 Z 4 lit. b und c KflG nicht zur Anwendung gelangen würden, könne für den Parteibegriff nichts Abweichendes gelten. Dem LH müsse bekannt sein, dass die revisionswerbende Partei auf Teilstrecken der gegenständlichen Linie 220 Konzessionsinhaberin

einer bereits bestehenden Kraftfahrlinie sei. Selbst wenn die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes, wonach der Inhaber der im Verkehrsbereich bestehenden Kraftfahrlinie Partei im Konzessionserteilungsverfahren nach dem KflG sei, nicht zur Anwendung gelange, sei die Revision dennoch zulässig, weil es an Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zur Parteistellung im Konzessionserteilungsverfahren für den nicht-kommerziellen Betrieb fehle.

6 Der LH und die mitbeteiligte Partei erstatteten jeweils eine Revisionsbeantwortung, in der sie dem Revisionsvorbringen entgegentraten.

7 II. Rechtslage

8 A. Die hier einschlägige Bestimmung des AVG lautet wie

folgt:

"Beteiligte; Parteien

§ 8. Personen, die eine Tätigkeit der Behörde in Anspruch nehmen oder auf die sich die Tätigkeit der Behörde bezieht, sind Beteiligte und, insoweit sie an der Sache vermöge eines Rechtsanspruches oder eines rechtlichen Interesses beteiligt sind, Parteien."

9 B. Die vorliegend maßgeblichen Bestimmungen des KraftfahrliniengesetzesBGBl. I Nr. 203/1999 idF BGBl. I Nr. 58/2015 (KflG) 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 Verwaltungsverfahrensgeset z 1991 - AVG, BGBl. Nr. 51) zu hören:

1. jene Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und

jene Kraftfahrlinienunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14) die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise fällt,

...

Voraussetzungen und Ausschließungsgründe für die Erteilung von Berechtigungen

§ 7. (1) Die Konzession ist 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. die Art der Linienführung eine zweckmäßige und

wirtschaftliche Befriedigung des in Betracht kommenden

Verkehrsbedürfnisses gewährleistet und

4. die Erteilung einer Konzession auch sonst öffentlichen

Interessen nicht zuwiderläuft. Dieser Ausschließungsgrund 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, oder

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 konkurrenzierten 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

...

...

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.

(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 nichtkommerziellen öffentlichen Verkehrs (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999) hinsichtlich der beeinträchtigen 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.

(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.

(6) Unter Verkehrsbereich nach § 7 Abs. 1 Z 4 lit. e ist der Bereich zu verstehen, innerhalb dessen die bereits bestehende Kraftfahrlinie das Verkehrsbedürfnis befriedigt.

...

Bestellung von Kursen, nicht-kommerzieller Betrieb von

Kraftfahrlinien

§ 23. (1) Werden über das vorgesehene Fahrplanangebot einer Kraftfahrlinie hinaus Kurse bestellt, so hat der Besteller oder die für diesen tätig werdende Stelle die anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechts sowie der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu berücksichtigen. Wird ein anderer Personenkraftverkehrsunternehmer als der Konzessionsinhaber mit der Durchführung der bestellten Kurse betraut, so ist er vom Konzessionsinhaber mit der Durchführung dieser Kurse zu beauftragen (§ 22 Abs. 3).

(2) Sollen in den nicht in Abs. 1 genannten Fällen nichtkommerzielle Verkehrsdienste (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999) im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Kraftfahrlinienverkehr bestellt werden, so dürfen 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.

(3) Dem nach Abs. 2 ermittelten Personenkraftverkehrsunternehm er ist 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 Ausschließungsgrund des § 7 Abs. 1 Z 4 lit. a nicht vorliegt.

(4) Im Verfahren über einen Antrag gemäß Abs. 3 findet § 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. Die in Verbindung mit Abs. 3 erteilte Konzession ist den im Sinne des § 5 Abs. 1 und 2 nach der Linienführung örtlich in Betracht kommenden Stellen zur Kenntnis zu bringen.

(5) Auf den Konzessionsinhaber finden diesfalls die Bestimmungen der §§ 16 Abs. 2 Z 2 bis 4, 22 Abs. 2, 28 Abs. 3 und 4 und 29 Abs. 1 keine Anwendung.

(6) Die Vertragspartner haben die Aufsichtsbehörde über eine vorzeitige Beendigung des Vertrages (Abs. 4) in Kenntnis zu setzen, die das Erlöschen (§ 27 Z 6) der in Verbindung mit Abs. 3 erteilten Konzession mit Wirksamkeit des Vertragsendes festzustellen hat."

10 C. § 3 des Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetzes 1999, BGBl. I Nr. 204 idFBGBl. I Nr. 59/2015 (ÖPNRV-G 1999), lautet:

"§ 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.

(4) Nicht-kommerzielle Verkehrsdienste, die zur Gewährung von Sondertarifen für alle Fahrgäste oder bestimmte Gruppen von Fahrgästen aus Fahrpreisersätzen finanziert werden, können nach Entscheidung der zuständigen Behörde auch in Form einer allgemeinen Vorschrift im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausgestaltet werden."

11 III. Erwägungen

12 A. Entgegen der im Wesentlichen lediglich den Text des Art. 133 Abs. 4 B-VG wiedergebenden Begründung des VwG ist die Revision (im Sinne des Revisionsvorbringens dazu) schon deshalb zulässig, weil Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zu der im konkreten Fall maßgeblichen Bestimmung des § 23 Abs. 2 und 3 KflG (gerade im Hinblick auf die vorliegend entscheidungswesentliche Frage, ob der revisionswerbenden Partei im Konzessionserteilungsverfahren zum nicht-kommerziellen Betrieb der Kraftfahrlinie der mitbeteiligten Partei Parteistellung zukommt) fehlt, um dem Verwaltungsgericht Leitlinien für die Handhabung dieser Bestimmung zur Verfügung zu stellen (vgl. Art. 133 Abs. 4 letzter Halbsatz B-VG).

13 B.a. Nach § 8 AVG sind Parteien eines Verwaltungsverfahrens Personen, insoweit sie an der Sache vermöge eines Rechtsanspruchs oder eines rechtlichen Interesses beteiligt sind. Darüber, welche Voraussetzungen gegeben sein müssen, dass von einem Rechtsanspruch oder rechtlichem 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, wonach allein die Frage der Parteistellung beantwortet werden kann

(vgl. dazu etwa VwGH 30.6.2015, 2013/03/0041, mwH; VwGH 17.12.2014, Ro 2014/03/0007, VwSlg. 19.001 A; VwGH 10.10.2018, Ro 2018/03/0030). Soweit die Verwaltungsvorschriften nicht ausdrücklich die Rechtsvorschriften nennen, aus denen sich subjektive Rechte ergeben, oder gar ausdrücklich regeln, wem in einem bestimmten Verfahren kraft subjektiven Rechts Parteistellung zukommt, ist im Wege der Auslegung zu prüfen, ob durch die maßgeblichen Rechtsvorschriften nur eine Rechtspflicht der Behörde oder auch ein subjektives Recht einer bestimmten Person begründet wird. Bei der Beurteilung dieser Frage kommt es wesentlich auf den Zweck der Norm an (vgl. VwGH 29.9.2017, Ro 2016/10/0043, mwH).

14 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 Konzessionserteilungsverfahren zum kommerziellen Betrieb einer Kraftfahrlinie auf § 5 iVm § 14 KflG abstellt (vgl. VwGH 30.6.2015, 2013/03/0041). Nach § 23 Abs. 4 leg. cit. findet in einem Verfahren über einen Antrag iSd § 23 Abs. 3 KflG für die Konzessionserteilung zum nicht-kommerziellen Betrieb einer Kraftfahrlinie die Bestimmung des § 5 KflG freilich keine Anwendung.

15 Bezüglich des nicht-kommerziellen Betriebes einer Kraftfahrlinie ist auf dem Boden des § 23 Abs. 3 KflG dem nach § 23 Abs. 2 leg. cit. 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 erster Satz leg. cit. und des § 7 Abs. 1 Z 1 und 2 KflG gegeben sind, und der Ausschließungsgrund des § 7 Abs. 1 Z 4 lit. a KflG nicht vorliegt, ohne dass eine Auseinandersetzung mit weiteren Ausschließungsgründen gemäß § 7 Abs. 1 KflG zu erfolgen hat (vgl. VwGH 23.2.2018, Ra 2017/03/0064). Damit kommt etwa auch der Ausschlussgrund des § 7 Abs. 1 Z 4 lit. b KflG, der auf die Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben anderer Verkehrsunternehmen abstellt, hier nicht zum Tragen.

16 B.b. Gemäß § 23 Abs. 2 KflG dürfen nicht-kommerzielle Verkehrsdienste (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999), die in den nicht in § 23 Abs. 1 KflG genannten Fällen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Kraftfahrlinienverkehr bestellt werden sollen, 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. Voraussetzung für die Erteilung der Konzession zum nicht-kommerziellen Betrieb von Kraftfahrlinien ist demnach zum einen die Erfüllung der in § 23 Abs. 2 erster Satz KflG genannten Voraussetzung (Beschaffung nicht-kommerzieller Verkehrsdienste im Vergabeverfahrens bei mangelnder Abdeckung der Verkehrsdienste durch kommerzielle Betriebe), zum anderen die Erfüllung des § 7 Abs. 1 Z 1 und 2 KflG bzw. das Nichtvorliegen des Ausschlussgrundes nach § 7 Abs. 1 Z 4 lit. a KflG, ohne dass - wie erwähnt - eine Auseinandersetzung mit weiteren Ausschließungsgründen gemäß § 7 Abs. 1 KflG erfolgen muss. Die Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 Z 1 und 2 KflG sind dann erfüllt, wenn der Konzessionswerber oder der nach § 10a leg. cit. vorgesehene Verkehrsleiter zuverlässig und fachlich geeignet ist und der Konzessionswerber überdies die entsprechende finanzielle Leistungsfähigkeit besitzt und der Konzessionswerber als natürliche Person die österreichische Staatsbürgerschaft besitzt und das Unternehmen (§ 1 Abs. 2 Z 2 KflG) seinen Sitz im Inland hat. Der eine Konzession gemäß § 23 Abs. 3 KflG ausschließende Grund gemäß § 7 Abs. 1 Z 4 lit. a KflG liegt dann vor, wenn die Kraftfahrlinie auf Straßen geführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes für diesen Verkehr nicht eignen.

17 C.a. Im vorliegenden Fall ist derart aufgrund der Unanwendbarkeit der Bestimmung des § 5 Abs. 1 Z 1 KflG, aus welcher sich (allfällig) eine Parteistellung eines Konzessionsinhabers einer bestehenden Kraftfahrlinie, in dessen Verkehrsbereich (§ 14 KflG) die beantragte Kraftfahrlinie fällt, ergeben könnte, nur der für die Konzessionserteilung zum nichtkommerziellen Betrieb einer Kraftfahrlinie an die mitbeteiligte Partei maßgebliche § 23 Abs. 3 KflG zur Beurteilung der Parteistellung der revisionswerbenden Partei im gegenständlichen Konzessionserteilungsverfahren heranzuziehen.

18 Die revisionswerbende Partei sieht nun ein rechtliches Interesse und damit die Stellung als Partei im Konzessionserteilungsverfahren der mitbeteiligten Partei darin begründet, als sie auf Teilstrecken der gegenständlichen Linie 220 Konzessionsinhaberin einer bereits bestehenden (kommerziell betriebenen) Kraftfahrlinie sei, weshalb die Voraussetzung zur Erteilung der gegenständlichen nicht-kommerziellen Konzession gemäß § 23 Abs. 3 leg. cit. in Bezug auf § 23 Abs. 2 erster Satz leg. cit. nicht vorliege. Dem ist entgegenzuhalten, dass sich ein aus

§ 23 Abs. 3 iVm § 23 Abs. 2 KflG allfällig ergebender Schutz nur auf kommerzielle Verkehrsdienste und damit nur auf Inhaber einer Konzession zum kommerziellen Betrieb einer Kraftfahrlinie beziehen kann. Der revisionswerbenden Partei wurde - wie bereits in der Revision selbst ausgeführt - eine Konzession zum kommerziellen Betrieb der Kraftfahrlinie 8028 M - S zuletzt mit Bescheid der belangten Behörde vom 30. November 2017 bis zum 31. Jänner 2018 erteilt. Dementsprechend ist auch das VwG in seiner angefochtenen, nach dem 31. Jänner 2018 ergangenen Entscheidung zutreffend vom Nichtvorliegen einer Konzession zum kommerziellen Betrieb einer Kraftfahrlinie ausgegangen, zumal es die im Zeitpunkt seiner Entscheidung maßgebende Sach- und Rechtslage anzuwenden hatte (vgl. etwa VwGH 6.3.2019, Ro 2018/03/0029, mwH). Die revisionswerbende Partei war daher bei Erteilung der gegenständlichen Konzession an die mitbeteiligte Partei nicht (mehr) Inhaberin einer Konzession zum kommerziellen Betrieb einer Kraftfahrlinie, weshalb ein rechtliches Interesse und damit eine Parteistellung aufgrund eines kommerziellen Betriebes einer Kraftfahrlinie im gegenständlichen Konzessionserteilungsverfahren nicht (mehr) gegeben ist.

19 Auch der Umstand, dass der revisionswerbenden Partei gemäß § 23 Abs. 4 letzter Satz KflG der gegenüber der mitbeteiligten Partei erlassene Konzessionsbescheid zugestellt wurde, begründet - entgegen dem Revisionsvorbringen - keine Parteistellung (vgl. wiederum VwGH 30.6.2015, 2013/03/0041; VwGH 21.10.2010, 2010/07/0153).

20 C.b. Die revisionswerbende Partei vermag weiters mit dem Vorbringen, dass für die Beurteilung der Parteistellung auch im Verfahren zur Erteilung einer Konzession zum nicht-kommerziellen Betrieb einer Kraftfahrlinie die §§ 5 und 7 Abs. 1 Z 4 lit. b und c KflG heranzuziehen seien, nichts zu gewinnen.

21 Zwar lässt sich aus § 5 iVm § 14 KflG 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 30.6.2015, 2013/03/0041). Auch die von der revisionswerbenden Partei geltend gemachte Bestimmung des § 7 Abs. 1 Z 4 lit. b und c KflG nimmt auf den Verkehrsbereich gemäß § 14 KflG Bezug. Allerdings findet - wie erwähnt - gemäß § 23 Abs. 4 leg. cit. in einem Verfahren über einen Antrag iSd § 23 Abs. 3 KflG für die Konzessionserteilung zum nicht-kommerziellen Betrieb einer Kraftfahrlinie - wie dies gegenständlich gegenüber der mitbeteiligten Partei erfolgte - die Bestimmung des § 5 KflG ebenso wenig Anwendung wie die in § 7 Abs. 1 Z 4 lit. b und c getroffene Regelung.

22 Zudem endete - wie dargelegt - die der revisionswerbenden Partei erteilte Konzession zum kommerziellen Betrieb einer Kraftfahrlinie mit 31. Jänner 2018. Nach den Ausführungen der Revision wurde der revisionswerbenden Partei zwar mit Bescheid der belangten Behörde vom 30. Jänner 2018 eine Konzession zum nichtkommerziellen Betrieb der Kraftfahrlinie 8028 M - S bis 9. Dezember 2018 erteilt, gegen welchen die revisionswerbende Partei Beschwerde an das VwG erhoben hat. Wenn die

revisionswerbende Partei vorbringt, dass zum Zeitpunkt der vorliegend bekämpften Entscheidung über ihren Antrag auf Erteilung einer Konzession zum kommerziellen Betrieb einer Kraftfahrlinie noch nicht rechtskräftig entschieden worden sei und das VwG daher die angefochtene Entscheidung nicht hätte erlassen dürfen, zeigt sie keine Rechtswidrigkeit dieser Entscheidung auf. Mit der nicht rechtskräftigen Erledigung ihres Antrages auf Konzessionserteilung hat die Revisionswerberin nämlich noch keine Konzession und damit keine Rechtsposition erhalten, die ihr nach den von ihr ins Treffen geführten gesetzlichen Bestimmungen einen Verkehrsbereich zuordnen bzw. dessen Schutz dienen würde.

23 Ungeachtet dessen ist lediglich der Vollständigkeit halber noch auf Folgendes hinzuweisen: Mit dem auch für den Verwaltungsgerichtshof elektronisch zugänglichen Erkenntnis des Landesverwaltungsgerichtes Oberösterreich vom 24. Juli 2018, LVwG- 850984/8/Kl/CG, gab dieses VwG offenbar der eben angesprochenen Beschwerde der revisionswerbenden Partei statt und behob den angefochtenen Bescheid des belangten LH vom 30. Jänner 2018 ersatzlos, weil der LH über die Erteilung einer nichtkommerziellen Konzession abgesprochen hat, welche von der revisionswerbenden Partei nicht beantragt wurde. Diese ersatzlose Behebung würde - sofern sie bestandskräftig wurde - (insoweit vergleichbar mit § 42 Abs. 3 VwGG) ex tunc wirken. Das bedeutet, dass der Rechtszustand zwischen Erlassung des Bescheides der belangten Behörde vom 30. Jänner 2018 und seiner Aufhebung im Nachhinein - somit auch vom Verwaltungsgerichtshof - dann so zu betrachten wäre, als ob der aufgehobene Bescheid von Anfang an nicht erlassen worden wäre (vgl. VwGH 25.9.2014, 2011/07/0178, mwH). Diese zu § 66 Abs. 4 AVG vor der

Verwaltungsgerichtsbarkeits-Novelle 2012, BGBl. I Nr. 51/2012, ergangene Rechtsprechung ist auch auf das Verfahren vor den Verwaltungsgerichten anzuwenden, zumal § 28 VwGVG 2014 prinzipiell die dem § 66 Abs. 4 AVG entsprechende Vorschrift im Verfahren vor dem VwG darstellt (vgl. idS VwGH 27.4.2017, Ra 2017/07/0028, mwH). Im Zeitpunkt der Entscheidung des VwG am 22. Mai 2018 wäre dann, sofern die ersatzlose Aufhebung durch das VwG vom 24. Juli 2018 bestandskräftig wurde, aufgrund ihrer ex-tunc-Wirkung keine Konzession der revisionswerbenden Partei mehr gegeben, weshalb die revisionswerbende Partei dann auch aus diesem in der spezifischen Konstellation des Falles gelegenen Grund keine Parteistellung im gegenständlichen Verfahren aus den §§ 5 bzw. 7 KflG ableiten könnte.

24 IV. Ergebnis

25 A. Die Revision war daher gemäß § 42 Abs. 1 VwGG als

unbegründet abzuweisen.

2 6 B. Der Spruch über den Aufwandersatz gründet auf §§ 47 ff VwGG in Verbindung mit der VwGH-Aufwandersatzverordnung 20

14.

Wien, am 8. April 2019

Schlagworte

Individuelle Normen und Parteienrechte Rechtsanspruch Antragsrecht Anfechtungsrecht VwRallg9/2

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2019:RA2018030086.L00

Im RIS seit

25.06.2019

Zuletzt aktualisiert am

25.06.2019

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

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at