

Geschäftszahl:

LVwG-AV-2232/001-2023

St. Pölten, am 12. Dezember 2023

BESCHLUSS

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich hat durch Hofrat Mag. Franz Kramer über die Beschwerde der A GmbH, ***, ***, gegen den Bescheid der Landeshauptfrau von Niederösterreich vom 28. Juni 2023, ***, betreffend Erteilung einer Konzession nach dem Krafftahrliniengesetz - KfIG, **beschlossen**:

I. Die Beschwerde wird zurückgewiesen.

II. Gegen diese Entscheidung ist eine ordentliche Revision zulässig.

Rechtsgrundlagen:

§§ 1, 2, 3, 5, 6, 7, 14, 19 KfIG (Krafftahrliniengesetz, BGBl. I Nr. 203/1999 idgF)

§§ 1, 3, 17, 18 ÖPNRV-G (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 –1999, BGBl. I Nr. 204/1999 idgF)

§ 8 AVG (Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991, BGBl. Nr. 51/1991 idgF)

§§ 24, 27, 28 Abs. 1, 31 Abs. 1 VwGVG (Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz, BGBl. I Nr. 33/2013 idgF)

§ 25a Abs. 1 VwGG (Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985, BGBl. Nr. 10/1985 idgF)

Art. 132 Abs. 1 Z 1, Art. 133 Abs. 4 B-VG (Bundes-Verfassungsgesetz, BGBl. Nr. 1/1930 idgF)

Begründung

1. Sachverhalt

1.1. Mit Anbringen vom 14. September 2022 beantragten die (anwaltlich vertretenen) B KG, C Gesellschaft m.b.H., D Gesellschaft m.b.H. und E Gesellschaft m.b.H. & Co. KG (in der Folge: die Antragsteller bzw. Beschwerdegegner) die Wiedererteilung der Konzession für die Kraftfahrlinie „*** - *** - *** - ****“ nach dem KfIG.

1.2. Im Verfahrensverlauf räumte die belangte Behörde u.a. auch der A GmbH (in der Folge: die Beschwerdeführerin) mit Schreiben vom 23. Jänner 2023 die Möglichkeit zur Stellungnahme zur beantragten Konzession ein. Mit Schreiben vom 22. Februar 2023 gab die Beschwerdeführerin eine Stellungnahme ab, nach der der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung von Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste ernsthaft beeinträchtigen und auch sonst öffentlichen Interessen zuwiderlaufen würde. Die beantragte Kraftfahrlinie falle in die Verkehrsbereiche der Kraftfahrlinien ***, *** und der Eisenbahnlinie *** /****. Bei den Linien *** und *** handle es sich um bruttobestellte Verkehrsdienstleistungen, bei denen die Tariferlöse der Beschwerdeführerin zufließen, während das Verkehrsunternehmen eine pauschale Abgeltung erhalte. Das Einnahmenrisiko trage somit die Beschwerdeführerin. Diese Linien könnten nur aufgrund der öffentlichen Ausgleichszahlungen wirtschaftlich betrieben werden, weshalb jede Verlagerung von Fahrgästen hin zur beantragten Linie zu einem Mehrbedarf an öffentlichen Geldern führe. Auch bei der Linie *** seien dadurch mittelfristig weitere öffentliche Zuschüsse erforderlich. Dadurch sei der Ausschlussgrund des § 7 Abs. 1 Z 4 lit c KfIG verwirklicht.

Auf den genannten Linien werden die Dienstleistungen (Verkehrsdienste) - auf Bestellung der Beschwerdeführerin - unmittelbar von der F GmbH & Co KG und der G AG erbracht.

1.3. Mit Bescheid vom 28. Juni 2023 hat die belangte Behörde den Antragstellern die Kraftfahrlinienkonzession für die beantragte touristische Kraftfahrlinie unter Vorschreibung von Auflagen für 10 Jahre erteilt. Begründend wurde dargelegt, dass eine nicht notwendige Parallelführung nicht in ausreichendem bzw. relevantem Ausmaß erkannt werden könne. Die beantragte Kraftfahrlinie solle nur an Samstagen, Sonntagen, Feiertagen und Fenstertagen betrieben werden, während

die von der Beschwerdeführerin ins Treffen geführten nicht-kommerziellen Verkehrsdienste von Montag bis Sonntag verkehren und v.a. auf den Pendelverkehr abzielen. Insgesamt sei ein konfligierender Betrieb nur für einen kleinen Teil der Fahrgäste zu erwarten. Aufgrund der Prognoseentscheidung könne kein zusätzlicher Finanzierungsbedarf zur Aufrechterhaltung einer wirtschaftlichen Betriebsführung festgestellt werden.

1.4. Gegen diesen Bescheid richtet sich die am 28. Juli 2023 per E-Mail eingebrachte Beschwerde. Zur deren Zulässigkeit brachte die Beschwerdeführerin vor, sie werde durch die bekämpfte Konzession in ihren rechtlichen Interessen verletzt, als sie an der Erfüllung ihrer wesentlichen Aufgaben der Daseinsvorsorge gehindert werde und die ihr nach §§ 17 und 18 ÖPNRV-G übertragenen Aufgaben nicht mehr ordnungsgemäß erfüllen könne. Durch die Rechtsauffassung der belangten Behörde spiele die Festsetzung und Anwendung des Regelbeförderungspreises im Verbund nur noch eine untergeordnete Rolle. Das subjektive Recht der Beschwerdeführerin ergäbe sich auch aus dem Zweck des § 5 Abs. 1 Z 8 KfllG, der insbesondere auch in der Wahrung der Aufgaben der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften bestehe. Inhaltlich brachte die Beschwerdeführerin auf das Wesentlichste zusammengefasst vor, dass zusätzliche Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln erforderlich seien, um die wirtschaftliche Betriebsführung der betroffenen Kraftfahrlinien *** und *** sowie der Eisenbahnlinien ***/*** zu sichern. Dadurch liege eine ernsthafte Beeinträchtigung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste vor.

Schließlich stellte die Beschwerdeführerin die Anträge, gemäß § 24 Abs. 1 VwGVG eine mündliche Verhandlung durchzuführen, den angefochtenen Bescheid der belangten Behörde dahingehend abzuändern, dass der Antrag der Antragsteller auf Erteilung einer Konzession für die betreffende Kraftfahrlinie abgewiesen werde. In eventu wurde beantragt, den angefochtenen Bescheid aufzuheben und die Angelegenheit zur neuerlichen Entscheidung an die belangte Behörde zurückzuverweisen.

1.5. Die belangte Behörde legte die Beschwerde samt Verwaltungsakt dem Landesverwaltungsgericht Niederösterreich mit Schreiben vom 28. Juli 2023 zur

Entscheidung vor, welches den Beschwerdegegnern Gelegenheit zur Stellungnahme gab.

1.6. Diese replizierten auf die Beschwerde, indem sie den jeweiligen Argumenten entgegentraten und die Zurück- bzw. Abweisung der Beschwerde begeherten.

In Bezug auf die Zulässigkeit der Beschwerde wird zusammengefasst vorgebracht, dass das Vorbringen der Beschwerdeführerin nicht geeignet sei, deren Beschwerdelegitimation aufzuzeigen. Den Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften seien im Konzessionsverfahren bloß zwei (Verfahrens-)Rechte ausdrücklich eingeräumt, nämlich ein Anhörungsrecht nach § 5 Abs. 1 Z 8 KfIG sowie die Zustellung des Konzessionsbescheids nach § 19 Abs. 1 KfIG. § 14 KfIG beziehe sich einzig auf Verkehrsunternehmen, nicht aber auf Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften im Sinn des § 17 ÖPNRV-G. Auch in der Sache liege keine ernsthafte Beeinträchtigung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste vor. Im Rahmen der zu treffenden Prognoseentscheidung würde keine nennenswerte Verlagerung von Fahrgästen der von der Beschwerdeführerin ins Treffen geführten Linien stattfinden.

2. Beweiswürdigung

Der Sachverhalt ergibt sich aus den unbedenklichen Akten der belangten Behörde und des Gerichts.

3. Erwägungen des Gerichts

Das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich hat sich bei seiner Entscheidung von folgenden Erwägungen leiten lassen:

3.1. Anzuwendende Rechtsvorschriften

KfIG 1999

§ 1 Begriffsbestimmungen, Inhalt und Umfang der Berechtigungen

(1) Kraftfahrlinienverkehr ist die regelmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen durch Personenkraftverkehrsunternehmer in einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen und abgesetzt werden. Der Kraftfahrlinienverkehr ist ungeachtet einer etwaigen Verpflichtung zur Buchung für jedermann zugänglich.

(2) Im Sinne dieses Bundesgesetzes gilt bzw. gelten als

1. Beruf des Personenkraftverkehrsunternehmers die Tätigkeit jedes Unternehmens, das eine der Öffentlichkeit oder bestimmten Benutzergruppen angebotene Personenbeförderung gegen Vergütung durch die beförderte Person oder durch Dritte ausführt, und zwar regelmäßig mit Kraftfahrzeugen, welche nach ihrer Bauart und ihrer Ausstattung geeignet und dazu bestimmt sind, mehr als neun Personen - einschließlich des Lenkers - zu befördern;
2. Unternehmen jede natürliche Person, jede juristische Person mit oder ohne Erwerbszweck, jede Vereinigung oder jeder Zusammenschluß von Personen ohne Rechtspersönlichkeit mit oder ohne Erwerbszweck sowie jedes staatliche Organ, unabhängig davon, ob dieses über eine eigene Rechtspersönlichkeit verfügt oder von einer Behörde mit Rechtspersönlichkeit abhängt;
3. Handgepäck jeder Gegenstand, den der Fahrgast ohne Behinderung, Belästigung oder Gefährdung der Mitreisenden über oder unter dem Sitzplatz unterbringen oder auf dem Schoß oder in der Hand halten kann;
4. Reisegepäck das über das Handgepäck hinaus mitgenommene Gepäck;
5. Gegenstände des täglichen Bedarfs, Lebensmittel, Arzneimittel, Datenverarbeitungsmaterial und dergleichen bis zu einem Einzelgewicht von 25 kg, und zwar unabhängig von der Mitfahrt eines Fahrgastes.

(3) Der innerstaatliche und grenzüberschreitende Kraftfahrlinienverkehr nach Abs. 1 bedarf einer Konzession, der grenzüberschreitende Kraftfahrlinienverkehr, dessen Endhaltestellen auf dem Staatsgebiet von Mitgliedstaaten der Europäischen Union oder Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz liegen, bedarf einer dieser gleichzuhaltenden Genehmigung.

(4) Die Berechtigung zur Personenbeförderung gemäß Abs. 3 (Konzession, Genehmigung) umfaßt auch die Verpflichtung zur unentgeltlichen Beförderung des Handgepäcks und zur Beförderung des Reisegepäcks der Fahrgäste und der Gegenstände des täglichen Bedarfs, letztere jedoch nur, soweit sie mit den für die Personenbeförderung eingesetzten Kraftfahrzeugen vorgenommen werden kann. Ausgenommen von der Verpflichtung zur Beförderung von Gegenständen des täglichen Bedarfs ist der Kraftfahrlinienverkehr innerhalb von Gemeinden mit mehr als 5 000 Einwohnern.

§ 2

Antragspflicht für Konzessionen und Genehmigungen, Inhalt des Konzessionsantrages

(1) Die Erteilung einer Konzession oder einer Genehmigung bedarf eines Antrages des Personenkraftverkehrsunternehmers. Dieser ist unmittelbar bei der Aufsichtsbehörde (§ 3) einzubringen.

(2) Der Konzessionsantrag hat zu enthalten:

1. die Bezeichnung des Konzessionswerbers, die Anschrift des Betriebssitzes und die Telefonnummer sowie allfällige andere Telekommunikationsverbindungen;
2. bei natürlichen Personen weiters die Anschrift des Wohnortes des Konzessionswerbers, seine Geburtsdaten und den Nachweis seiner Staatsbürgerschaft; falls es sich um keine natürliche Person handelt, den Nachweis des rechtlichen Bestandes;
3. Angaben darüber, ob dem Antragsteller bereits eine Konzession oder Genehmigung erteilt wurde;
4. Angaben und Unterlagen zur Beurteilung, ob der Konzessionswerber zuverlässig und fachlich geeignet ist und die finanzielle Leistungsfähigkeit besitzt; insbesondere ist eine Strafregisterbescheinigung, die bei der Vorlage nicht älter als drei Monate sein darf, vorzulegen;

5. die Nennung des Verkehrsleiters (§ 10a) sowie Angaben und Unterlagen zur Beurteilung, ob dieser zuverlässig und fachlich geeignet ist;
 6. die Namen der Gemeinden, die von der Kraftfahrlinie berührt werden;
 7. die jeden Zweifel ausschließende Bezeichnung der beantragten Strecke und deren Länge in Kilometern;
 8. eine Auflistung der Fahrtstrecken der von Verkehrsunternehmen des öffentlichen Personenverkehrs (Eisenbahn- und Kraftfahrlinienunternehmen) in dem von der beantragten Kraftfahrlinie berührten Verkehrsbereich bereits betriebenen öffentlichen Verkehre unter Anführung aller Gleich- und Parallelaufstrecken; weiters eine Darstellung der beantragten Kraftfahrlinie sowie der Strecken der bereits betriebenen öffentlichen Verkehre in verschiedenen Farben auf einer Straßen- oder Landkarte geeigneten Maßstabes;
 9. die gewünschte Dauer der Konzession;
 10. die Angabe, ob die Kraftfahrlinie während des ganzen Jahres oder nur während eines Teiles desselben betrieben werden soll (jährliche Betriebsdauer);
 11. einen Fahrplanentwurf und ein Verzeichnis der vorgesehenen Haltestellen;
 12. die Art und erforderlichenfalls die Höhe der Beförderungspreise (Beförderungspreise eines bestimmten Verkehrsverbundes, Regelbeförderungspreise oder Besondere Beförderungspreise);
 13. die Beförderungsbedingungen, sofern sie von den Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Kraftfahrlinienverkehr abweichen (Besondere Beförderungsbedingungen);
 14. Angaben über Bauart, Ausstattung und Beschaffenheit (insbesondere Abmessungen und höchstes zulässiges Gesamtgewicht) der Fahrzeuge, die verwendet werden sollen.
- (...)

§ 3

Aufsichtsbehörden

(1) Zur Erteilung der in § 1 vorgesehenen Konzession ist der Landeshauptmann bzw. die Landeshauptfrau zuständig. Der Antrag auf Erteilung der in § 1 vorgesehenen Konzession für Kraftfahrlinien, die sich über zwei oder mehrere Bundesländer erstrecken, ist nach Wahl des Unternehmens beim Landeshauptmann bzw. bei der Landeshauptfrau jenes Bundeslandes einzubringen, in dem sich der Anfangs- oder der Endpunkt der Kraftfahrlinie befindet. Die Zuständigkeit bleibt auf die Dauer der erteilten Konzession unverändert.

(...)

§ 5

Verfahrensvorschriften für die Erteilung einer Berechtigung

(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:

1. jene Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und jene Kraftfahrlinienunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14) die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise fällt,
2. die Landeshauptmänner bzw. die Landeshauptfrauen, wenn es sich um eine Kraftfahrlinie handelt, die sich über zwei oder mehrere Bundesländer erstreckt (§ 3 Abs. 1),
3. die Landeshauptmänner bzw. die Landeshauptfrauen, wenn der Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zur Erteilung der Berechtigung zuständig ist (§ 3 Abs. 2), und es sich nicht um eine grenzüberschreitende Kraftfahrlinie handelt, für die im betreffenden Bundesland keine Haltestelle vorgesehen ist,

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,
6. die Wirtschaftskammern,
7. die Kammern für Arbeiter und Angestellte,
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.

(2) Von den in Abs. 1 Z 2, 3, 6 und 7 genannten Stellen sind jene zu hören, die nach der Linienführung örtlich in Betracht kommen. Bei grenzüberschreitenden Kraftfahrlinien sind die für das gesamte Bundesgebiet zuständigen Bundesorganisationen der unter Abs. 1 Z 6 und 7 genannten Kammern zu hören.

(3) Die Anhörung der in Abs. 1 genannten Stellen entfällt, wenn es sich um den Antrag auf Erteilung einer Berechtigung (Konzession oder Genehmigung) zum Betrieb einer Kraftfahrlinie handelt, für die im Bundesgebiet keine Haltestelle vorgesehen ist und feststeht, dass sich die zu befahrenden Straßen aus Gründen der Verkehrssicherheit und wegen ihres Bauzustandes zur Befahrung durch eine Kraftfahrlinie eignen.

(4) Das Recht auf Anhörung gemäß Abs. 1 Z 4 und 5 wird von den Gemeinden im eigenen Wirkungsbereich wahrgenommen.

(5) Den in Abs. 1 genannten Stellen ist im Konzessionsverfahren eine Frist von mindestens 30 und höchstens 60 Tagen, im Genehmigungsverfahren eine nicht erstreckbare Frist von 30 Tagen zur Abgabe ihrer Äußerung einzuräumen.

§ 6

Weitere Verfahrensvorschriften

(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.

(2) Sofern sich ein Antrag auf Änderung einer Konzession oder Genehmigung nur auf eine bloß in einer einzigen Gemeinde gelegenen Strecke bezieht, ist im Verfahren nach § 5 Abs. 1 Z 4 und 5 nur die betroffene Gemeinde zu hören.

§ 7

Voraussetzungen und Ausschließungsgründe für die Erteilung von Berechtigungen

(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 konkurrenziierten 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
- d) bereits ein Vergabeverfahren nach den anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechts oder der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zur Vergabe eines nicht-kommerziellen Kraftfahrlinienverkehrs (§ 23 Abs. 3) eingeleitet wurde, der sich ganz oder zum Teil auf die im Wesentlichen gleichen Verkehrsleistungen wie der beantragte Kraftfahrlinienverkehr bezieht, oder
- e) der beantragte Kraftfahrlinienverkehr einer dem öffentlichen Bedürfnis mehr entsprechenden Ausgestaltung des Verkehrs durch die Verkehrsunternehmen, in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 6) die beantragte Linie ganz oder teilweise fällt, vorzuziehen, und eines von diesen die notwendige Verbesserung der Verkehrsbedienung innerhalb einer von der Aufsichtsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist von höchstens sechs Monaten vornimmt.

(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.

(3) Für den Fall der Erteilung einer Genehmigung nach § 1 Abs. 3 haben die Voraussetzungen des Abs. 1 Z 1 und 2 vorzuliegen, und darf der Ausschließungsgrund des Abs. 1 Z 4 lit. a nicht gegeben sein.

§ 14

Verkehrsbereich

(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 Einnahmehausfall 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.

(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 Einnahmehausfall 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 Einnahmehausfallrisiko 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.

§ 19

Inhalt des Konzessionsbescheides

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

1. Name und Betriebssitz des Konzessionsinhabers; ist der Konzessionsinhaber eine natürliche Person, weiters seine Geburtsdaten und die Anschrift seines Wohnortes;
2. die jeden Zweifel ausschließende Bezeichnung der zu befahrenden Strecke;
3. die Dauer der Konzession;
4. etwaige Auflagen (§ 16);
5. eine Frist zur Aufnahme des Betriebes (§ 18).

(2) Nach Eintritt der Rechtskraft des Konzessionsbescheides ist die Konzession zu beurkunden. Die Konzessionsurkunde muß dem Muster in Anlage 1 oder 2 entsprechen, stellt einen Auszug aus dem Konzessionsbescheid dar und hat die in Abs. 1 angeführten Angaben zu enthalten. Sie ist bei grenzüberschreitenden Kraftfahrlinienverkehren und im Fall der Durchführung von Auftragsfahrten (§ 22 Abs. 3) während der Fahrt im Original mitzuführen, dient zur Ausweisleistung bei Kontrollen und ist daher in so vielen Gleichschriften zu beantragen, wie dies zur Erfüllung des Betriebsprogrammes des jeweiligen Kraftfahrlinienverkehrs erforderlich ist.

(2a) Eine Beurkundung gemäß Abs. 2 kann im innerstaatlichen Kraftfahrlinienverkehr entfallen.

(3) Ist eine Konzession anders als durch Ablauf der Konzessionsdauer ungültig geworden, sind alle Gleichschriften der Konzessionsurkunde unverzüglich einzuziehen. Ist dies nicht möglich, sind sie auf Kosten des Unternehmens für ungültig zu erklären.

ÖPNRV-G

§ 1.

Dieses Bundesgesetz legt die organisatorischen und finanziellen Grundlagen für den Betrieb des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs unter Beachtung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, ABl. Nr. L 315 vom 03.12.2007 S. 1, sowie die Struktur und den Aufgabenbereich von Verkehrsverbänden fest.

§ 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.

§ 17.

(1) Zur organisatorischen Umsetzung der im Zusammenhang mit Verkehrsverbänden 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:

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:

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.

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.
 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 Kraftfahrliniengesetzes und dem Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60, soweit es sich um streckenbezogene Konzessionen handelt.
 11. Maßnahmen im Zusammenhang mit Parallelverkehren gemäß den Bestimmungen des Abschnittes III.
- (2) Planungen im Sinne des Abs. 1 Z 7 und 8 haben im Zusammenwirken mit den in Betracht kommenden Verkehrsunternehmen, sofern sie nicht durch diese selbst durchgeführt werden, zu erfolgen und auf verkehrspolitische Grundsätze Bedacht zu nehmen.

AVG

§ 8

Beteiligte; Parteien

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.

VwGVG

§ 24 (1) Das Verwaltungsgericht hat auf Antrag oder, wenn es dies für erforderlich hält, von Amts wegen eine öffentliche mündliche Verhandlung durchzuführen.

(2) Die Verhandlung kann entfallen, wenn

1. der das vorangegangene Verwaltungsverfahren einleitende Antrag der Partei oder die Beschwerde zurückzuweisen ist oder bereits auf Grund der Aktenlage feststeht, dass der mit Beschwerde angefochtene Bescheid aufzuheben oder die angefochtene Ausübung unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt für rechtswidrig zu erklären ist oder
2. die Säumnisbeschwerde zurückzuweisen oder abzuweisen ist;
3. wenn die Rechtssache durch einen Rechtspfleger erledigt wird.

(3) Der Beschwerdeführer hat die Durchführung einer Verhandlung in der Beschwerde oder im Vorlageantrag zu beantragen. Den sonstigen Parteien ist Gelegenheit zu geben, binnen angemessener, zwei Wochen nicht übersteigender Frist einen Antrag auf Durchführung einer Verhandlung zu stellen. Ein Antrag auf Durchführung einer Verhandlung kann nur mit Zustimmung der anderen Parteien zurückgezogen werden.

(4) Soweit durch Bundes- oder Landesgesetz nicht anderes bestimmt ist, kann das Verwaltungsgericht ungeachtet eines Parteienantrags von einer Verhandlung absehen, wenn die Akten erkennen lassen, dass die mündliche Erörterung eine weitere Klärung der Rechtssache nicht erwarten lässt, und einem Entfall der Verhandlung weder Art. 6 Abs. 1 der Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten noch Art. 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union entgegenstehen.

(5) Das Verwaltungsgericht kann von der Durchführung (Fortsetzung) einer Verhandlung absehen, wenn die Parteien ausdrücklich darauf verzichten. Ein solcher Verzicht kann bis zum Beginn der (fortgesetzten) Verhandlung erklärt werden.

§ 27. Soweit das Verwaltungsgericht nicht Rechtswidrigkeit wegen Unzuständigkeit der Behörde gegeben findet, hat es den angefochtenen Bescheid und die angefochtene Ausübung unmittelbarer verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt auf Grund der Beschwerde (§ 9 Abs. 1 Z 3 und 4) zu überprüfen.

§ 28. (1) Sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist, hat das Verwaltungsgericht die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen.

[...]

§ 31. (1) Soweit nicht ein Erkenntnis zu fällen ist, erfolgen die Entscheidungen und Anordnungen durch Beschluss.

[...]

VwGG

§ 25a. (1) Das Verwaltungsgericht hat im Spruch seines Erkenntnisses oder Beschlusses auszusprechen, ob die Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG zulässig ist. Der Ausspruch ist kurz zu begründen.

[...]

B-VG

Artikel 132.

(1) Gegen den Bescheid einer Verwaltungsbehörde kann wegen Rechtswidrigkeit Beschwerde erheben:

1. wer durch den Bescheid in seinen Rechten verletzt zu sein behauptet;
(...)

Artikel 133. (...)

(4) Gegen ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichtes ist die Revision zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird. Hat das Erkenntnis nur eine geringe Geldstrafe zum Gegenstand, kann durch Bundesgesetz vorgesehen werden, dass die Revision unzulässig ist.

3.2. Rechtliche Beurteilung

3.2.1. Im vorliegenden Fall richtet sich die Beschwerde einer Verkehrsverbund-organisationsgesellschaft im Sinne des § 17 ÖPNRV-G 1999 gegen die Erteilung einer Konzession nach dem KfVG. Es erhebt sich die Frage nach der Parteistellung sowie der daraus resultierenden Beschwerdelegitimation der Einschreiterin.

3.2.2. 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 genießt, 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 an einem konkreten Inhalt, wonach allein die Frage der Parteistellung beantwortet werden kann (vgl. VwGH 30.06.2015, 2013/03/0041 mit Verweis auf VwGH 24.09.2014, 2013/03/0003, mwN).

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 (VwGH 08.04.2019, Ra 2018/03/0086). Bloße wirtschaftliche Interessen, die durch keine Rechtsvorschrift zu rechtlichen Interessen erhoben werden, begründen keine Parteistellung (vgl. VwGH 03.04.2019, Ra 2017/08/0053 mit Verweis auf VwGH 21.01.2019, Ra 2018/03/0118 und VwGH 24.05.2006, 2006/04/0055; jeweils mwN).

3.2.3. Vorab ist festzuhalten, dass sich aus dem bloßen Umstand der Anhörung der Beschwerdeführerin in dem Konzessionswiedererteilungsverfahren und der Zustellung des Konzessionswiedererteilungsbescheids auf dem Boden der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes jedenfalls noch keine Parteistellung im Wiedererteilungsverfahren ableiten lässt (vgl. VwGH 30.06.2015, 2013/03/0041).

Vorauszuschicken ist des Weiteren, dass sich auch aus den Bestimmungen des ÖPNRV-G eine Parteistellung der Beschwerdeführerin nicht ableiten lässt. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes legt das ÖPNRV-G nach seinem § 1 nämlich die organisatorischen und finanziellen Grundlagen für den Betrieb des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs fest und sieht dazu auch Regelungen über Verkehrsverbünde vor. Jedoch stellt es keine zusätzlichen Voraussetzungen für die Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession auf (vgl. VwGH 17.12.2008, 2006/03/0014).

3.2.4. Prüfungsmaßstab für die gegenständlich zu beurteilende Frage der Parteistellung der Beschwerdeführerin ist daher das KfIG. Nach § 5 Abs. 1 Z 8 KfIG, der gemäß § 6 Abs. 1 leg cit sinngemäß auch in Verfahren über Anträge auf Wiedererteilung von Konzessionen anzuwenden ist, sind die Verkehrsverbund-organisationsgesellschaften (§ 17 ÖPNRV-G), 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, vor der Entscheidung über die Erteilung einer Berechtigung (Konzession oder Genehmigung) zu hören.

Im Gegensatz zu § 5 Abs. 1 Z 1 KfIG, der das Anhörungsrecht jener Unternehmen des öffentlichen Eisenbahnverkehrs und jener Kraftfahrlinienunternehmen normiert, in deren Verkehrsbereich (§ 14 leg cit) die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise fällt, spricht § 5 Abs. 1 Z 8 KfIG davon, dass die beantragte Kraftfahrlinie ganz oder teilweise in den Verbundraum der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft fallen muss und verweist in diesem Zusammenhang gerade nicht auf § 14 KfIG, auf den jedoch die Bestimmungen des § 7 Abs. 1 Z 4 lit b und c KfIG iZm dem Verkehrsbereich verweisen.

Da der Konzessionsausschlussgrund des § 7 Abs. 1 Z 4 lit b KfIG iVm § 14 Abs. 1, 2 und 4 KfIG ausdrücklich auf Verkehrsunternehmen abstellt, zu denen die Beschwerdeführerin nicht gehört, ist diese Bestimmung nicht anwendbar und kann daraus jedenfalls keine Parteistellung der Beschwerdeführerin abgeleitet werden.

3.2.5. Durch die Novelle BGBl. I Nr. 58/2015 hat der Gesetzgeber gesonderte Regeln für die Konkurrenzierung nicht-kommerzieller Verkehrsdienste geschaffen. Danach läuft die Erteilung einer Konzession gemäß § 7 Abs. 1 Z 4 lit c KfIG insbesondere dann öffentlichen Interessen zuwider, wenn der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G), in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 1, 3 und 5 KfIG) er ganz oder teilweise fällt, ernsthaft beeinträchtigen würde. Eine solche ernsthafte Beeinträchtigung liegt gemäß § 14 Abs. 3 KfIG dann vor, wenn bei der Führung eines nicht-kommerziellen öffentlichen Verkehrs (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G) hinsichtlich der beeinträchtigten Linie die wirtschaftliche Betriebsführung nur durch zusätzliche Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln gesichert wäre.

Insoweit die Beschwerdeführerin in der Beschwerde ausführt, durch die Erteilung der Konzession an der Erfüllung ihrer Aufgaben der Daseinsvorsorge gehindert zu werden und die ihr nach §§ 17 und 18 ÖPNRV-G übertragenen Aufgaben nicht mehr ordnungsgemäß erfüllen zu können, geht dieser Einwand somit ins Leere. Damit wird keine Beeinträchtigung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller

Verkehrsdienste aufgezeigt. § 18 ÖPNRV-G zählt als Aufgabe im Zusammenhang mit Konzessionsvergaben bloß die Anhörung nach § 5 Abs. 1 Z 8 KfIG auf. Insoweit die Beschwerdeführerin auf den Zweck des § 5 Abs. 1 Z 8 KfIG rekurriert, ist dazu auszuführen, dass diese Bestimmung - wenn auch bei sonstiger Nichtigkeit - ein bloßes Anhörungsrecht einräumt, sich allein daraus aber noch keine Parteistellung mit der Befugnis zur Erhebung einer Beschwerde ergeben kann (dabei ist darauf hinzuweisen, dass § 5 Abs. 1 leg. cit. auch die Anhörung weiterer Stellen vorsieht, welche zweifellos in diesem Zusammenhang keine eigenen materiellen Rechte geltend machen können). Vielmehr sollen durch das zwingend - bei sonstiger Nichtigkeit - einzuräumende Anhörungsrecht öffentliche Interessen im Verfahren über die Erteilung einer Konzession Berücksichtigung finden. Gerade die – ausschließlich von Amts wegen (vgl. § 68 Abs. 4 AVG) wahrnehmbare - Nichtigkeitssanktion spricht gegen die Annahme, dass der Gesetzgeber im Zusammenhang 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, obliegt damit der Behörde (bzw. der Oberbehörde im Rahmen deren Aufsichtsrechtes) und beschränkt sich der Anteil der Beschwerdeführerin daran auf die Äußerungsmöglichkeit im Rahmen der Anhörung.

3.2.6. Der Tatbestand des § 7 Abs. 1 Z 4 lit c KfIG stellt auf eine (ernsthafte) Beeinträchtigung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste iSd § 3 Abs. 3 ÖPNRV-G, also solcher die gänzlich oder teilweise durch Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln finanziert werden, ab. Verkehrsdienste sind im öffentlichen Schienenpersonenverkehr oder im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (insbesondere Krafftahrlinienverkehr) erbrachte Dienstleistungen (§ 3 Abs. 1 ÖPNRV-G). Diese Dienstleistungen werden von den einzelnen Verkehrsunternehmen erbracht. Der Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft kommt 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 Krafftahrlinienverkehr (vgl. § 18 Abs. 1 Z 9 ÖPNRV-G) zu, doch erbringt sie diese Leistungen nicht selbst. Bereits daraus ergibt sich, dass die Beschwerdeführerin selbst keine Verkehrsaufgaben

nicht-kommerzieller Verkehrsdienste erfüllt und somit nicht iSd § 7 Abs. 1 Z 4 lit c KfIG beeinträchtigt sein kann.

Dass auf das jeweilige Krafftahrlinienunternehmen als Erbringer der Dienstleistung abzustellen ist, ergibt sich auch aus der Bestimmung des § 14 Abs. 5 KfIG. Danach ist das Verkehrsunternehmen, das einen möglicherweise durch die beantragte Krafftahrlinie beeinträchtigten nicht-kommerziellen Verkehrsdienst erbringt, zur Lieferung jener Daten verpflichtet, anhand derer die Behörde beurteilen kann, wie sich der Einnahmefall auf die wirtschaftliche Betriebsführung der betreffenden Linie auswirken wird (vgl. VwGH 22.07.2020, Ra 2019/03/0163). Sofern erforderlich, ist insbesondere eine entsprechende betriebswirtschaftliche Kalkulation vorzulegen, aus der das Einnahmefordernis sowie das Erfordernis zusätzlicher Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln für eine wirtschaftliche Betriebsführung hervorgeht. Diese Bestimmung zeigt, dass das Gesetz auch im Rahmen des § 7 Abs. 1 Z 4 lit c KfIG auf eine Beeinträchtigung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben der jeweiligen Verkehrsunternehmen abstellt. Folglich lässt sich nach diesen Ausführungen eine Parteistellung der Beschwerdeführerin als Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft aus dem Gesetz nicht ableiten.

3.2.7. Wie sich aus den mit der Stellungnahme vom 22. Februar 2023 und auch mit der Beschwerde vorgelegten jeweiligen Fahrplänen ergibt, wurde für die gegenständlich ins Treffen geführten Linien *** und *** die F GmbH & Co KG als Dienstleisterin bestellt. Betreiberin der Linien *** und *** ist die G AG. Auf den gegenständlichen Linien werden die Dienstleistungen (Verkehrsdienste) somit - auf Bestellung der Beschwerdeführerin - unmittelbar von der F GmbH & Co KG und der G AG erbracht. Nach den vorstehenden Ausführungen kann nur die Erfüllung der Verkehrsaufgaben dieser Verkehrsdienste durch die von den Antragstellern beantragte Krafftahrlinie beeinträchtigt werden.

Wenn die Beschwerdeführerin vorbringt, für die erwähnten Krafftahrlinien das Einnahmefisiko zu tragen, indem sie dem Verkehrsunternehmen (hier F) einen fixen Pauschalersatz leiste, während das Verkehrsunternehmen die Tarifeinnahmen vollständig an die Beschwerdeführerin weitergebe, ist dazu anzumerken, dass die Erlangung der Parteistellung nicht von einer derartigen Regelung im Innenverhältnis

abhängen kann. Bloße wirtschaftliche Interessen, die durch keine Rechtsvorschrift zu rechtlichen Interessen erhoben werden, begründen keine Parteistellung im Verwaltungsverfahren (vgl. VwGH 23.04.1993, 92/17/0170).

3.2.8. Da somit eine die Beschwerdelegitimation in sich begreifende Parteistellung der Einschreiterin im gegenständlichen Verfahren zu verneinen ist, war die Beschwerde beschlussgemäß zurückzuweisen.

3.2.9. Von der Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung konnte gemäß § 24 Abs. 2 Z 1 zweiter Fall VwGVG abgesehen werden, da die Beschwerde zurückzuweisen war. Auch im Hinblick auf den Antrag der Beschwerdeführerin konnte von einer Verhandlung abgesehen werden, da die Akten erkennen ließen, dass die mündliche Erörterung eine weitere Klärung der Rechtssache nicht erwarten lässt und dem Entfall der Verhandlung weder Art. 6 Abs. 1 der Konvention zum Schutz der Menschenrechte und Grundfreiheiten noch Art. 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union entgegenstehen, auch zumal keine inhaltliche Entscheidung zu treffen, sondern die Beschwerde zurückzuweisen war, sohin bloß eine prozessuale Entscheidung zu treffen war. Nach der Judikatur des EGMR erfordert insbesondere in Fällen, in denen nur Rechtsfragen und keine Fragen der Beweiswürdigung strittig sind, auch Art. 6 MRK nicht zwingend die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung (VwGH 29.06.2017, Ra 2017/06/0100). Auch bedingt eine bloß prozessuale Entscheidung grundsätzlich keine mündliche Verhandlung (vgl. VwGH 21.12.2016, Ra 2016/12/0056).

3.2.10. Was die Frage der Beschwerdelegitimation einer Verkehrsverbundorganisationsgesellschaft im Verfahren über die Erteilung einer Konzession nach dem KfIG anbelangt, liegt nach Kenntnis des Gerichts eine (explizite) Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht vor. Es handelt sich dabei um eine Frage grundsätzlicher Bedeutung mit Relevanz über den Einzelfall hinaus, weshalb die Revision nach Art. 133 Abs. 4 B-VG insoweit zuzulassen ist.