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-851874/7/HW/BK

Datum:
Linz, 14. Februar 2024

IM NAMEN DER REPUBLIK

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seinen Richter Dr. Wiesinger über die Beschwerde der R GmbH, M, gegen den Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 12.06.2023, GZ: VERK-2017-235302/79-Ga, betreffend Abweisung eines Antrags auf Wiedererteilung der Konzession zum kommerziellen Betrieb einer Kraftfahrlinie

zu Recht:

I. Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

II. Gegen diese Entscheidung ist eine Revision unzulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

I. Verfahrensgang:

I.1. Dem gegenständlichen Beschwerdeverfahren ging folgendes, auf das Wesentliche zusammengefasste Vorverfahren voraus:

I.1.1. Mit Ansuchen vom 19.05.2017 beantragte die Beschwerdeführerin (im Folgenden: Bf) die Wiedererteilung der Konzession zum kommerziellen Betrieb der Kraftfahrlinie 8 M – S für die Dauer von 10 Jahren sowie die Genehmigung zur Koppelung mit der Kraftfahrlinie 89 und die Genehmigung zum Einsatz von Omnibussen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 18 t und 12 m Länge und Kleinbussen (9-sitzige Personenkraftwagen).

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Oberösterreich (im Folgenden: belangte Behörde) vom 19.11.2018, GZ: Verk-2017-235302/44-Hai, wurde ausgesprochen, dass dem Ansuchen der Bf vom 19.05.2017 um Wiedererteilung der Konzession zum kommerziellen Betrieb der Kraftfahrlinie 8 M – S sowie Koppelungsgenehmigung mit der Kraftfahrlinie 8029 gemäß § 7 Abs. 1 Z 4 lit. d Kraftfahrliniengesetz (KflG) keine Folge gegeben wird. Begründend wurde ausgeführt, dass der Ausschließungsgrund nach § 7 Abs. 1 Z 4 lit. d KflG vorliege, weil bereits ein Vergabeverfahren nach den anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechts oder der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zur Vergabe eines nicht-kommerziellen Kraftfahrlinienverkehrs eingeleitet worden sei, der sich ganz oder zum Teil auf die im Wesentlichen gleichen Verkehrsleistungen wie der beantragte Kraftfahrlinienverkehr beziehe.

I.1.2. Dagegen wurde fristgerecht Beschwerde eingebracht.

Der Landeshauptmann von Oberösterreich hat die Beschwerde samt dem Bezug habenden Akt vorgelegt. Im Vorlageschreiben wurde im Wesentlichen auf die Angaben der Oö. V GmbH Nfg. & Co KG hingewiesen und ausgeführt, es liege der Ausschließungsgrund gemäß § 7 Abs. 1 Z 4 lit. d Kraftfahrliniengesetz vor.

I.1.3. Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat die Beschwerde mit Erkenntnis vom 08.04.2019, GZ: LVwG-851106/4/KL/CG, als unbegründet abgewiesen. Begründend führte das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich im Wesentlichen aus, dass die mit Bescheid vom 30.11.2017 gewährte Wiedererteilung der Konzession zum Betrieb der Kraftfahrlinie 8028 mit 31.01.2018 abgelaufen sei und sohin ab diesem Zeitpunkt eine Konzession für die Kraftfahrlinie 8 nicht bestanden habe. Im Zeitpunkt der nunmehrigen Entscheidung des Landesverwaltungsgerichtes Oberösterreich habe ein Vergabeverfahren zur Vergabe eines nicht-kommerziellen Kraftfahrlinienverkehrs bereits stattgefunden, der

jedenfalls zum Teil gleiche Verkehrsleistungen wie der beantragte Kraftfahrlinienverkehr aufweise. Es sei daher zum Zeitpunkt der Entscheidung der Ausschließungsgrund des § 7 Abs. 1 Z 4 lit. d KflG gegeben.

I.1.4. Über die dagegen vom Beschwerdeführer eingebrachte Revision entschied der Verwaltungsgerichtshof mit Erkenntnis vom 16.11.2021, Ra 2019/03/0065, dahingehend, dass das angefochtene Erkenntnis wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes aufgehoben wird. In der Begründung führt der Verwaltungsgerichtshof wie folgt aus:

„18 Wird aber im Verkehrsbereich der beantragten Linie schon eine Linie durch ein anderes Verkehrsunternehmen betrieben, kann nach der Rechtsprechung der Ausschließungsgrund des § 7 Abs. 1 Z 4 lit. b bzw. – wenn es sich (wie in den vorliegenden Fällen) bei der anderen Linie um einen nicht-kommerziellen Verkehrsdienst handelt – lit. c KflG zum Tragen kommen und ist daher zu prüfen (vgl. erneut VwGH 23.2.2018, Ra 2017/03/0064, mwN).

19 Der revisionswerbenden Partei ist sohin zuzustimmen, dass in den gegenständlichen Revisionsfällen jeweils der Ausschließungsgrund des § 7 Abs. 1 Z 4 lit. c KflG zu prüfen gewesen wäre. Der vom Verwaltungsgericht herangezogene Ausschließungsgrund des § 7 Abs. 1 Z 4 lit. d KflG kommt – wie die revisionswerbende Partei zutreffend ausführt – schon ausweislich seines Wortlauts nur in Betracht, wenn ein Vergabeverfahren nach den anwendbaren Bestimmungen des Vergaberechts oder der Verordnung (EG) 1370/2007 zur Vergabe eines nicht-kommerziellen Kraftfahrlinienverkehrs, der sich ganz oder zum Teil auf die im Wesentlichen gleichen Verkehrsleistungen wie der beantragte Kraftfahrlinienverkehr bezieht, eingeleitet wurde, also noch anhängig ist. Ist hingegen im maßgeblichen Zeitpunkt – hier: Entscheidungszeitpunkt des Verwaltungsgerichts – das Vergabeverfahren bereits abgeschlossen, die Zuschlagserteilung bereits erfolgt und in Rechtskraft erwachsen und darauf gestützt die Konzessionsvergabe an ein anderes Verkehrsunternehmen bereits erfolgt, welches im Verkehrsbereich der beantragten Linie mit der nicht-kommerziellen Streckenführung betraut ist, ist der Ausschließungsgrund nach § 7 Abs. 1 Z 4 lit. c KflG zu prüfen.

20 Es wäre daher in den vorliegenden Fällen gemäß § 7 Abs. 1 Z 4 lit. c KflG zu prüfen gewesen, ob der von der revisionswerbenden Partei jeweils beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999), in deren Verkehrsbereich (§ 14 Abs. 1, 3 und 5 KflG) er ganz oder teilweise fällt, ernsthaft beeinträchtigen würde. Eine ernsthafte Beeinträchtigung der Erfüllung der Verkehrsaufgaben liegt gemäß § 14 Abs. 3 KflG dann vor, wenn bei der Führung eines nicht-kommerziellen öffentlichen Verkehrs (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999) hinsichtlich der beeinträchtigten Linie die wirtschaftliche Betriebsführung nur durch zusätzliche Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln gesichert wäre (vgl. zur Prüfung nach § 7 Abs. 1 Z 4 lit. c KflG auch VwGH 22.7.2020, Ra 2019/03/0163).“

I.1.5. Im fortgesetzten Verfahren hob das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich den Bescheid auf und verwies die Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die Behörde zurück. Begründend führte das Landesverwaltungs-

gericht Oberösterreich im Wesentlichen aus, dass die belangte Behörde keine Sachverhaltsermittlungen im Hinblick auf eine Beeinträchtigung des konzessionierten nicht-kommerziellen Verkehrsdienstes durchgeführt habe.

I.2. Mit dem nunmehr in Beschwerde gezogenen Bescheid vom 12.06.2023, GZ: VERK-2017-235302/79-Ga, wies die belangte Behörde den Antrag der Bf vom 19.05.2017 auf Wiedererteilung der Konzession zum Betrieb der Kraftfahrlinie 8 M – S als kommerzieller Verkehrsdienst ab. Auf Basis eines umfangreichen Beweisverfahrens beurteilte sie den von ihr festgestellten Sachverhalt im Wesentlichen damit, dass die konzessionswerbende Bf zwar die Voraussetzungen gemäß § 7 Abs. 1 Z 1 und 2 KflG erfülle, jedoch die Art der Linienführung keine zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses im Sinne des § 7 Abs. 1 Z 3 KflG gewährleiste. Darüber hinaus laufe die Erteilung der Konzession den öffentlichen Interessen zuwider (§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. c KflG).

I.3. Dagegen erhob die Bf mit Schreiben vom 10.07.2023 Beschwerde an das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich und brachte dieses bei selbigem ein (Eingang am 12.07.2023). Die Beschwerde wurde am 13.07.2023 an die belangte Behörde gemäß §§ 12, 17 VwGVG iVm § 6 AVG per E-Mail und postalisch weitergeleitet. In der Beschwerde wird wörtlich Folgendes vorgebracht:

„In offener Frist erheben wir Beschwerde gegen die oben angeführten Bescheide.
Nachstehend Gründe die uns eine Rechtswidrigkeit der Bescheide vermuten läst, und zwar:
Auf Grund des Erkenntnis VWGH in Wien vom 16.11.2021 RA.2019/03/0066-7 wurden mit Beschluss des Landesverwaltungsgerichtes O.Ö. vom 02.056.2022 LVwG-851107/13KI/CG und LVwG851106/13/KI/CG die Bescheide des Landeshauptmannes von O.Ö. vom 19.11.2018 Verk. 2018-153693/14-Ha und Verk.2017-235302/44Hai aufgehoben. […]
Also die Konzessionsbehörde ist überhaupt nicht eingegangen auf das oben angeführte Erkenntnis des VWGH Auch auf unsere Stellungnahmen und Vorwürfe seit dem Ansuchen im Jahr 1917 und 1918 um die Wiedererteilung der Genehmigung der betriebenen Kfl. 8 und 89 (das hier laut Kfl. Gesetz Betreiber einer kommerziellen Kfl vor Erteilung einer nichtkommerziellen gehört werden müssen). Es wurde überhaupt nicht reagiert auf unsere Stellungnahme vom 20. Sept. 2022 und der gleichen.
Gravierend ist das man nicht reagiert und hört auf das Erkenntnis des VWGH in Wien das wäre die Pflicht der Verwaltungsbehörden diese so sinngemäß umzusetzen.
Der Gesetzgeber hat sich ja was gedacht, als das Kfl. Gesetz beschlossen wurde, nur bei uns liegt es bei den Verwaltungsbehörden die das Kfl. Gesetz unserer Meinung nicht richtig umsetzten.
Wen man die Vergütung des Familienministeriums die als Pauschalvergütung für erbrachte Leistung für (Schüler und Lehrlingsfreifahrten) an die Verkehrsverbünde ausbezahlt wird, als öffentlichen Zuschuss oder Ausgleichzahlungen darstellt, so ist dies Haltung unserer Meinung nicht richtig und der falsche Weg.
Mann versucht hier Leistungsbezogene Pauschalabgeltungen aus dem Familienministerium als Ausgleichszahlungen oder Zuschuss zu definieren.

Die Pauschalabgeltung bekommt der Verbund für Hin und Rückfahrt der Schüler und Lehrlinge.
Wenn jedoch der Schüler oder Lehrling nur hin zur Schule fährt und zurück nicht, so kassier unserer Meinung der Verbund Geld ohne die Leistung zu erbringen. Jede Gemeinde im Verbundraum zahlt für den Öffentlichen nicht kommerziellen Linienverkehr das alles wäre bei kommerziellen Linienbetrieb unserer Meinung einzusparen.
Der Gesetzgeber hat ja nicht umsonst nicht kommerzielle und kommerzielle Kfl. in das Kfl. Gesetz aufgenommen.
Denn das System wie der OÖVG betreibt, ist unserer Meinung nicht richtig, es führt zu Abhängigkeit und vielleicht auch nach Jahren zur Unfinanzierbarkeit weil immer mehr gefordert wird. ‚Also ein Faß ohne Boden' Und wenn die Forderung nicht erfüllt wird , stehen womöglich die Busse nächsten Tag stiel. Wollen wir so ein System ?
Die Freie Marktwirtschaft hat unser Land zum Wohlstand gemacht, denn wir jetzt haben.
Darum wer übernimmt hier die Verantwortung, das kommerzielle Linienbetreiber nicht ermittelt wurden und die Folge ist unserer Meinung,. das dadurch Steuergelder verbraucht werden, die bei kommerziellen Linienbetrieb einsparen hätte können.
Es fehlt auch an der Ausschreibung für den Bestbitter und Qualifikation, wer dieses Öffentlichen Personennah und Regionalverkehrs Konzept umsetzen sollte! Es wurde in o.ö. diese Aufgabe unserer Meinung einfach ohne Ausschreibung an den OÖVG übertragen. Es ist zwar eine Fa. die zu 100% dem Land O.Ö. gehört, aber wer sagt das diese Fa. das am besten und am billigsten macht. Auch die Konzessionsbehörde untersteht dem Land o.ö. der OÖVG zu 100% dem Land o.ö. das ist keine Gute Optik und in einem Rechtstadt unserer Meinung nicht gut. Außerdem wenn wann die Verfahren seit 1917 der R GmbH verfolgt, so kommt man zum Schluss, das die Konzessionsbehörde unserer Meinung nicht mehr unabhängig Handlungsfähig ist.
Auch das VWGH Erkenntnis vom 16. Nov. 2021 wird wieder ignoriert, und überhaupt nicht eingegangen, was der VWGH angeführt hat. Die Erkenntnisse wurden ja nicht umsonst aufgehoben !.
Wir schlagen daher vor ein Gerichtlich beeidetes Gutachterunternehmen oder Medien-unternehmen ersuchen ein Gutachten und zu recherchieren, inwieweit die EU Verordnung 1370/2007 und das österreichische Kfl. Gesetz richtig oder nicht richtig umgesetzt wurde.
Auch die Durchleuchtung der Verfahren um Wiedererteilung einer Konzession für den kommerziellen Linienbetrieb ist erforderlich ob hier nicht Strafrechtliche Handlungen vorliegen."
[Hervorhebungen nicht übernommen]

I.4. Mit Schreiben vom 21.08.2023 legte die belangte Behörde den Bezug habenden Verwaltungsakt samt Beschwerdeschrift dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich zur Entscheidung vor.

II.1. Festgestellter Sachverhalt:

Mit Ansuchen vom 19.05.2017 beantragte die Bf die Wiedererteilung der Konzession zum kommerziellen Betrieb der Kraftfahrlinie 8 M – S für die Dauer von 10 Jahren sowie die Genehmigung zur Koppelung mit der Kraftfahrlinie 89 und die Genehmigung zum Einsatz von Omnibussen mit einem höchstzulässigen

Gesamtgewicht von 18 t und 12 m Länge und Kleinbussen. In diesem Ansuchen wurde betreffend die Frage, ob „in dem von der Kraftfahrlinie berührten Verkehrsbereich bereits öffentliche Verkehre tätig“ sind, eine bestehende Parallelverkehrsstrecke O – S angeführt. Die beantragte Kraftfahrlinie 8 M – S umfasst eine Strecke von 8 km mit laut Fahrplan 8 Stationen (M, R, O, Oh Mitte, Oh Bauhof, G, I Werk, S Markt) und soll mit der ebenfalls beantragten Kraftfahrlinie 89 M – K – S – R gekoppelt werden, sodass eine durchgehende Befahrung ermöglicht wird. Der vorgelegte Fahrplan sieht Fahrten nur an Schultagen vor. [Ansuchen der Bf; unbestrittene Feststellungen angefochtener Bescheid]

Mit Ansuchen vom 07. bzw. 14.05.2018 wurde von der Bf die Wiedererteilung der Konzession zum Betrieb der Kraftfahrlinie 89 M – K – S – R im kommerziellen Betrieb für die Dauer von 10 Jahren sowie die Genehmigung zum Einsatz vom Omnibussen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 18 t und 12 m Länge und von Kleinbussen beantragt, welches Ansuchen den Gegenstand des hg. Beschwerdeverfahrens zu GZ: LVwG-851873 bildet.

Ein Teil der angestrebten Strecke wird bereits auf bestehenden nicht-kommerziell betriebenen Kraftfahrlinien befahren. Die beantragte Kraftfahrlinie 8 M – S entspricht im Abschnitt A Bauhof (Bf-Bezeichnung: Oh Bauhof) bis S Ortsmitte (Bf-Bezeichnung: S Markt) der Streckenführung der nicht-kommerziellen Linie 22. Diese Linie (Linie 22) wurde in einem Vergabeverfahren ausgeschrieben, wobei im Vergabeverfahren nach dem Bundesvergabegesetz die A L GmbH als Bestbieterin ermittelt wurde. Es wurde mit dieser Gesellschaft ein Verkehrsdienstvertrag nach der Bruttomethode abgeschlossen und es erfolgte eine Konzessionserteilung, diese Gesellschaft betreibt nunmehr die Linie 22. Die beantragte Kraftfahrlinie 89 M – K – S – R ist mit Ausnahme des Streckenabschnittes S – L – M – S gleichlaufend mit Teilstrecken der nicht-kommerziellen Linien 23 und 27. Diese Linien (Linien 23 und 27) wurden in einem Vergabeverfahren ausgeschrieben, wobei im Vergabeverfahren nach dem Bundesvergabegesetz die S GmbH (früher: Sa GmbH) als Bestbieterin ermittelt wurde. Es wurde mit dieser Gesellschaft ein Verkehrsdienstvertrag nach der Bruttomethode abgeschlossen und es erfolgte eine Konzessionserteilung, diese Gesellschaft betreibt nunmehr die Linien 233 und 237. [Ansuchen der Bf; Stellungnahme OÖVG vom 02.11.2022; unbestrittene Feststellungen angefochtener Bescheid]

Das Verkehrsbedürfnis auf der Strecke der verfahrensgegenständlich angestrebten Kraftfahrlinie bzw. bei Berücksichtigung der Koppelung auf den Strecken der Kraftfahrlinien 8 und 89 ist durch die bestehenden nicht-kommerziellen Verkehre auf den Linien 220 23 und 27 abgedeckt, ein darüberhinausgehendes Verkehrsbedürfnis besteht nicht. Das Verkehrsangebot auf den Linien 22, 23 und 27 wird zu über 75 % von Schülern und Lehrlingen genutzt, die zahlenden Fahrgäste bilden einen Prozentsatz von unter 25 %. Der Bedarf für diese zahlenden Fahrgäste wurde auf den bereits befahrenen Strecken bis dato ohne Beanstandungen von den nicht-kommerziellen Linien gedeckt. Die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf stellen die einzigen Einnahmen für den nicht-kommerziellen

Linienverkehr (auf den Linien 22, 23 und 27) dar, die nicht aus öffentlichen Geldern finanziert werden. Durch die verfahrensgegenständlich beantragte zusätzliche Linie würde sich diese Einnahmequelle der bereits bestehenden nicht-kommerziellen Linie reduzieren. [Stellungnahme der Stadtgemeinde Rohrbach-Berg; Stellungnahme OÖVG vom 02.11.2022; unbestrittene Feststellungen angefochtener Bescheid]

Die Verkehrsdienstleistungen auf den nicht-kommerziellen Linien 22, 23 und 27 werden überwiegend aus öffentlichen Mitteln (Pauschalabgeltung des Bundes für die Beförderung fahrberechtigter Schüler/innen bzw. Lehrlinge sowie Beiträge des Bundes, des Landes Oberösterreich und der Gemeinde zu je etwa einem Drittel) finanziert. Die Fahrgasteinnahmen pro Jahr belaufen sich beim Betrieb der Kraftfahrlinie 22 auf etwa 21.800 Euro, für die Kraftfahrlinien 23 und 27 zusammen jährlich auf etwa 18.000 Euro. [Stellungnahme OÖVG vom 02.11.2022; unbestrittene Feststellungen angefochtener Bescheid]

Die prognostizierten Gesamtkosten für die Bf für die beantragten Strecken M – S und retour sowie M – K – S – R und retour belaufen sich bei Befahrung der gekoppelten Kraftfahrlinien 8 und 89 pro Jahr auf ca. 74.980,80 Euro. Die Bf müsste diese Kosten durch Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf decken, um auf den beantragten Strecken einen kommerziellen Verkehrsdienst betreiben zu können. [Stellungnahme OÖVG vom 02.11.2022; unbestrittene Feststellungen angefochtener Bescheid]

Daraus folgt, dass selbst bei vollständiger Abwanderung der zahlenden Fahrgäste von den nicht-kommerziell betriebenen Linien 220, 233 und 237 zu den angestrebten Linien der antragstellenden Bf die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf nicht annähernd die Kosten der Bf abdecken würden. [Stellungnahme OÖVG vom 02.11.2022; unbestrittene Feststellungen angefochtener Bescheid] Die Bf ist selbst der Ansicht, dass eine „[w]irtschaftliche und zweckmäßige Befriedigung [des Verkehrsbedürfnisses mit] einer kommerziellen Linie […] nur mit den mitbefördern von Schülern und dem zuscheiden des Fahrpreisersatz[es …] aus dem Familienlastenausgleichsfond des Familienministeriums funktionieren [kann]“. [Eingabe der Bf vom 19.01.2023]

Derzeit stellt sich das wirtschaftliche Konzept der nicht-kommerziellen Kraftfahrlinien 22, 23 und 27 wie folgt dar [Stellungnahme OÖVG vom 02.11.2022; unbestrittene Feststellungen angefochtener Bescheid]:

Nicht-kommerzielle Linien (Bestandsverkehr)	Linie 22	Linie 23	Linie 27
Jahreskilometer	108.500 km	122.600 km	50.500 km
Kosten pro Jahr für den Bruttovertrag	EUR 299.500,00	EUR 302.600,00	EUR 104.000,00
Einnahmen aus der Schüler- und Lehrlingsbeförderung pro Jahr	EUR 58.000,00	EUR 87.600,00	EUR 54.000,00
Fahrgasteinnahmen pro Jahr	EUR 21.800,00	EUR 14.800,00	EUR 3.200,00
Finanzierung aus öffentlichen Mitteln (Bund, Land OÖ, Gemeinden zu etwa je 1/3)	EUR 219.700,00	EUR 200.200,00	EUR 46.800,00
Schüler-/Lehrlingsbeförderung und Öffentliche Mittel	EUR 277.700,00	EUR 287.000,00	EUR 100.800,00
Kostendeckung durch Fahrgasteinnahmen	7,85%	5,14%	3,17%

Der Bund leistet für die Beförderung jener Schüler/innen bzw. Lehrlinge, die eine Fahrberechtigung haben, eine Pauschalabgeltung für jedes Schuljahr (= Ausgleichszahlung aus öffentlichen Mitteln). Hinzu tritt eine Finanzierung aus öffentlichen Mitteln, welche zu je etwa einem Drittel vom Bund, dem Land Oberösterreich und den Gemeinden finanziert wird. [Stellungnahme OÖVG vom 02.11.2022; unbestrittene Feststellungen angefochtener Bescheid]
Laut der Stellungnahme der OÖVG vom 02.11.2022 können sich auf Basis der im Dezember 2028 endenden Verkehrsdienstverträge infolge einer Abwanderung von zahlenden Fahrgästen zu den von der Bf beantragten Kraftfahrlinien für die Kraftfahrlinien 22, 23 und 27 linienbezogen folgende Einnahmeausfälle ergeben [Stellungnahme OÖVG vom 02.11.2022; unbestrittene Feststellungen angefochtener Bescheid]:

Nicht-kommerzielle Linien (Bestandsverkehr)	Linie 22	Linie 23	Linie 27
Einnahmenausfall pro Jahr	EUR 21.800,00	EUR 14.800,00	EUR 3.200,00
Einnahmenausfall VDV-Restlaufzeit	EUR 130.800,00	EUR 88.800,00	EUR 19.200,00

II.2. Beweiswürdigung: Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den vorgelegten Akt der belangten Behörde. Daraus ergibt sich der entscheidungswesentliche Sachverhalt widerspruchsfrei, die einzelnen Feststellungen gründen vor allem auf dem jeweils in Klammer Angeführten. Der unter Punkt II.1. festgestellte Sachverhalt wurde im

Wesentlichen auch bereits von der belangten Behörde im angefochtenen Bescheid so angenommen. Die Bf hat den von der belangten Behörde im angefochtenen Bescheid festgestellten Sachverhalt in der Beschwerde nicht (substantiiert) bestritten, sodass das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich von der Richtigkeit des von der belangten Behörde festgestellten Sachverhalts ausgeht, zumal der von der belangten Behörde angenommene Sachverhalt mit den vorliegenden Unterlagen, vor allem mit der Stellungnahme der OÖVG, in Einklang steht. Ergänzend ist auszuführen, dass die Feststellungen die wirtschaftliche Betriebsführung betreffend auf einer ausführlichen Kalkulation und Stellungnahme der OÖVG basieren, deren Ausführungen sich auch die betroffenen Konzessionsnehmerinnen (A L GmbH und S GmbH) vollinhaltlich angeschlossen haben. Diese wurde auch der Stadtgemeinde Rohrbach-Berg zur Kenntnis gebracht und verweist diese in ihren Ausführungen zum Verkehrsbedürfnis (Stellungnahme vom 08.11.2022) auf diese Kalkulation. Die OÖVG legt in ihrer Stellungnahme nachvollziehbar dar, dass in Oberösterreich Verkehrsdienstverträge nach dem „Brutto-Prinzip“ abgeschlossen werden und demnach das Verkehrsunternehmen von der OÖVG sein Entgelt auf Basis der gefahrenen Fahrplankilometer erhält, wobei es im Gegenzug sämtliche Einnahmen aus dem Linienverkehr an die OÖVG abzuführen hat, weshalb auch die OÖVG das wirtschaftliche Risiko des Einnahmeausfalles trage. Aufgrund dieser Vorgehensweise ist die OÖVG für das erkennende Gericht auch jenes „Unternehmen“, welches die Daten liefern und beurteilen kann, wie sich der Einnahmeausfall auf die wirtschaftliche Betriebsführung auswirken wird. Dass durch die beantragte zusätzliche Linie ein Einnahmeausfall aufgrund der Abwanderung von zahlenden Fahrgästen zu erwarten ist, erscheint schon angesichts der beantragten Streckenführung plausibel, dies wurde von der Bf auch nicht bestritten. Seitens der Bf wurden im Übrigen trotz Aufforderung durch die belangte Behörde keine Daten zur wirtschaftlichen Betriebsführung übermittelt und es ließ die Bf die ihr zur Kenntnis gebrachten Daten der OÖVG unkommentiert. Eine öffentliche mündliche Verhandlung war nicht erforderlich, da diese weder von der Bf, noch von der belangten Behörde beantragt wurde und die Akten erkennen lassen, dass die mündliche Erörterung eine weitere Klärung der Rechtssache nicht erwarten lässt, insbesondere wurde der Sachverhalt von der Bf auch nicht substantiiert in Zweifel gezogen.

III. In rechtlicher Hinsicht ist Folgendes auszuführen:

III.1. Gemäß § 1 Abs. 1 Kraftfahrliniengesetz – KflG, BGBl. I Nr. 203/1999 in der Fassung BGBl. I Nr. 18/2022, 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 und grenzüberschreitende Kraftfahrlinienverkehr nach Abs. 1 bedarf einer Konzession (§ 1 Abs. 3 KflG).

Gemäß § 2 Abs. 1 KflG bedarf die Erteilung einer Konzession eines Antrags des Personenkraftverkehrsunternehmers.

Die Voraussetzungen und Ausschlussgründe für die Erteilung von Berechtigungen werden in § 7 Abs. 1 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 nichtkommerzieller 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 nichtkommerziellen 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 Verkehrsbe-

dienung innerhalb einer von der Aufsichtsbehörde festzusetzenden angemessenen Frist von höchstens sechs Monaten vornimmt (Abs. 1).

Gemäß § 3 Abs. 1 Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999 – ÖPNRV-G 1999 sind Verkehrsdienste im öffentlichen Schienenpersonenverkehr oder im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (insbesondere Kraftfahrlinienverkehr) erbrachte Dienstleistungen.
Kommerzielle Verkehrsdienste sind solche, die weder gänzlich noch teilweise durch Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln finanziert werden (§ 3 Abs. 2 ÖPNRV-G 1999).
Nicht-kommerzielle Verkehrsdienste sind solche, die nicht unter Abs. 2 fallen (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999).

Gemäß § 14 Abs. 1 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.

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

III.2. Die Bf hat mit dem verfahrensgegenständlichen Ansuchen die Wiedererteilung der verfahrensgegenständlichen Konzession für einen kommerziellen Kraftfahrlinienverkehr auf 10 Jahre beantragt. Dieses Ansuchen wurde im Vorverfahren gemäß § 7 Abs. 1 Z 4 lit. d KflG abgewiesen. Diese Abweisungsentscheidung wurde mit Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 16.11.2021 behoben.

Vor dem Hintergrund dieses höchstgerichtlichen Erkenntnisses, wonach auf Basis der aktuellen Sachlage zu prüfen ist, ob ein Ausschließungsgrund im Sinne des § 7 Abs. 1 Z 4 KflG vorliegt, ist Folgendes auszuführen:

III.3. Wenngleich die Bf ausgehend vom angefochtenen Bescheid möglicherweise die Konzessionsvoraussetzungen des § 7 Abs. 1 Z 1 und 2 KflG erfüllt, so führt ihr verfahrensgegenständliches Ansuchen nicht zum Erfolg:

Wie sich aus dem festgestellten Sachverhalt ergibt, wird ein Teil der verfahrensgegenständlich angestrebten Strecke bereits auf bestehenden nicht-kommerziell betriebenen Kraftfahrlinien befahren. So entspricht die Kraftfahrlinie 8 M – S im Abschnitt A Bauhof (Bf-Bezeichnung: O Bauhof) bis S Ortsmitte (Bf-Bezeichnung: S Markt) der Streckenführung der nicht-kommerziellen Linie 22. Die Linie 22 wurde in einem Vergabeverfahren ausgeschrieben, wobei die A L GmbH als Bestbieterin

im Zuge des 2016 eingeleiteten und rechtskräftig abgeschlossenen Vergabeverfahrens „Linienbündel Oberes Mostviertel“ ermittelt wurde.
Die verfahrensgegenständliche Kraftfahrlinie 8028 soll mit der ebenfalls beantragten Kraftfahrlinie 89 M – K – S – R gekoppelt werden. Die Kraftfahrlinie 89 M – K – S – R ist mit Ausnahme des Streckenabschnittes S – L – M – S gleichlaufend mit Teilstrecken der nicht-kommerziellen Linien 23 und 27. Die Linien 23 und 27 wurden in einem Vergabeverfahren ausgeschrieben, wobei die S GmbH (früher: Sa GmbH) als Bestbieterin ermittelt wurde.

Diese Verkehrsleistungen (nicht-kommerziellen Linien 22, 23 und 27) werden, wie sich aus dem festgestellten Sachverhalt ergibt, überwiegend durch Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln finanziert und stellen daher nicht-kommerzielle Verkehrsdienste im Sinne des § 3 Abs. 3 ÖPNRVG-G 1999 dar.

Vor diesem Hintergrund, insbesondere dem bereits abgeschlossenen Vergabeverfahren nach dem Bundesvergabegesetz, ist der Ausschlussgrund des § 7 Abs. 1 Z 4 lit. c KflG zu prüfen (vgl. VwGH 16.11.2021, Ra 2019/03/0066 RN 19). Demnach ist zu prüfen, ob der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste (§ 3 Abs. 3 ÖPNRV-G 1999), in deren Verkehrsbereich er ganz oder teilweise fällt, „ernsthaft beeinträchtigen“ würde, wohingegen bei kommerziellen Verkehrsdiensten darauf abzustellen wäre, ob der beantragte Kraftfahrlinienverkehr die Erfüllung der Verkehrsaufgaben durch die kommerziellen Verkehrsunternehmen in seinem Verkehrsbereich „ernsthaft zu gefährden geeignet“ ist (zu dieser Differenzierung siehe VwGH 22.07.2020, Ra 2019/03/0163).

Hierzu hat die belangte Behörde im durchgeführten Ermittlungsverfahren alle relevanten Informationen bei der OÖVG, sohin jener Gesellschaft, die die Verkehrsdienstverträge der Verkehrsunternehmen zur Abrechnung bringt, in Übereinstimmung mit den nicht-kommerziellen Linienbetreibern eingeholt (vgl. hierzu die im Behördenakt befindlichen Stellungnahmen der OÖVG, der S GmbH und der A L GmbH). Auf Basis dieser Informationen ist nunmehr zu prüfen, ob bei Erfüllung der Verkehrsaufgaben nicht-kommerzieller Verkehrsdienste die wirtschaftliche Betriebsführung nur durch zusätzliche Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln gesichert wäre.

Vorauszuschicken ist, dass der Verwaltungsgerichtshof bereits festgehalten hat, dass Fahrpreisersätze vor dem Hintergrund der Art. 1 Abs. 1 zweiter Unterabsatz sowie Art. 2 lit. e und g der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 Ausgleichszahlungen im Sinne der VO 1370/2007 sind (vgl. zur Auslegung dieser VO vor deren Umsetzung in das ÖPNRV-G 1999 und KflG: VwGH 09.04.2013, 2011/04/0042; vgl. auch die ErlRV 511 Blg NR XXV. GP, 1ff). Sohin sind auch die Fahrpreiserstattungen für Schüler- und Lehrlingsfahrten, wenngleich diese seitens des Bundesministeriums für Wirtschaft, Familie und Jugend aus Mitteln des Ausgleichs-

fonds für Familienbeihilfen gezahlt werden, als Ausgleichszahlungen im Sinne des KflG zu verstehen.

Nach dem vorliegenden wirtschaftlichen Konzept der nicht-kommerziell betriebenen Linien 220, 233 und 237 werden diese nur zu 25 % von zahlenden Fahrgästen genutzt, welche einen Deckungsbeitrag zu den anfallenden Kosten für die jeweils betriebene Linie von 7,85 % (Linie 220), 5,14 % (Linie 233) und 3,17 % (Linie 237) leisten und bilden ausschließlich diese den Bereich an Beförderungen, der nicht aus öffentlichen Geldern finanziert wird. Diese stellen auch die einzige Einnahmequelle dar, die nicht aus öffentlichen Mitteln finanziert wird. Sämtliche übrigen Einnahmen stammen, wie sich aus dem festgestellten Sachverhalt ergibt, aus öffentlichen Mitteln. Ca. 75 % des Verkehrsbedürfnisses auf den Linien 220, 233 und 237 ergeben sich aus Schüler- und Lehrlingstransporten, welche in Form von Ausgleichszahlungen öffentlich subventioniert werden, darüber hinaus übernehmen Bund, Land und Gemeinden je etwa ein Drittel der Finanzierung der aushaftenden Kosten. Aus betriebswirtschaftlicher Perspektive führt daher jede Abwanderung eines zahlenden Fahrgastes zur Erhöhung der für eine Kostendeckung erforderlichen Ausgleichszahlung. Wie sich aus dem festgestellten Sachverhalt ergibt, würden sich durch die verfahrensgegenständlich beantragte zusätzliche Linie die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf der bereits bestehenden nicht-kommerziellen Linie reduzieren, sodass infolge einer solchen Einnahmenreduzierung zusätzliche Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln zu leisten wären. Schon insofern ist daher davon auszugehen, dass die von der Bf beantragte verfahrensgegenständliche Kraftfahrlinie den bereits konzessionierten öffentlichen Verkehr ernsthaft beeinträchtigt und deshalb die Erteilung der Konzession den öffentlichen Interessen im Sinne des § 7 Abs. 1 Z 4 lit. c KflG zuwiderläuft.

Im Übrigen sei hinsichtlich der Schüler- und Lehrlingsbeförderung noch auf Folgendes hingewiesen: Selbst wenn man davon ausgehen würde, dass die Bf öffentliche Mittel aus der Schülerbeförderung lukrieren könnte (ob die Voraussetzungen hierfür überhaupt vorlägen, kann an dieser Stelle dahingestellt bleiben), würde dies bei einer wirtschaftlichen Betrachtungsweise bedeuten, dass jeglicher Betrag an öffentlichen Mitteln, den die Bf auf diesem Wege lukriert, seitens der öffentlichen Hand doppelt geleistet werden müsste: Einerseits würden die Fahrpreisersätze aus der Schüler- und Lehrlingsbeförderung an die Bf ausbezahlt werden, andererseits müssten die bei der A L GmbH geringeren Einnahmen aus diesen Fahrpreisersätzen durch höhere Ausgleichszahlungen von Bund, Land und den Gemeinden substituiert werden, damit deren Kostendeckung erhalten bleibt.

Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass die von der Bf beantragte Erteilung der Konzession zum kommerziellen Betrieb der Kraftfahrlinie 8 M – S den öffentlichen Interessen im Sinne des § 7 Abs. 1 Z 4 lit. c KflG zuwiderläuft.

III.4. Selbst wenn man aber davon ausgehen sollte, dass das öffentliche Interesse im Sinne des § 7 Abs. 1 Z 4 lit. c KflG durch die von der Bf beantragte Kraftfahrlinie nicht beeinträchtigt werden würde, fehlt es der konzessionswerbenden Bf schon an der grundlegenden Voraussetzung des § 7 Abs. 1 Z 3 KflG:

Nach dieser Regelung ist eine Konzession (nur) zu erteilen, wenn die Art der Linienführung eine zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses gewährleistet. Ausgehend vom festgestellten Sachverhalt ergibt sich, dass der Kostenschätzung zum Betrieb der beantragten (gekoppelten) Linien lediglich potenzielle Fahrgasteinnahmen des kommerziellen Betriebes von rund 39.800 Euro (Einnahmen der Linien 220, 233 und 237, wobei deren Streckenführung über jene von der Bf beantragten hinausgehen) gegenüberstehen. Die Bf hat im Übrigen bereits im Zuge des erstinstanzlichen Verfahrens in einer Stellungnahme selbst ausgeführt, dass eine wirtschaftliche und zweckmäßige Befriedigung einer „kommerziellen Linie“ nur dann möglich wäre, wenn sie Schüler „mitbefördern“ würde und einen „Fahrpreisersatz“ aus dem „Familienlastenausgleichsfonds des Familienministeriums“ erhält. Weitere Kraftfahrlinien im antragsgegenständlichen Verkehrsbereich gewährleisten daher nicht die zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des in Betracht kommenden (Gesamt)-Verkehrsbedürfnisses, sondern es ist die Art der verfahrensgegenständlich beantragten Linienführung nicht wirtschaftlich und reduziert zudem die Wirtschaftlichkeit der bestehenden nicht-kommerziellen Linie noch weiter. Die Bf ist den diesbezüglichen Ausführungen im angefochtenen Bescheid (wonach verfahrensgegenständlich die Art der Linienführung eine zweckmäßige und wirtschaftliche Befriedigung des in Betracht kommenden Verkehrsbedürfnisses gerade nicht gewährleistet) im Übrigen in der Beschwerde auch nicht entgegengetreten. Zur Wirtschaftlichkeit der angestrebten Kraftfahrlinie legte die Bf – trotz Aufforderung – zudem auch keine Angaben oder Unterlagen vor und die Bf äußerte sich auch nicht substantiiert dazu.

Es fehlt der konzessionswerbenden Bf sohin auch an der grundlegenden Voraussetzung des § 7 Abs. 1 Z 3 KflG.

III.5. Zum Beschwerdevorbringen ist noch Folgendes auszuführen:

Wie bereits ausgeführt, stellen die Fahrpreiserstattungen für Schüler- und Lehrlingsfahrten Ausgleichszahlungen dar (vgl. VwGH 09.04.2013, 2011/04/0042). Selbst wenn man jedoch davon ausgehen würde, dass dies nicht der Fall ist, so würde dennoch jede Abwanderung eines zahlenden Fahrgastes zur Erhöhung der (für die Kostendeckung erforderlichen) Ausgleichszahlungen (für die nicht-kommerziell betriebenen Linien 22, 23 und 27) führen: Wie sich aus dem festgestellten Sachverhalt ergibt, reichen nämlich die Einnahmen aus der Schüler- und Lehrlingsbeförderung samt den Fahrgasteinnahmen auch insgesamt nicht aus, um die nicht-kommerziell betriebenen Linien 22, 23 und 27 zu finanzieren und es

sind weitere öffentliche Mittel (von Bund, Land OÖ, Gemeinden) erforderlich. Da sich durch die beantragte zusätzliche Linie die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf der bereits bestehenden nicht-kommerziellen Linie reduzieren, wären sohin unabhängig von der Einstufung der Fahrpreiserstattungen für Schüler- und Lehrlingsfahrten jedenfalls zusätzliche Ausgleichszahlungen aus öffentlichen Mitteln zu leisten.

Zu den Beschwerdeausführungen, welche im Wesentlichen darauf abstellen, dass die Verkehrsplanung in Oberösterreich bzw. die Befriedigung des Verkehrsbedürfnisses durch nicht-kommerziell betriebene Linien kritisiert wird, ist auszuführen, dass Sache des vorliegenden Beschwerdeverfahrens vor dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich ausschließlich die beantragte Wiedererteilung der Konzession zum kommerziellen Betrieb einer Kraftfahrlinie ist. Inwieweit die Verkehrsplanung in Oberösterreich insgesamt als zweckmäßig anzusehen ist, ist daher vom Landesverwaltungsgericht Oberösterreich im vorliegenden Verfahren nicht zu prüfen.

Auch unter Berücksichtigung des Beschwerdevorbringens ist daher spruchgemäß zu entscheiden.

IV. 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. Die gegenständliche Entscheidung erfolgte unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes anhand der konkreten Umstände des vorliegenden Einzelfalles, sodass dieser Entscheidung keine Bedeutung über den gegenständlichen Einzelfall hinaus zukommt.

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. Wiesinger