OÖ. LANDESVERWALTUNGSGERICHT

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

Geschäftszeichen:
LVwG-851173/11/KL/CG

Datum:
Linz, 23. Dezember 2019

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich fasst durch seine Richterin Dr. Klempt über die Beschwerde der R GmbH, M, K, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 3. April 2019, VERK-2018-411174/5-Haf, wegen Abweisung des Ansuchens um Erteilung der Konzession zum kommerziellen Betrieb der Kraftfahrlinie R – S – P – L und zurück nach öffentlicher mündlicher Verhandlung am 17. Juli 2019 folgenden

B E S C H L U S S

I. Der Bescheid wird aufgehoben und die Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die Behörde zurückverwiesen.

II. Gegen diesen Beschluss ist eine Revision unzulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

1. Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 3. April 2019, GZ: VERK-2018-411174/5-Haf, wurde dem Ansuchen der R GmbH, K, M, eingelangt am 8. August 2018, um Erteilung der Konzession zum kommerziellen Betrieb der Kraftfahrlinie R - S – P – L und zurück im Grunde des § 7 Abs. 1 Z. 4 lit. d Kraftfahrliniengesetz 1999 Teil I, BGBl.Nr. 203 i.d.g.F. keine Folge gegeben. Die Begründung stützt sich auf den Ausschließungsgrund des § 7 Abs. 1 Z. 4 lit. d Kraftfahrliniengesetz, weil ein Vergabeverfahren für das Kraftfahrlinienbündel im O M, K und K im Oktober 2016 öffentlich verlautbart und damit eingeleitet worden ist. Die Streckenführung der gegenständlich beantragten Kraftfahrlinie fällt in den Bereich dieses Vergabeverfahrens, welches zwischenzeitig abgeschlossen wurde. Die im gegenständlichen Antrag angeführte Strecke entspricht im Wesentlichen der seit 9. Dezember 2018 durch die A L GmbH betriebenen nicht-kommerziellen Kraftfahrlinie x R – S – P – L.

2. Dagegen wurde fristgerecht Beschwerde eingebracht. Diese wurde damit begründet, dass keine Ausschlussgründe für die Erteilung der angesuchten Konzession vorliegen. Die Kraftfahrlinien x und x hätten nicht in das Ausschreibungsverfahren des OÖVG einbezogen werden dürfen, da diese Linien kommerziell (eigenwirtschaftlich) betrieben wurden. Die kommerziellen Linien x und x seien annähernd ident mit den nicht-kommerziellen Linien x und x. Es sei richtig, dass die Konzession versagt werden müsse, wenn durch Erteilung einer neuen Kraftfahrlinie der Betrieb öffentlichen Interessen zuwiderläuft. Die Konzession für die Kraftfahrlinie R – L an die Fa. A L GmbH mit Bescheid vom 15.3.2018 hätte nicht erteilt werden dürfen, wenn in deren Bereich oder auf Teilstrecken bereits eine kommerzielle Kraftfahrlinie betrieben werde. Zu diesem Zeitpunkt sei die Kraftfahrlinie x eigenwirtschaftlich betrieben worden und seien im Wesentlichen die gleichen Verkehrsdienstleistungen erbracht worden.

3. Der Landeshauptmann von Oberösterreich hat die Beschwerde samt dem bezughabenden Verwaltungsakt dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich vorgelegt und beantragt, die Beschwerde als unzulässig zurückzuweisen, in eventu als unbegründet abzuweisen. Die belangte Behörde bekräftigt ihre Entscheidungsgründe unter Hinweis auf das Schreiben der OÖ. V GmbH Nfg. & Co KG vom 12. September 2018, wonach das Vergabeverfahren für das Kraftfahrlinienbündel „O M, K und K“ im Oktober 2016 öffentlich verlautbart und damit eingeleitet wurde und die Zuschlagsentscheidung im Juni 2017 erfolgte, und daher der Ausschlussgrund gemäß § 7 Abs. 1 Z. 4 lit. d Kraftfahrliniengesetz vorliege.

4. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat Beweis erhoben durch Akteneinsichtnahme sowie durch Anberaumung und Durchführung einer

öffentlichen mündlichen Verhandlung am 17. Juli 2019, zu welcher die Beschwerdeführerin und die belangte Behörde geladen wurden und durch Vertreter erschienen sind. Weiters wurde die OÖ. V GmbH Nfg. & Co KG als Auskunftsperson geladen und hat diese teilgenommen.

4.1. Folgender relevanter Sachverhalt wird festgestellt:

Mit Antrag vom 8.8.2018 wurde von der Beschwerdeführerin um die Erteilung der Konzession zum kommerziellen Betrieb der Kraftfahrlinie R – S – P – L und zurück auf einer Länge von 21,5 km, für die Dauer von 10 Jahren, im ganzjährigen Betrieb und zu Verbundtarifen angesucht. Die beantragte Kraftfahrlinie R – S - P – L und zurück ist gleichlaufend mit der im Vergabeverfahren „Kraftfahrlinienbündel O M, K und K“ zugeschlagenen und mit Konzessionsbescheid vom 15. März 2018 als Kraftfahrlinie x an die Fa. A L GmbH vergebenen Strecke L – P – S – R. Am Vergabeverfahren hat die Beschwerdeführerin teilgenommen und ist der Bestbieterin unterlegen. Die Vergabeentscheidung wurde von der Beschwerdeführerin nicht angefochten. Allerdings wurden bei der Kraftfahrlinie x die Haltestellen S F, S S, S A, R Abzw. D und R G herausgenommen, welche aber in der beantragten Linie lt. Fahrplanentwurf noch enthalten sind. Der Antrag umfasst auch die nordöstliche Streckenführung L – R über die Bx, wobei es sich um einen Schnellkurs ohne Haltestelle handelt.
Die von der Beschwerdeführerin im kommerziellen Verkehr betriebene Kraftfahrlinie x M – S endete mit 31.1.2018. Sie wies eine Gleichlaufstrecke mit der nunmehrigen Kraftfahrlinie x zwischen A Bauhof und S Mitte auf. Sie war von der Ausschreibung des Linienbündels „O M (K)“ im Jahr 2016 erfasst und erfolgte die Zuschlagsentscheidung im Juni 2017. Die neu vergebene Kraftfahrlinie x wird ab 9.12.2018 von der im Vergabeverfahren ermittelten Bestbieterin Fa. A L GmbH betrieben.

Die Konzession für die von der Beschwerdeführerin im kommerziellen Betrieb genehmigte und betriebene Kraftfahrlinie x M – R endete mit 8.12.2018. Die Strecke wurde ebenfalls im Vergabeverfahren O M (K) ausgeschrieben und im Juni 2017 an die s GmbH als Bestbieterin vergeben. Ein Vergabenachprüfungsantrag wurde von der Beschwerdeführerin zurückgezogen. Der Teil S – R (der ehemaligen Linie x) wird von der nunmehrigen Linie x, betrieben von der Fa. A L GmbH, abgedeckt, wobei der Abschnitt S – S nicht mehr über L sondern über F führt und auch so nunmehr von der Beschwerdeführerin beantragt wurde. Die ehemalige Kraftfahrlinie x wurde von S über K nach M weitergeführt, welche Strecke nunmehr von der Kraftfahrlinie x (N/R – S – K – M – N) weitgehend bedient wird und aufgrund des im Vergabeverfahren vergebenen Zuschlages an die Fa. s GmbH von dieser mit Konzessionsbescheid vom 7.3.2018 im nicht-kommerziellen Verkehr seit 9.12.2018 betrieben wird.

Auch die für die beantragte Linie angegebenen Fahrplanzeiten sind annähernd gleich bzw. gleich den Fahrplanzeiten der bereits bestehenden Kraftfahrlinien, wobei die Fahrplanzeiten hauptsächlich auf den Schüler- und Lehrlingsverkehr abstellen. Fahrplanzeiten für die übrigen Verkehrsbenutzer, bei denen weniger Verkehrsaufkommen zu erwarten ist, werden von der beantragten Linie nicht mehr vorgesehen, werden aber ebenfalls von den vergebenen Linien gefahren.

4.2. Der Sachverhalt ergibt sich aus den vorgelegten Unterlagen und den Äußerungen der Parteien.
Dem Beweisantrag auf Einholung eines Sachverständigengutachtens zur Frage, ob ein Fahrpreisersatz für Schülerfahrten ein Zuschuss im Sinne der PSO-VO bzw. für den nicht-kommerziellen Verkehr ist, wird abgelehnt, da die Beurteilung als Zuschuss bzw. Ausgleichleistung eine Rechtsfrage ist und daher nicht einem Sachverständigenbeweis zugänglich ist.

5. Hierüber hat das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erwogen:

5.1. Gemäß § 28 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz – VwGVG hat, sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist, das Verwaltungsgericht die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen (Abs. 1).

Über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 Z. 1 B-VG hat das Verwaltungsgericht dann in der Sache selbst zu entscheiden, wenn
1. der maßgebliche Sachverhalt feststeht oder
2. die Feststellung des maßgeblichen Sachverhalts durch das Verwaltungsgericht selbst im Interesse der Raschheit gelegen oder mit einer erheblichen Kostenersparnis verbunden ist (Abs. 2).

Liegen die Voraussetzungen des Abs. 2 nicht vor, hat das Verwaltungsgericht im Verfahren über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG in der Sache selbst zu entscheiden, wenn die Behörde dem nicht bei der Vorlage der Beschwerde unter Bedachtnahme auf die wesentliche Vereinfachung oder Beschleunigung des Verfahrens widerspricht. Hat die Behörde notwendige Ermittlungen des Sachverhalts unterlassen, so kann das Verwaltungsgericht den angefochtenen Bescheid mit Beschluss aufheben und die Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die Behörde zurückverweisen. Die Behörde ist hiebei an die rechtliche Beurteilung gebunden, von welcher das Verwaltungsgericht bei seinem Beschluss ausgegangen ist (Abs. 3).

Eder/Martschin/Schmid „Das Verfahrensrecht der Verwaltungsgerichte“, 2. überarbeitete Auflage, Seite 224 f., führen dazu aus:
„Vielmehr verlangt das in § 28 VwGVG insgesamt normierte System, in dem insbesondere die normative Zielsetzung der Verfahrensbeschleunigung bzw. der Berücksichtigung einer angemessenen Verfahrensdauer ihren Ausdruck findet, dass von der Möglichkeit der

Zurückverweisung nur bei krassen bzw. besonders gravierenden Ermittlungslücken Gebrauch gemacht wird. Eine Zurückverweisung der Sache an die Verwaltungsbehörde zur Durchführung notwendiger Ermittlungen wird daher insbesondere dann in Betracht kommen, wenn die Verwaltungsbehörde jegliche erforderliche Ermittlungstätigkeit unterlassen hat, wenn sie zur Ermittlung des maßgebenden Sachverhalts (vgl. § 37 AVG) lediglich völlig ungeeignete Ermittlungsschritte gesetzt oder bloß ansatzweise ermittelt hat. Gleiches gilt, wenn konkrete Anhaltspunkte annehmen lassen, dass die Verwaltungsbehörde (etwa schwierige) Ermittlungen unterließ, damit diese dann durch das Verwaltungsgericht vorgenommen werden (VwGH 26.6.2014, Ro 2014/03/0063).“

Auch der Landeshauptmann von Oberösterreich als belangte Behörde hat in der vorliegenden Rechtssache jegliche erforderliche Ermittlungstätigkeit unterlassen, was im Folgenden näher ausgeführt wird.

5.2. Gemäß § 1 Abs. 1 Kraftfahrliniengesetz – KflG, BGBl.I. Nr. 203/1999 in der Fassung BGBl.I. Nr. 17/2019, ist Kraftfahrlinienverkehr die regelmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen durch Personenkraftverkehrsunternehmer in einer bestimmten Verkehrsverbindung, wobei Fahrgäste an vorher festgelegten Haltestellen aufgenommen und abgesetzt werden. Der Kraftfahrlinienverkehr ist ungeachtet einer etwaigen Verpflichtung zur Buchung für jedermann zugänglich.
Der innerstaatliche grenzüberschreitende Kraftfahrlinienverkehr nach Abs. 1 bedarf einer Konzession (§ 1 Abs. 3 KflG).

Gemäß § 2 Abs. 1 KflG bedarf die Erteilung einer Konzession oder einer Genehmigung eines Antrages des Personenkraftverkehrsunternehmers. Dieser ist unmittelbar bei der Aufsichtsbehörde (§ 3) einzubringen.

Die Voraussetzungen und Ausschlussgründe für die Erteilung von Berechtigungen werden in § 7 KflG wie folgt geregelt:
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

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, vorgriffe, und eines von diesen die notwendige Verbesserung der Verkehrsbedienung innerhalb einer von der Aufsichtsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist von höchstens sechs Monaten vornimmt (Abs. 1).

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 (Abs. 2).

Gemäß § 14 KflG erstreckt sich der Verkehrsbereich 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 beinträchtigen (§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. c) kann (Abs. 1).

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 (Abs. 2).

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 beeinträchtigen Linie die wirtschaftliche Betriebsführung nur durch zusätzliche Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln gesichert wäre (Abs. 3).

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 (Abs. 4).

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 (Abs. 5).

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

5.3. Die Antragstellerin hat mit Ansuchen vom 8. August 2018 um einen kommerziellen Kraftfahrlinienverkehr R – S – P – L und zurück angesucht. Dieses Ansuchen wurde gemäß § 7 Abs. 1 Z. 4 lit. d KflG mit der Begründung abgewiesen, dass die Streckenführung der gegenständlich beantragten Kraftfahrlinie in den Bereich des mit öffentlicher Verlautbarung im Oktober 2016 kundgemachten und nunmehr bereits abgeschlossenen Vergabeverfahrens der seit 9. Dezember 2018

von der A L GmbH betriebenen nicht-kommerziellen Kraftfahrlinie 220 R – S – P – L fällt.

5.3.1. In dem Erkenntnis vom 23.2.2018, Ra 2017/03/0064, führt der Verwaltungsgerichtshof aus, dass das Verwaltungsgericht seine Entscheidung grundsätzlich an der zum Zeitpunkt seiner Entscheidung maßgeblichen Sach- und Rechtslage auszurichten hat (vgl. VwGH 21.10.2014, Ro 2014/03/0076).

Auch für die Frage, ob der Ausschließungsgrund nach § 7 Abs. 1 Z. 4 lit. b bzw. lit. c KflG 1999 vorliegt, ist daher auf die jeweils aktuelle Sachlage abzustellen. Für den vorliegenden Fall ist hervorzuheben, dass zum danach maßgeblichen Zeitpunkt nicht nur bereits die Zuschlagserteilung erfolgt ist, sondern diese auch – mangels Nachprüfungsantrag seitens des Revisionswerbers – in Rechtskraft erwachsen ist, weshalb darauf gestützt die Konzessionsvergabe erfolgt ist. Wird aber im Verkehrsbereich der beantragten Linie schon eine Linie durch ein anderes Verkehrsunternehmen betrieben, kann der Ausschließungsgrund nach § 7 Abs. 1 Z. 4 lit. b bzw. (handelt es sich bei der anderen Linie um einen nicht-kommerziellen Verkehrsdienst) lit. c KflG 1999 zum Tragen kommen und ist daher zu prüfen (vgl. zu den danach bestehenden Erfordernissen etwa VwGH 20.12.2017, Ra 2016/03/0057).

Da auch im gegenständlichen Konzessionsverfahren bereits bei Antragstellung sowie auch im Zeitpunkt der Entscheidung das Vergabeverfahren Linienbündel „O M (K)“, von dem die gegenständliche Streckenführung erfasst ist, bereits abgeschlossen war (Konzessionsbescheid vom 15.3.2018 betreffend Kraftfahrlinie x an die A L GmbH), ist eine Prüfung gemäß § 7 Abs. 1 Z. 4 lit. c KflG vorzunehmen, weil der gegenständlich beantragte Kraftfahrlinienverkehr in den Verkehrsbereich eines nicht-kommerziellen Verkehrsdienstes (Kraftfahrlinie x der A L GmbH) fällt.

Es ist daher gemäß § 14 Abs. 1, 3, und 5 KflG eine ernsthafte Beeinträchtigung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben bei der Führung des konzessionierten nicht-kommerziellen öffentlichen Verkehrs zu prüfen, insbesondere ob hinsichtlich der beeinträchtigten Linie die wirtschaftliche Betriebsführung nur durch zusätzliche Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln gesichert wäre. Diesbezüglich hat 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 (§ 14 Abs. 5 KflG).

5.3.2. Diesbezüglich hat der Verwaltungsgerichtshof hinsichtlich eines berührten kommerziellen Verkehrsunternehmens im Erkenntnis vom 20.12.2017, Ra 2016/03/0057, detailliert unter Hinweis auf Erkenntnisse des VfGH vom 29.9.2017, G 243/2016 und G 236/2017 festgehalten, dass ein erhebliches öffentliches Interesse an einem möglichst gut funktionierenden System des linienmäßigen Personenverkehrs besteht. Um das Ziel einer optimalen Versorgung der Bevölkerung mit Kraftfahrlinien zu erreichen, ist es ein geeignetes und adäquates Mittel, bei der Erteilung der Kraftfahrlinienkonzession darauf Bedacht zu nehmen, welche Auswirkungen die geplante neue Kraftfahrlinie auf den bereits bestehenden Kraftfahrlinien- und Eisenbahnlinienverkehr hat. Der Konzessionsausschließungsgrund des (nunmehrigen) § 7 Abs. 1 Z. 4 lit. b erster Satz iVm § 14 Abs. 2 KflG 1999 soll dieses Ziel durch die Prüfung erreichen, ob das Verkehrsunternehmen hinsichtlich der gefährdeten Linie einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmenausfall erleidet (vgl. VwGH 17.12.2008, 2006/03/0014). Danach ist die Gefährdung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben anhand amtswegiger Sachverhaltsermittlungen zu beurteilen; die Bestimmung des (nunmehrigen) § 14 Abs. 4 KflG 1999 bedeutet keine Nachweis-, sondern lediglich eine Mitwirkungspflicht des betroffenen Verkehrsunternehmens durch Zurverfügungstellung von Daten (mit weiteren Nachweisen). Bei der Prüfung nach § 7 Abs. 1 Z. 4 lit. b erster Satz iVm § 14 Abs. 2 KflG 1999 ist zu berücksichtigen, dass nicht schon geringfügige wirtschaftlich nachteilige Folgen die Versagung einer weiteren Konzession rechtfertigen können (vgl. VwGH 22.10.2012, 2010/03/0095 und 0096) und es bei der Beurteilung auch nicht auf die Existenzgefährdung des bestehenden - möglicherweise zahlreiche andere Kraftfahrlinien betreibenden - Verkehrsunternehmens (vgl. VwGH 12.9.2006, 2005/03/0096; 25.2.2009, 2007/03/0150) ankommt. § 14 Abs. 2 KflG stellt nicht darauf ab, ob (bloß) Teile der gefährdeten Linie durch die beantragte Linie allenfalls unwirtschaftlich würden; erforderlich ist vielmehr die Prüfung, ob ein die wirtschaftliche Betriebsführung der (gesamten) „gefährdeten Linie" sichtlich in Frage stellender Einnahmenausfall zu erwarten ist (vgl. VwGH 25.3.2009, 2008/03/0090, und VwGH 22.10.2010, 2010/03/0095 und 0096).

Analog zu der vom VwGH geschilderten Prüfung einer ernsthaften Gefährdung eines kommerziellen Verkehrsunternehmens ist im gegenständlichen Fall daher eine Prüfung einer ernsthaften Beeinträchtigung des berührten nicht-kommerziellen Verkehrsdienstes im Sinn des § 7 Abs. 1 Z. 4 lit. c und § 14 Abs. 1, 3 und 5 KflG nach den in der zitierten Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes vorgegebenen Anforderungen durchzuführen.

5.3.3. Da die belangte Behörde in unrichtiger Rechtsauffassung den Ausschließungsgrund des § 7 Abs. 1 Z. 4 lit. d KflG angenommen hat und daher nicht einmal ansatzweise Sachverhaltsermittlungen im Hinblick auf eine Beeinträchtigung des konzessionierten nicht-kommerziellen Verkehrsdienstes

durchgeführt hat, war daher im Sinn des § 28 Abs. 3 VwGVG eine Unterlassung jeglicher erforderlicher Ermittlungstätigkeiten im Sinn der dazu angeführten Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes gegeben, sodass eine Zurückverweisung an die belangte Behörde gemäß § 28 Abs. 3 zweiter Satz VwGVG gerechtfertigt ist. Die belangte Behörde wird im Grunde der oben angeführten ausführlichen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes anhand der vom Verkehrsunternehmen ihm bekanntgegebenen Daten bzw. allenfalls unter Heranziehung einer betriebswirtschaftlichen Kalkulation, aus der das Einnahmenerfordernis sowie das Erfordernis zusätzlicher Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln für eine wirtschaftliche Betriebsführung hervorgeht, das Vorliegen einer ernsthaften Beeinträchtigung der Führung des nicht-kommerziellen öffentlichen Verkehrs zu prüfen haben. Ebenso sind die weiteren erforderlichen Voraussetzungen nach § 7 KflG einer Prüfung zu unterziehen.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

5.4. Die Antragstellerin suchte um die Konzessionserteilung zum kommerziellen Betrieb an. Hiezu ist zur Klarstellung Folgendes auszuführen:

5.4.1. Gemäß § 1 des Öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrsgesetzes 1999 – ÖPNRV-G 1999, BGBl. I. Nr. 204/1999 i.d.F. BGBl. I Nr. 59/2015, legt dieses Bundesgesetz 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 Verkehrsverbünden fest.

Gemäß § 3 des ÖPNRV-G 1999 sind Verkehrsdienste im öffentlichen Schienenpersonenverkehr oder im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (insbesondere Kraftfahrlinienverkehr) erbrachte Dienstleistungen (Abs. 1).

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

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

Dazu führen die Erläuterungen der Regierungsvorlage 511 der XXV GP im Allgemeinen Teil aus:

„Eine Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist jeder Vorteil, insbesondere finanzieller Art, der mittelbar oder unmittelbar von einer zuständigen Behörde aus öffentlichen Mitteln während

des Zeitraums der Erfüllung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung oder in Verbindung mit diesem Zeitraum gewährt wird. Als gemeinwirtschaftliche Verpflichtung wird eine von der zuständigen Behörde festgelegte oder bestimmte Anforderung im Hinblick auf die Sicherstellung von im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsdiensten definiert, die der Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte. In diesem Sinne sind die entsprechenden Begriffsdefinitionen für Verkehrsdienste im Hinblick auf die Gewährung von Ausgleichszahlungen für den Betrieb des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs in Österreich im Rahmen dieses Regelungsvorhabens neu auszurichten."

Im Besonderen Teil ist den Erläuterungen zu § 3 zu entnehmen:
„Da die (bisherige) Unterscheidung in eigenwirtschaftliche Verkehrsdienste und gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste inhaltlich nicht mehr den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 entspricht, sind die Begriffsdefinitionen für die Erbringung von Ausgleichszahlungen im Rahmen dieses Regelungsvorhabens neu auszurichten.
Im neuen Abs. 2 wird die Begriffsdefinition der kommerziellen Verkehrsdienste eingeführt. Unter einem kommerziellen Verkehrsdienst ist jener zu verstehen, der weder gänzlich noch teilweise durch Ausgleichzahlungen aus öffentlichen Mitteln finanziert wird.
Ein nicht-kommerzieller Verkehr im Sinne des neuen Abs. 3 liegt dann vor, wenn eine den Verkehrsdienst finanzierende Zahlung an das Verkehrsunternehmen gänzlich oder teilweise aus öffentlichen Mitteln gespeist wird. Auch wenn diese Zahlung nicht durch eine Körperschaft des öffentlichen Rechts erfolgt, sondern durch einen privaten Dritten aus öffentlichen Mitteln, die für den Betrieb des öffentlichen Personennah- oder Regionalverkehrs gewidmet sind oder waren, liegt dennoch ein nicht-kommerzieller Verkehrsdienst vor."

In Abschnitt IV des ÖPNRV-G 1999 wird die Finanzierung geregelt, darunter in § 26 die Finanzierung der Unternehmen, die Personennah- und Regionalverkehre betreiben, wobei § 26 Abs. 1 Z. 4 ÖPNRV-G 1999 als Bundesmittel zur Abgeltung der Verkehrsdienste die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes den Verkehrsunternehmen direkt oder im Weg der V für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt gemäß § 29 und von Semestertickets für Studierende zufließenden Einnahmen vorgesehen sind. Die Höhe der für den Ersatz der Fahrpreise für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrt durch die Bundesministerin bzw. den Bundesminister für Familien und Jugend getragenen finanziellen Mittel sowie der Verrechnungsmodus werden in § 29 ÖPNRV-G 1999 geregelt.

5.4.2. Die dem ÖPNRV-G 1999 zu Grunde liegende Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (kurz PSO-VO) legt folgende Erwägungen dar:
„Weichenstellungen für die Zukunft sind die Gewährleistung sicherer, effizienter und hochwertiger Personenverkehrsdienste durch einen regulierten Wettbewerb, der auch die Transparenz und Leistungsfähigkeit öffentlicher

Personenverkehrsdienste garantiert, und zwar unter Berücksichtigung sozialer, umweltpolitischer und raumplanerischer Faktoren, oder das Angebot spezieller Tarifbedingungen zugunsten bestimmter Gruppen von Reisenden, wie etwa Rentner, und die Beseitigung von Ungleichheiten zwischen Verkehrsunternehmen aus verschiedenen Mitgliedstaaten, die den Wettbewerb wesentlich verfälschen können (Erwägungsgrund 4).

Viele Personenlandverkehrsdienste, die im allgemeinen wirtschaftlichen Interesse erforderlich sind, können derzeit nicht kommerziell betrieben werden. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten müssen Maßnahmen ergreifen können, um die Erbringung dieser Dienste sicherzustellen. Zu diesen Mechanismen, die sie nutzen können, um die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste sicherzustellen, zählen unter anderem die Gewährung ausschließlicher Rechte an die Betreiber eines öffentlichen Dienstes, die Gewährung einer finanziellen Ausgleichsleistung für Betreiber eines öffentlichen Dienstes sowie die Festlegung allgemeiner Vorschriften für den Betrieb öffentlicher Verkehrsdienste, die für alle Betreiber gelten (Erwägungsgrund 5).

Um die öffentlichen Personenverkehrsdienste optimal nach den Bedürfnissen der Bevölkerung gestalten zu können, müssen alle zuständigen Behörden die Möglichkeit haben, die Betreiber eines öffentlichen Dienstes gemäß den Bedingungen dieser Verordnung frei auszuwählen und dabei die Interessen von kleinen und mittleren Unternehmen zu berücksichtigen. Um die Anwendung der Grundsätze der Transparenz, der Gleichbehandlung konkurrierender Betreiber und der Verhältnismäßigkeit zu gewährleisten, wenn Ausgleichsleistungen oder ausschließliche Rechte gewährt werden, müssen in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag der zuständigen Behörde an den ausgewählten Betreiber eines öffentlichen Dienstes die Art der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die vereinbarten Gegenleistungen festgelegt werden (Erwägungsgrund 9).

Die von den zuständigen Behörden gewährten Ausgleichsleistungen zur Deckung der Kosten, die durch die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen verursacht werden, sollten so berechnet werden, dass übermäßige Ausgleichsleistungen vermieden werden (Erwägungsgrund 27).

Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen können sich im Bereich des Personenlandverkehrs als erforderlich erweisen, damit die mit öffentlichen Dienstleistungen betrauten Unternehmen gemäß festgelegten Grundsätzen und unter Bedingungen tätig sein können, die ihnen die Erfüllung ihrer Aufgaben ermöglichen. Diese Ausgleichsleistungen können unter bestimmten Voraussetzungen gemäß Artikel 73 des Vertrags mit dem Vertrag vereinbar sein. Zum einen müssen sie gewährt werden, um die Erbringung von Diensten sicherzustellen, die Dienste von allgemeinem Interesse im Sinne des Vertrags sind. Um ungerechtfertigte Wettbewerbsverfälschungen zu vermeiden, darf die

Ausgleichsleistung zum anderen nicht den Betrag übersteigen, der notwendig ist, um die Nettokosten zu decken, die durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursacht werden, wobei den dabei erzielten Einnahmen sowie einem angemessenen Gewinn Rechnung zu tragen ist (Erwägungsgrund 34).“

Die PSO-VO regelt daher in Art. 1 Abs. 1 Unterabsatz 1, dass die Verordnung festlegt, unter welchen Bedingungen die zuständigen Behörden den Betreibern eines öffentlichen Dienstes eine Ausgleichsleistung für die ihnen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursachten Kosten und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung solcher Verpflichtungen gewähren, wenn sie ihnen gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegen oder entsprechende Aufträge vergeben.

Artikel 2 der PSO-VO enthält Begriffsbestimmungen. Danach ist öffentlicher Personenverkehr Personenbeförderungsleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse, die für die Allgemeinheit diskriminierungsfrei und fortlaufend erbracht werden (lit. a).

Eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung ist eine von der zuständigen Behörde festgelegte oder bestimmte Anforderung im Hinblick auf die Sicherstellung von im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die der Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte (lit. e).

Eine Ausgleichsleistung für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ist jeder Vorteil, insbesondere finanzieller Art, der mittelbar oder unmittelbar von einer zuständigen Behörde aus öffentlichen Mitteln während des Zeitraums der Erfüllung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung oder in Verbindung mit diesem Zeitraum gewährt wird (lit. g).

Eine allgemeine Vorschrift ist eine Maßnahme, die diskriminierungsfrei für alle öffentlichen Personenverkehrsdienste derselben Art in einem bestimmten geografischen Gebiet, das im Zuständigkeitsbereich einer zuständigen Behörde liegt, gilt (lit. l).

Gemäß Art. 6 Abs. 1 der PSO-VO entspricht jede Ausgleichsleistung im Zusammenhang mit einer allgemeinen Vorschrift oder einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag unabhängig von den Vergabemodalitäten den Bestimmungen des Art. 4.

Gemäß Art. 4 PSO-VO sind in den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und den allgemeinen Vorschriften die vom Betreiber eines öffentlichen Dienstes zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und die geografischen

Geltungsbereiche klar zu definieren, sind zuvor in objektiver und transparenter Weise die Parameter, anhand deren gegebenenfalls die Ausgleichsleistung berechnet wird, und die Art und der Umfang der gegebenenfalls gewährten Ausschließlichkeit aufzustellen. Dabei ist eine übermäßige Ausgleichsleistung zu vermeiden. Weiters sind die Durchführungsvorschriften für die Aufteilung der Kosten, die mit der Erbringung von Dienstleistungen in Verbindung stehen, festzulegen. Diese Kosten können insbesondere Personalkosten, Energiekosten, Infrastrukturkosten, Wartungs- und Instandsetzungskosten für Fahrzeuge des öffentlichen Personenverkehrs, das Rollmaterial und für den Betrieb der Personenverkehrsdienste erforderliche Anlagen sowie die Fixkosten und eine angemessene Kapitalrendite erfassen.

5.4.3. Es hat daher der Verwaltungsgerichtshof bereits in seiner Entscheidung vom 9.4.2013, GZ: 2011/04/0042, wobei das KflG sowie das ÖPNRV-G noch nicht im Hinblick auf das Inkrafttreten der VO 1370/2007 geändert wurde, ausgeführt, dass für den Fall, dass der Konzessionsinhaber bereit ist, eine Linie eigenwirtschaftlich zu führen, ohne Ausgleichsleistungen für die Erfüllung einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung in Anspruch zu nehmen, eine Neuerteilung der Konzession ausschließlich in dem nach § 5 KflG zu führenden Verfahren erfolgen kann, ohne dass es dabei auf eine Verknüpfung mit einem Vergabeverfahren ankäme bzw. ohne dass die Konzessionserteilung vom Ausgang eines Vergabeverfahrens abhängig gemacht werden könnte. Damit kann auf Grundlage der geltenden Rechtslage bei Vorliegen eines Konzessions(Wiedererteilungs)antrags für eine eigenwirtschaftlich geführte Kraftfahrlinie die Konzessionserteilung auch nicht unter Hinweis auf ein – im Rahmen der Bestellung von Verkehrsdienstleistungen – auszuschreibendes Linienbündel, in welches die bisher eigenwirtschaftlich betriebene Kraftfahrlinie einzugliedern wäre, verweigert werden. ……..

Die Frage, ob die Konzessionserteilung nach KflG unter Hinweis auf eine vergaberechtliche Ausschreibung eines Linienbündels verweigert werden kann, hängt davon ab, ob die betroffene Kraftfahrlinie vom Antragsteller eigenwirtschaftlich geführt werden kann. Zur Gemeinwirtschaftlichkeit bzw. gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung verweist der Verwaltungsgerichtshof auf Art. 2 lit. e und lit. g der VO 1370/2007 sowie insbesondere auf die dazu ergangene Judikatur des EuGH vom 24. Juli 2003 in der Rechtssache C-280/00, Altmark Trans GmbH, und kommt zu dem Ergebnis, „dass die (in § 3 Abs. 2 ÖPNRV-G genannten) Fahrpreisersätze Ausgleichsleistungen im Sinne der VO 1370/2007 sind und somit Verkehrsdienste, deren Kosten auch durch derartige Fahrpreisersätze gedeckt werden, ungeachtet ihrer möglichen Eigenwirtschaftlichkeit im Sinne des § 3 Abs. 2 ÖPNRV-G gemeinwirtschaftlich im Sinne der VO 1370/2007 sind.“

Insbesondere das bereits zitierte Urteil des Europäischen Gerichtshofes vom 24. Juli 2003, C-280/00, definiert im Gegensatz zum Beihilfenbegriff in Art. 92

Abs. 1 EG-Vertrag die Ausgleichsleistung als einen öffentlichen Zuschuss, der sich auf einen Ausgleich der mit der Erfüllung von auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes verbundenen Kosten beschränke, den begünstigten Unternehmen aber keinen wirklichen Vorteil verschaffe, weil jedes Unternehmen den öffentlichen Zuschuss erhalten könne, sofern es die staatlich auferlegten öffentlichen Verkehrsdienste erbringe. Die staatliche Maßnahme ist als Ausgleich anzusehen, der die Gegenleistung für Leistungen bildet, die von den Unternehmen, denen sie zu Gute kommt, zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht werden, sodass diese Unternehmen in Wirklichkeit keinen finanziellen Vorteil erhalten und die genannte Maßnahme somit nicht bewirkt, dass sie gegenüber den mit ihnen im Wettbewerb stehenden Unternehmen in eine günstigere Wettbewerbsstellung gelangen (Rn. 72 und 87 des zitierten Urteils). Ein derartiger Ausgleich ist jedoch nur dann nicht als staatliche Beihilfe zu qualifizieren, wenn 4 Voraussetzungen erfüllt sind (Rn. 88).
Darunter wird insbesondere in Rn. 92 ausgeführt „der Ausgleich darf nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken. Nur bei Einhaltung dieser Voraussetzung ist gewährleistet, dass dem betreffenden Unternehmen kein Vorteil gewährt wird, der dadurch, dass er die Wettbewerbsstellung dieses Unternehmens stärkt, den Wettbewerb verfälscht oder zu verfälschen droht.“

Aus all diesen Erwägungen ist daher den Ausführungen des Beschwerdeführers, insbesondere auch im Hinblick auf die von ihm vorgelegte Mitteilung des Bundeskanzleramtes, Sektion V Familien und Jugend, entgegenzuhalten, dass im Gegensatz zu den einen Vorteil verschaffenden Beihilfen Ausgleichsleistungen im europarechtlichen Sinn keinen wirklichen Vorteil verschaffen, sondern lediglich Gegenleistungen für Leistungen im Rahmen der Erfüllung von gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen darstellen. In diesem Sinne sind daher auch die als Fahrpreisersätze titulierten Leistungen der öffentlichen Hand als Gegenleistung für die Erbringung der Verkehrsdienstleistung anzusehen und als Ausgleichsleistung für die erbrachten Leistungen im Rahmen der übernommenen Verpflichtungen zu sehen. Es handelt sich aber insbesondere deshalb als Ausgleich, weil nach der österreichischen Rechtslage SchülerInnen und Lehrlinge zur Freifahrt nach dem Familienlastenausgleichsgesetz 1967 idgF. berechtigt sind, mit anderen Worten keinerlei Fahrpreise zu entrichten haben, sodass diese entgehenden Fahrkarteneinnahmen (auch beim Beschwerdeführer) von der öffentlichen Hand ausgeglichen werden im Sinne der oben zitierten Gegenleistung für eine erbrachte Verkehrsdienstleistung. Da aber unbestritten feststeht, dass auf der beantragten Kraftfahrlinie größtenteils Schüler und Lehrlinge transportiert werden, also mit Freifahrten in erheblichem Ausmaß zu rechnen ist, wäre die Erbringung der Verkehrsdienstleistung im kommerziellen Betrieb ohne die bereits erwähnten Fahrpreisersätze als Ausgleichsleistungen für die Schüler- und Lehrlingsfreifahrten

wohl nicht möglich. Insbesondere hat die Antragstellerin lt. dem bekanntgegebenen Fahrplan die Verkehrsdienstleistung auf den Schüler- und Lehrlingsverkehr abgestellt. Es ist daher davon auszugehen, dass diese Verkehrsdienstleistungen zumindest teilweise wenn nicht sogar gänzlich aus öffentlichen Mitteln finanziert werden und daher als nicht-kommerzielle Verkehrsdienste im Sinn des § 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999 anzusehen sind.
Dass die Fahrpreisersätze (Ausgleichsleistungen) nur kostendeckend inklusive einem angemessenen Gewinn sind, regelt schon die PSO-VO und hindert nicht an der Definition als gemeinwirtschaftliche (nicht-kommerzielle) Verpflichtung.

6. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

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

Die Entscheidung stützt sich auf die Judikatur des Europäischen Gerichtshofes sowie die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes. Das entscheidende Gericht weicht nicht von der höchstgerichtlichen Judikatur ab. Auch ist keine darüber hinausgehende Rechtsfrage zu klären.

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

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

Parteienvertreter oder im Beisein eines solchen abgegeben, so kann er binnen drei Tagen schriftlich oder zur Niederschrift widerrufen werden.

H i n w e i s

Verfahrenshilfe ist einer Partei zur Gänze oder zum Teil zu bewilligen, wenn die Partei außerstande ist, die Kosten der Führung des Verfahrens ohne Beeinträchtigung des notwendigen Unterhalts zu bestreiten und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint.
Einer juristischen Person oder einem sonstigen parteifähigen Gebilde ist die Verfahrenshilfe zu bewilligen, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder von ihr/ihm noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können, und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint; das gleiche gilt für ein behördlich bestelltes Organ oder einen gesetzlichen Vertreter, die für eine Vermögensmasse auftreten, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder aus der Vermögensmasse noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können.

Für das Beschwerdeverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verfassungsgerichtshof einzubringen.

Für das Revisionsverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen. Im Antrag ist, soweit zumutbar, kurz zu begründen, warum die Revision entgegen dem Ausspruch des Verwaltungsgerichtes für zulässig erachtet wird.

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Dr. Klempt