



VERWALTUNGSGERICHT WIEN

1190 Wien, Muthgasse 62
Telefon: (43 01) 4000 DW 38600
Telefax: (43 01) 4000 99 38600
E-Mail: post@vgw.wien.gv.at
DVR: 4011222

GZ: VGW-101/042/7781/2017-3
H. GmbH

Wien, 30.6.2017

GZ: VGW-101/042/7791/2017
L. d.o.o.

Geschäftsabteilung: VGW-B

Das Verwaltungsgericht Wien hat durch seinen Richter Mag. DDr. Tessar über 1) die Beschwerde der H. GmbH, vertreten durch Rechtsanwälte GmbH, gegen den Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, vom 10.03.2017, ZI. BMVIT-842.023/0008-IV/ST7/2015, mit welchem der Antrag H. GmbH vom 22.12.2016 auf Wiedererteilung der Konzession zum Betrieb der österreichischen Teilstrecke der internationalen Linie W. - B. - U. - A. gemäß 3 13 Abs. 3 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG 1991) zurückgewiesen wurde (protokolliert zu VGW-101/042/7781/2017), und 2) die Beschwerde der L. d.o.o., vertreten durch Rechtsanwalt, gegen den Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, vom 12.04.2017, ZI. BMVIT-841.632/0003-IV/ST4/2017, mit welchem der Antrag der L. d.o.o. vom 9.3.2017 auf Wiedererteilung der Konzession zum Betrieb der österreichischen Teilstrecke der internationalen Linie A. - U. - B. - W. gemäß § 13 Abs. 3 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG 1991) zurückgewiesen wurde (protokolliert zu VGW-101/042/7791/2017),

den

BESCHLUSS

gefasst:

1) zu VGW-101/042/7781/2017:

I. Gemäß § 28 Abs. 1 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz – VwGVG wird der Beschwerde stattgegeben und der angefochtene Bescheid behoben.

II. Gegen diese Entscheidung ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz – VwGG eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz – B-VG unzulässig.

2) zu VGW-101/042/7791/2017:

I. Gemäß § 28 Abs. 1 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz – VwGVG wird der Beschwerde stattgegeben und der angefochtene Bescheid behoben.

II. Gegen diese Entscheidung ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz – VwGG eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs. 4 Bundes-Verfassungsgesetz – B-VG unzulässig.

Begründung

Der Spruch und die Begründung des gegenständlich bekämpften Bescheids des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, vom 10.03.2017, ZI. BMVIT-842.023/0008-IV/ST7/2015, lauten wie folgt:

„Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie weist den Antrag vom 22. Dezember 2016 der Firma H. GmbH Gr. auf Wiedererteilung der Konzession zum Betrieb der österreichischen Teilstrecke der internationalen Linie W. - B. - U. - A. gemäß § 13 Abs. 3 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991, BGBl. Nr. 51, zurück.

Begründung

Die Firma H. GmbH beantragte mit Schreiben vom 22. Dezember 2016 die Wiedererteilung der mit 5. Juni 2016 befristeten Konzession zum Betrieb der österreichischen Teilstrecke der internationalen Linie W. - B. - U. - A..

Das bmvit hat der Fa. H. mit Schreiben vom 14.02.2017, GZ. BMVIT-842.023/0003-IV/ST4/2017, aufgetragen, den Antrag auf Wiedererteilung der Konzession durch Behebung folgenden Mangels vorzunehmen:

„Eine Wiedererteilung der Konzession gem. § 29 KfIG setzt voraus, dass dem bisherigen Konzessionsinhabers eine Kraftfahrlinienkonzession rechtskräftig verliehen wurde.

Das Verfahren über die erstmalige Erteilung der Konzession zum Betrieb der österreichischen Teilstrecke der internat. Kfl. W. - B. - U. - A. ist jedoch noch beim Verwaltungsgericht Wien, dem Verfassungsgerichtshof wegen des vom Verwaltungsgericht Wien beantragten Gesetzesprüfungsverfahrens und beim Verwaltungsgerichtshof über die außerordentliche Revision gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts Wien über die aufschiebende Wirkung der Beschwerden anhängig.

(Über die ao. Revision bezüglich der aufschiebenden Wirkung wurde mittlerweile vom VwGH entschieden.)

Somit ist die Konzession nicht rechtskräftig und eine Wiedererteilung gem. § 29 KfIG

nicht möglich. Das Konzessionsansuchen ist daher in Form eines Antrags auf Neuerteilung der Konzession einzubringen.“

Für die Mängelbehebung wurde eine Frist von vierzehn Tagen ab Erhalt dieses Schreibens gewährt bzw. darauf hingewiesen, dass nach fruchtlosem Ablauf dieser Frist der Antrag vom auf Wiedererteilung der Konzession für gegenständlichen Linienverkehr gemäß § 13 Abs. 3 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz als unzulässig zurückgewiesen wird.

Da die Fa. H. GmbH bis dato dem Mängelbehebungsauftrag - einen Antrag auf Neuerteilung der Konzession einzubringen - trotz nachweislicher Zustellung (It. Rückschein wurde das ho. Schreiben vom 14.02.2017, GZ. BMVIT-842.023/0003-IV/ST/2017 am 20. Februar 2017 übernommen) und Hinweis auf die Rechtsfolgen nicht vorgelegt hat, war das Ansuchen um Wiedererteilung der Konzession gemäß § 13 Abs. 3 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991, BGBl. Nr. 51, zurück zuweisen.“

In der gegen diesen Bescheid eingebrachten Beschwerde vom 20.4.2017 wurde im Wesentlichen ausgeführt wie folgt:

„2.1 Vorgeschichte

2.1.1 Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 29.6.2015, GZ: BMVIT-842.023/0008-IV/ST7/2015 wurde der Beschwerdeführerin die Konzession für die österreichische Teilstrecke der internationalen Krafftahrtlinie W. - B. - U. - A. erteilt.

Beweis: Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 29.6.2015, GZ: BMVIT-842.023/0008-IV/ST7/2015 (Beilage ./A)

2.1.2 Gegen diesen Bescheid wurde am 4.8.2015 vom Unternehmen Au. gesellschaft m.b.H. Beschwerde erhoben.

2.1.3 Die nunmehrige Beschwerdeführerin stellte mit Schriftsatz vom 1.10.2015 den Antrag, das Verwaltungsgericht möge die aufschiebende Wirkung der Beschwerde der Au. vom 4.8.2015 durch Beschluss ausschließen.

2.1.4 Vom Verwaltungsgericht Wien wurde mit Beschluss vom 8.7.2016 zu den GZ VGW-101 /V/042/6546/2016-1 und VGW-101A//042/6547/2016 ausgesprochen, dass gemäß § 28 Abs 1 iVm § 15 Abs 2 VwGVG dem Antrag der nunmehrigen Beschwerdeführerin Folge gegeben wird und die aufschiebende Wirkung der Beschwerde der Au. gesellschaft m.b.H. ausgeschlossen wird.

Beweis: Beschluss des Verwaltungsgerichts Wien vom 8.7.2016 zu den GZ VGW-101 /V/042/6546/2016-1 und VGW-101A//042/6547/2016 (Beilage ./B).

2.1.5 Gegen diesen Beschluss wurde am 18.8.2016 von Seiten Au. gesellschaft m.b.H. außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof erhoben. Das Verfahren ist anhängig. Dem Antrag der Au. gesellschaft m.b.H. auf Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung der außerordentlichen Revision, wurde mit Beschluss vom 3.2.2017 zu GZ Ra 2016/03/0092 bis 0093-10 nicht stattgegeben. Begründend führte der Verwaltungsgerichtshof unter anderem aus wie folgt:

„Eine derartige Konkretisierung der sie treffenden Nachteile hat die revisionswerbende Partei, die bloß pauschal auf einen „gravierenden Umsatzrückgang und Kundenverlust verweist unterlassen, sodass dem Antrag schon aus diesem Grunde nicht stattzugeben war.“

Beweis: Beschluss des Verwaltungsgerichtshofes vom 3.2.2017 zu GZ Ra 2016/03/0092 bis 0093-10 (Beilage VC).

2.1.6 In keinem der anhängigen Verfahren wurden bis dato von Seiten Au. gesellschaft m.b.H. die konkreten Nachteile, welche ihr angeblich durch den konzessionsmäßigen Betrieb der betreffenden Kraftfahrlinie durch die Beschwerdeführerin entstehen, konkretisiert, sodass die Beschwerden der Au. gesellschaft m.b.H. keine aufschiebende Wirkung haben.

2.2. Antrag auf Wiedererteilung und angefochtener Bescheid

2.2.1 Ungeachtet der - oben in Pkt 2.1 überblickmäßig dargestellten - anhängigen Verfahren ist die Beschwerdeführerin Inhaberin der mit Bescheid der belangten Behörde vom 29.6.2016 (Beilage JA) erteilten Konzession zum Betrieb der österreichischen Teilstrecke der internationalen Kraftfahrlinie W. - B. - U. - A..

2.2.2 Im Hinblick darauf, dass die Konzession bis 5.6.2017 erteilt wurde, stellte die Beschwerdeführerin am 22.12.2016 fristgerecht einen Antrag auf Wiedererteilung der Konzession zum Betrieb der österreichischen Teilstrecke der internationalen Linie W. - B. - U. - A..

2.2.3. Mit Schreiben vom 14.2.2017 wurde der Antragstellerin von der belangten Behörde aufgetragen, einen „Mangel“ betreffend den Antrag auf Wiedererteilung der Konzession zu beheben. Konkret stellt(e) sich die belangte Behörde auf den Standpunkt, dass

- eine Wiedererteilung der Konzession gemäß § 29 KfIG voraussetze, dass dem bisherigen Konzessionsinhaber eine Kraftfahrlinienkonzession rechtskräftig verliehen wurde, hingegen

- das Verfahren über die erstmalige Erteilung der Konzession jedoch noch anhängig sei, sohin die Konzession nicht rechtskräftig sei, weshalb eine Wiedererteilung nicht möglich sei und folglich das Konzessionsansuchen in Form eines Antrags auf Neuerteilung der Konzession einzubringen sei.

Beweis: Schreiben der belangten Behörde vom 14.2.2017 (Beilage ./D).

2.2.4 Die Beschwerdeführerin schilderte in weiterer Folge in einem Gespräch bei der belangten Behörde am 10.3.2017, dass die Rechtsansicht der belangten Behörde verfehlt ist (dazu sogleich unten in Pkt 3.) und brachte daher das Konzessionsansuchen nicht in Form eines Antrags auf Neuerteilung ein.

2.2.5 Da von Seiten der Beschwerdeführerin keine „Mängelbehebung“ im Sinne des Schreibens der belangten Behörde vom 14.2.2017 erfolgte, wurde der Antrag auf Wiedererteilung der Beschwerdeführerin mit dem angefochtenen Bescheid vom 10.3.2017 zurückgewiesen. Gegen diesen Bescheid richtet sich die Beschwerde.

Beweis: Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 10.3.2017, GZ: BMVIT-842.023/0005-IV/ST4/2017 (Beilage /E).

(...)

-

3.2. Die belangte Behörde geht unrichtiger Weise davon aus, dass Wiedererteilung einer Konzession die Rechtskraft der Konzession voraussetzen würde. Dies trifft aber aus mehreren Gründen nicht zu.

3.3. Schon der Gesetzeswortlaut des § 29 KfIG gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass die Rechtskraft des zugrundeliegenden Konzessionsbescheides vorliegen müsse. Abs 1 leg cit lautet wie folgt:

„Soll die Konzession für eine Kraftfahrlinie wiedererteilt werden, so ist [...] der bisherige

Konzessionsinhaber vor allem zu berücksichtigen.“

3.4. Unter dem „Konzessionsinhaber“ ist gemäß den Bestimmungen des KfIG jener Unternehmer zu verstehen, der auf dessen Name der Konzessionsbescheid lautet. So hat der Konzessionsbescheid - unabhängig von dessen Rechtskraft - gemäß § 19 Abs 1 KfIG Name und Betriebssitz des Konzessionsinhabers zu enthalten. Auch nach den übrigen Bestimmungen des KfIG ist die Stellung als Konzessionsinhaber nicht von der Rechtskraft des betreffenden Konzessionsbescheides abhängig.

3.5. Dass im konkreten Fall auch keine Regelungslücke vorliegt, ergibt sich aus § 19 Abs 2 KfIG, wonach „(n)ach Eintritt der Rechtskraft des Konzessionsbescheides [...] die Konzession zu beurkunden [ist].“ Hätte der Gesetzgeber die Wiedererteilung der Konzession von der Rechtskraft des Konzessionsbescheides abhängig machen wollen, hätte er schlicht auf den Begriff der „Konzessionsurkunde“ abstellen können. Da aber der Konzessionsinhaber den Antrag auf Wiedererteilung stellen kann, hängt dieses Recht nicht von der Rechtskraft des Konzessionsbescheides ab.

3.6. Nach der Logik der belangten Behörde wäre die Beschwerdeführerin nicht Konzessionsinhaber, was in der Konsequenz bedeuten würde, dass die Beschwerdeführerin als bloßer „Konzessionswerber“ zu qualifizieren wäre. Dass dies nicht der Fall ist, ergibt sich aus einer Vielzahl an Bestimmungen, die Pflichten des Konzessionsinhabers normieren (zB Betriebspflicht gemäß § 20 Abs 1 KfIG) und welche die Beschwerdeführerin beim - rechtmäßigen (dazu oben in Pkt 2.1) - Betrieb der konzessionsgegenständlichen Kraftfahrlinie einzuhalten hat. Weshalb der Beschwerdeführerin ausschließlich die Pflichten aus ihrer Eigenschaft als Konzessionsinhaber treffen sollen, nicht aber die sich daraus ergebenden Rechte in Anspruch nehmen können soll, ist nicht nachvollziehbar.

3.7. Würde dieser Rechtsansicht vom angerufenen Verwaltungsgericht entsprochen, so wäre allen Rechtsvorkehrungen des Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetzes (VwGVG) und des Verwaltungsgerichtshofgesetzes (VwGG) hinsichtlich des Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde bzw Revision der Boden entzogen und würde auch die obzitierte Verwaltungsgerichtshofentscheidung, dass der außerordentlichen Revision der Au. keine aufschiebende Wirkung zukommt, entgegengewirkt werden. Folglich würde Au. - ohne dass jemals in der Sache entschieden worden wäre - durch den drohenden Ablauf der Konzessionsdauer jedenfalls als „Profiteur“ hervorgehen und alle Rechtsschutzvorkehrungen des VwGG und des VwGVG der Boden entzogen sein. Das ist jedenfalls nicht Regelungszweck der Vorgaben an die Wiedererteilung einer Konzession gemäß § 29 KfIG.

3.8. Auch die Gesetzesmaterialien (1118/A XX. GP S 72 zu § 29 KfIG) sprechen für die Irrelevanz der Rechtskraft des Konzessionsbescheides, da sich nach den Erwägungen des Gesetzgebers d]ie relative Begünstigung des bisherigen Konzessionsinhabers bei der Wiedererteilung der Konzession [...] sich mit den bisher getätigten Investitionen und dem jahrelang überwiegend selbst geführten Betrieb in einer dem öffentlichen Verkehrsinteresse entsprechenden Weise begründen [lässt]. Die Investitionen sowie der Betrieb der Kraftfahrlinie hängen aber gerade nicht von der Rechtskraft des Konzessionsbescheides ab, wie der beschwerdegegenständliche Sachverhalt, in dem die Beschwerdeführerin vollkommen rechtskonform die beschwerdegegenständliche Kraftfahrlinie trotz Beschwerde der Au. betreibt, beweist.

3.9. Die belangte Behörde hat sohin zu Unrecht die Mangelhaftigkeit des Antrages der Beschwerdeführerin angenommen und hätte folglich in der Sache selbst entscheiden müssen. Eine Zurückweisung war daher a priori unzulässig.

3.10. Der angefochtene Zurückweisungsbescheid ist daher rechtswidrig, auch wenn die Beschwerdeführerin die aufgetragene Mängelbehebung erst gar nicht versucht hat (vgl VwGH 16. 4. 2004, 2003/01/0032; 10. 11. 2009, 2008/22/0939). Im Übrigen verletzt

die unzulässige Zurückweisung des Antrages auf Wiedererteilung die Beschwerdeführerin in ihrem Recht auf ein Verfahren vor dem gesetzlichen Richter (ua VfSlg 8775/1980; 13.047/1992).“

Der Spruch und die Begründung des gegenständlich bekämpften Bescheids des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, vom 12.4.2017, ZI. BMVIT-841.632/0003-IV/ST4/2017, lauten wie folgt:

„Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie weist den Antrag vom 9.03.2017 der Firma

L. doo

S R B -...

auf Wiedererteilung der Konzession zum Betrieb der österreichischen Teilstrecke der internationalen Linie A. - U. - B. - W. gemäß § 13 Abs. 3 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991, BGBl. Nr. 51, zurück.

Begründung

Die Firma L. beantragte mit Schreiben vom 9.03.2017 die Wiedererteilung der mit 5. Juni 2016 befristeten Konzession zum Betrieb der österreichischen Teilstrecke der internationalen Linie A. - U. - B. - W..

Das bmvit hat der Fa. L. (vertreten durch RA) mit Schreiben vom 22.03.2017, GZ. BMVIT-841.632/0001-IV/ST4/2017, aufgetragen, den Antrag auf Wiedererteilung der Konzession durch Behebung folgenden Mangels vorzunehmen:

„Eine Wiedererteilung der Konzession gem. § 29 KfIG setzt voraus, dass dem bisherigen Konzessionsinhabers eine Kraftfahrlinienkonzession rechtskräftig verliehen wurde.

Das Verfahren über die erstmalige Erteilung der Konzession zum Betrieb der österreichischen Teilstrecke der internat. Kfl. A. - U. - B. - W. ist jedoch noch beim Verwaltungsgericht Wien, dem Verfassungsgerichtshof wegen des vom Verwaltungsgericht Wien beantragten Gesetzesprüfungsverfahrens und beim Verwaltungsgerichtshof über die außerordentliche Revision gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts Wien über die aufschiebende Wirkung der Beschwerden anhängig.

(Über die ao. Revision bezüglich der aufschiebenden Wirkung wurde mittlerweile vom VwGH entschieden.)

Somit ist die Konzession nicht rechtskräftig und eine Wiedererteilung gem. § 29 KfIG nicht möglich.

Das Konzessionsansuchen ist daher in Form eines Antrags auf Neuerteilung der Konzession einzubringen.“

Für die Mängelbehebung wurde eine Frist von vierzehn Tagen ab Erhalt dieses Schreibens gewährt bzw. darauf hingewiesen, dass nach fruchtlosem Ablauf dieser Frist der Antrag vom 9.03.2017 auf Wiedererteilung der Konzession für gegenständlichen Linienverkehr gemäß § 13 Abs. 3 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz als unzulässig zurückgewiesen wird.

Da die Fa. L. GmbH bis dato dem Mängelbehebungsauftrag - einen Antrag auf Neuerteilung der Konzession einzubringen - trotz nachweislicher Zustellung (It. Rückschein wurde das ho. Schreiben vom 22.03.2017, GZ. BMVIT-841.632/0001-IV/ST4/2017 von der Kanzlei Dr. P. am 27.3.2017 übernommen) und Hinweis auf die

Rechtsfolgen nicht vorgelegt hat, war das Ansuchen um Wiedererteilung der Konzession gemäß § 13 Abs. 3 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991, BGBl. Nr. 51, zurückzuweisen.

Der Ordnung halber dürfen wir darauf hinweisen, dass vom österreichischen Rezipropartner H. GmbH mit Schreiben vom 15. März 2017 ein Antrag auf Neuerteilung einer Konzession für die reziproke Linie beim bmvit eingebracht wurde.“

In der gegen diesen Bescheid eingebrachten Beschwerde vom 20.4.2017 wurde im Wesentlichen ausgeführt wie folgt:

„1.2. Sachverhalt

1.2.1. Zur Vorgeschichte

Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 8.7.2015, GZ: BMVIT-841.632/0007-IV/ST7/2015 wurde die Konzession für die österreichische Teilstrecke der internationalen Kraftfahrlinie A. - U. - B. - W. erteilt.

Beweis: Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 8.7.2015, GZ: BMVIT-841.632/0007-IV/ST7/2015 (Beilage JA)

Dagegen wurde am 4.8.2015 vom konkurrenzierenden Unternehmen Au. gesellschaft m.b.H. Beschwerde erhoben. Dies betraf den sogenannten Rezipropartner gemäß KfIG, nämlich L. d.o.o. in Serbien.

Beweis: Beschwerde der Au. gesellschaft m.b.H. vom 4.8.2015. (Beilage ./B)

Danach wurde vom Verwaltungsgericht Wien mit Beschluss vom 8.7.2016 zu GZ: VGW-101/V/042/6547/2016 ausgesprochen, dass gemäß § 28 Abs 1 iVm § 15 Abs 2 VwGG dem Antrag Folge gegeben wird und die aufschiebende Wirkung der Beschwerde der Au. gesellschaft m.b.H. ausgeschlossen wird. Beschwerde hier wohl „Annexmaterie“ zu oben (Verwaltungsgericht Wien).

Beweis: Beschluss des Verwaltungsgerichtes Wien vom 8.7.2016 zu GZ VGW- 101 /V/042/6546/2016-1 und VGW-101/V/042/6547/2016. (Beilage ./C)

Am 18.8.2016 wurde vonseiten der Au. Kraftfahrlinienbetriebsgesellschaft m.b.H. außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof erhoben. Das Verfahren ist anhängig und wurde vom Verwaltungsgerichtshof nachdem dort interessanter Weise vonseiten der Au. gesellschaft m.b.H. wiederum im Verfahren betreffend Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung zu den Beschlüssen des Verwaltungsgerichtes Wien vom 8.7.2016 zu den GZ: VGW-101 /V/042/6546/2016-1 und VGW-101 /V/042/6547/2016, das Begehren erhoben, auch der Revision die aufschiebende Wirkung zuzuerkennen, der Beschluss gefasst:

„Gemäß § 20 Abs 2 VwGG wird dem Antrag nicht stattgegeben.“

Dies zu Ra 2016/03/0092 bis 0093-10.

Interessant und für den weiteren Verfahrensgang bedeutsam ist im Beschluss auf S 4 folgendes:

„Eine derartige Konkretisierung der sie treffenden Nachteile hat die revisionswerbende Partei, die bloß pauschal auf einen „gravierenden Umsatzrückgang und Kundenverlust

verweist unterlassen, sodass dem Antrag schon aus diesem Grunde nicht stattzugeben war. "

Beweis: Beschluss des Verwaltungsgerichtshofes vom 3.2.2017 zu GZ Ra 2016/03/0092 bis 0093-10 (Beilage ./D)

Hier darf an dieser Stelle vonseiten der Beschwerdeführerin bemerkt werden, dass auch wohl im „in der Sache-Verfahren“ des Verwaltungsgerichtshofes noch immer hervorkommen wird, dass niemals die Nachteile der „Au.“ konkretisiert wurden.

Dies möge in die Würdigung aufgenommen werden.

1.2.2. Zum aktuellen Verfahren

Die Beschwerdeführerin hat mit 9.3.2017 einen Antrag auf Wiedererteilung der Konzession zum Betrieb der österreichischen Teilstrecke der internationalen Linie B. - U. - A. eingebracht. Dieser Antrag wurde gemäß § 13 Abs 3 AVG mit Bescheid der belangten Behörde vom 12.4.2017 zu GZ: BMVIT- 842.632/0003-IV/ST4/2017 zurückgewiesen. Gegen diesen Bescheid richtet sich die Beschwerde.

Davor hat die belangte Behörde der Beschwerdeführerin mit Schreiben vom 22.3.2017 zu GZ: BMVIT-842.632/0001-IV/ST4/2017 aufgetragen eine Mängelbehebung vorzunehmen. Die belangte Behörde stellte sich auf den Standpunkt, dass

- eine Wiedererteilung der Konzession gemäß § 29 KfIG voraussetze, dass dem bisherigen Konzessionsinhaber eine Kraftfahrlinienkonzession rechtskräftig verliehen wurde, hingegen*
- das Verfahren über die erstmalige Erteilung der Konzession jedoch noch anhängig sei, sohin die Konzession nicht rechtskräftig sei, weshalb eine Wiedererteilung nicht möglich sei und folglich*
- das Konzessionsansuchen in Form eines Antrages auf Neuerteilung der Konzession einzubringen sei.*

Beweis: Schreiben der belangten Behörde vom 22.3.2017 (Beilage ./E)

Da vonseiten der Beschwerdeführerin keine „Mängelbehebung“ im Sinne des Schreibens der belangten Behörde vom 22.3.2017 erfolgte, wurde der Antrag auf Wiedererteilung der Konzession der Beschwerdeführerin mit dem angefochtenen Bescheid vom 12.4.2017 zurückgewiesen. Gegen diesen Bescheid richtet sich die Beschwerde.

Beweis: Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 12.4.2017, GZ: BMVIT-842.632/0003-IV/ST4/2017 (Beilage ./F)

1.23. Parallel dazu hat das Verwaltungsgericht Wien mit Schriftsatz vom 7.7.2016 (s. Beilage) den Antrag auf Einleitung eines Gesetzesprüfungsverfahrens hinsichtlich Teile der Bestimmung des § 7 Abs 1 Z 4 lit b KfIG gestellt. Dieser ist zu GZ: G 243/2016 beim Verfassungsgerichtshof anhängig.

Beweis: Antrag des Verwaltungsgerichtes Wien vom 7.7.2016 (Beilage ./G)

(...)

3.1. Rechtskraft

3.1.1. Die belangte Behörde geht fälschlich davon aus, dass für die Wiedererteilung eine Rechtskraft der Konzession vorliegen müsste. Würde dieser Rechtsansicht vom angerufenen Verwaltungsgericht entsprochen, so wäre allen Rechtsvorkehrungen des Bundesverwaltungsgerichtsgesetzes (BVwGG) und hinsichtlich des Ausschlusses der

aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde (so wie hier) der Boden entzogen und auch würde der obzitierte Verwaltungsgerichtshofentscheidung, dass derweil keine aufschiebende Wirkung der a.o. Revision der Beschwerdeführerin „Au.“ besteht, der Boden entzogen. Dann würde „Au.“ - ohne dass jemals in der Sache entschieden worden wäre - durch den drohenden Ablauf der Konzessionsdauer jedenfalls als Sieger gewiss sein und alle Rechtsschutzvorkehrungen des BVwGG und des VwGG der Boden entzogen sein. Das kann nicht Sinn der entsprechenden Gesetze sein!

In § 29 KfIG wird nur vom Konzessionsinhaber gesprochen und kann überhaupt nach dem Wortlaut und Sinn des Gesetzes nicht bestritten sein, dass „die Beschwerdeführerin“ Konzessionsinhaber ist. Ansonsten würde jede Beschwerde - Ausschluss der aufschiebenden Wirkung dann irrelevant dazu führen, dass die Rechtsposition als Konzessionsinhaber entfällt, was natürlich undenkbar ist. Solange die Konzession besteht - wenn auch angefochten, wie in so vielen Dingen im öffentlichen und privaten Recht - ist die Beschwerdeführerin Konzessionsinhaberin.

Ergänzend darf bemerkt werden, dass ein Verfahren vor dem Verfassungsgerichtshof keinerlei Wirkung auf die Rechtskraft aufweist. Es handelt sich um ein Gesetzesprüfungsverfahren gemäß Art 114 Abs 1 Z 1 lit a B-VG „auf Antrag eines Gerichtes“. Auf die Rechtskraft hat so ein abstrakter Gesetzesprüfungsantrag überhaupt keine Wirkung. Dies ist auch dem Verfassungsgerichtshofgesetz (VfGG) nicht zu entnehmen.

Maßgeblich ist die wörtliche Auslegung (s.o.) und sagt auch die einzige irgendwie vergleichbare Entscheidung des VwGH vom 8.9.2011 zu GZ: 2011/03/0113, dass eine Konzessionserteilung auch nicht unter Hinweis auf ein im Rahmen der Bestellung von Verkehrsdienstleistungen auszuschreibendes Linienbündel verweigert werden kann. Das muss hier genauso sein, denn wenn die Wiedererteilung nur auf eine Formalrechtskraft ankäme, so würde jeder Beschwerdeführer durch den Zeitablauf, wenn dieser verfahrensausreichend verzögern kann, obsiegen, insofern die angefochtene Konzessionserteilung irgendwann an ihrem Ende ankommen wird. Dies kann nicht Sinn des Gesetzes sein.

Was § 13 Abs 3 AVG angeht, so handelt es sich hier um Formalmängel und nicht um eine materiell rechtliche Vorentscheidung insofern, ob hier eine Wiedererteilung Platz greifen kann oder eine Neuerteilung Platz greifen muss. Zur Teleologie s. o.

Eine Zurückweisung wäre a priori somit unzulässig gewesen.“

Beim Verwaltungsgericht Wien sind die Beschwerde der Au. gesellschaft m.b.H. gegen den Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, vom 29.6.2015, ZI. BMVIT-842.023/008-IV/ST7/2015, mit welchem der H. Ges.m.b.H. bis zum 5. Juni 2017 die Konzession für den Betrieb der österreichischen Teilstrecke der internationalen Kraftfahrline A.-U.-B.-W. erteilt wurde (protokolliert zu VGW-101/042/9424/2015) und die Beschwerde der Au. gesellschaft m.b.H., vertreten durch Rechtsanwalts Ges.m.b.H., gegen den Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, vom 8.7.2015, ZI. BMVIT-841.632/007-IV/ST7/2015, mit welchem der L. d.o.o. bis zum 5. Juni 2017 die Konzession für den Betrieb der österreichischen Teilstrecke

der internationalen Kraftfahrline A.-U.-B.-W. erteilt wurde (protokolliert zu VGW-101/042/9426/2015), anhängig.

Mit den diesen beiden bekämpften Konzessionsbescheiden wurden der H. Ges.m.b.H. wie auch von der L. d.o.o. Konzessionen nach dem KfIG erteilt, deren jeweilige Verlängerung mit den, den gegenständlich bekämpften Bescheiden zugrunde liegenden Anträgen (Antrag der der H. Ges.m.b.H. vom 6.12.2016 und Antrag der L. d.o.o. vom 9.3.2017) beantragt wurde.

Mit Beschluss des erkennenden Gerichts vom 8.7.2016, ZI. VGW-101/V/042/6546/2016, wurde auf Antrag der H. Ges.m.b.H. die aufschiebenden Wirkung der Beschwerde der Au. gesellschaft m.b.H., gegen den Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, vom 29.6.2015, ZI. BMVIT-842.023/008-IV/ST7/2015, mit welchem der H. Ges.m.b.H. die Konzession für den Betrieb der österreichischen Teilstrecke der internationalen Kraftfahrline A.-U.-B.-W. erteilt wurde, ausgeschlossen.

Mit Beschluss des erkennenden Gerichts vom 8.7.2016, ZI. VGW-101/V/042/6547/2016, wurde auf Antrag der L. d.o.o die aufschiebenden Wirkung der Beschwerde der Au. gesellschaft m.b.H., gegen den Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, vom 8.7.2015, ZI. BMVIT-841.632/007-IV/ST7/2015, mit welchem der Fa. L. die Konzession für den Betrieb der österreichischen Teilstrecke der internationalen Kraftfahrline A.-U.-B.-W. erteilt wurde, ausgeschlossen.

Die gegen diese beiden hg Beschlüsse beim Verwaltungsgerichtshof erhobenen Revisionen wurden mit Beschluss des Verwaltungsgerichtshofs vom 3.2.2017, ZI. Ra 2016/03/0092, zurückgewiesen.

Sohin steht fest, dass die H. Ges.m.b.H. und die L. d.o.o. bis zum Ablauf der oa beiden, diesen Gesellschaften erteilten Konzessionsbescheide, daher bis zum 5. Juni 2017, zur Konsumation dieser Konzessionen befugt waren, daran ändert auch der Umstand nichts, dass über die gegen diese Konzessionsbescheide eingebrachten beiden Beschwerden der Au. gesellschaft m.b.H. bislang noch keine Entscheidung des Landesverwaltungsgerichts Wien ergangen ist.

Aus den aufgrund der gegenständlichen Beschwerden vorgelegten erstbehördlichen Akten ist ersichtlich, dass mit Verbesserungsauftrag der belangten Behörde vom 14.2.2017 gemäß § 13 Abs. 3 AVG der H. Ges.m.b.H. der Auftrag erteilt worden ist, das von dieser eingebrachte Ansuchen auf Erteilung einer Verlängerungskonzession (neuerlich) als Antrag auf Neuerteilung der beantragten Konzession einzubringen.

Ebenso wurde mit Verbesserungsauftrag der belangten Behörde vom 22.3.2017 gemäß § 13 Abs. 3 AVG der L. d.o.o. der Auftrag erteilt, das von dieser eingebrachte Ansuchen auf Erteilung einer Verlängerungskonzession (neuerlich) als Antrag auf Neuerteilung der beantragten Konzession einzubringen.

Da diesen Mängelbehebungsaufträgen nicht entsprochen worden ist, wurden in weiterer Folge die beiden gegenständlich bekämpften Bescheide (Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, vom 10.03.2017, ZI. BMVIT-842.023/0008-IV/ST7/2015, und Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, vom 12.04.2017, ZI. BMVIT-841.632/0003-IV/ST4/2017) erlassen.

Das Verwaltungsgericht Wien hat erwogen:

§ 2 KfIG lautet wie folgt:

„(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; bei natürlichen Personen weiters die Anschrift des Wohnortes des Konzessionswerbers, seine Geburtsdaten und den Nachweis seiner*
- 2. 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;*
Angaben und Unterlagen zur Beurteilung, ob der Konzessionswerber zuverlässig und fachlich geeignet ist und die finanzielle Leistungsfähigkeit besitzt; insbesondere ist
- 4. 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;
eine Auflistung der Fahrtstrecken der von Verkehrsunternehmen des öffentlichen Personenverkehrs (Eisenbahn- und Kraftfahrlinienunternehmen) in dem von der beantragten Kraftfahrlinie berührten Verkehrsbereich bereits betriebenen öffentlichen
8. 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;
die Art und erforderlichenfalls die Höhe der Beförderungspreise (Beförderungspreise
12. eines bestimmten Verkehrsverbundes, Regelbeförderungspreise oder Besondere Beförderungspreise);
die Beförderungsbedingungen, sofern sie von den Allgemeinen
13. Beförderungsbedingungen für den Kraftfahrlinienverkehr abweichen (Besondere Beförderungsbedingungen);
Angaben über Bauart, Ausstattung und Beschaffenheit (insbesondere Abmessungen
14. und höchstes zulässiges Gesamtgewicht) der Fahrzeuge, die verwendet werden sollen.

(3) Wenn der Konzessionswerber bereits eine Kraftfahrlinie betreibt, kann die Aufsichtsbehörde vom Nachweis der Erfordernisse des Abs. 2 Z 2, 4 und 5 Abstand nehmen. Die Zuverlässigkeit des Konzessionswerbers ist in jedem Fall zu prüfen. Der Bund, die Länder und die Gemeinden sind vom Nachweis des rechtlichen Bestandes befreit.

(4) Bei Anträgen auf Erteilung einer Konzession gemäß § 1 Abs. 3 in Verbindung mit § 23 Abs. 3 ist eine Kopie des Verkehrsdienstvertrages anzuschließen.

(5) Sofern es sich nicht um einen Konzessionsantrag für eine Verkehrsleistung gemäß § 1 Abs. 3 in Verbindung mit § 23 Abs. 3 oder für einen grenzüberschreitenden Kraftfahrlinienverkehr handelt, ist der Konzessionsantrag frühestens 12 Monate und spätestens 6 Monate vor dem Beginn des beantragten Gültigkeitszeitraumes zu stellen. Nach Ablauf der Antragsfrist sind wesentliche Änderungen des Konzessionsantrages unzulässig.

(6) Außerhalb der Antragsfrist eingebrachte Anträge sind zurückzuweisen. Die Aufsichtsbehörde kann jedoch unter Berücksichtigung der Fristen des § 5 Abs. 5 verspätete Anträge zulassen, sofern dies auf Umstände zurückzuführen ist, die der Konzessionswerber nicht abwenden konnte, und denen er auch nicht abzuhelpfen vermochte.“

§ 5 KfIG lautet wie folgt:

„(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),

- die Landeshauptmänner bzw. die Landeshauptfrauen, wenn der Bundesminister bzw. die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zur Erteilung der
3. Berechtigung zuständig ist (§ 3 Abs. 2), und es sich nicht um eine grenzüberschreitende Kraftfahrline handelt, für die im betreffenden Bundesland keine Haltestelle vorgesehen ist,
 4. die Gemeinden, in deren Gebiet einer der beiden Endpunkte der beantragten Kraftfahrline liegt, die Gemeinden, über deren Gebiet die Linie geführt wird, sofern es sich nicht um eine
 5. grenzüberschreitende Kraftfahrline handelt, für die auf dem Gemeindegebiet keine Haltestelle vorgesehen ist,
 6. die Wirtschaftskammern,
 7. die Kammern für Arbeiter und Angestellte, die Verkehrsverbundorganisationsgesellschaften (§ 17 ÖPNRV-G 1999, BGBl. I Nr. 204), in deren Verbundraum die beantragte Kraftfahrline ganz oder teilweise fällt, sofern es sich nicht um eine grenzüberschreitende Kraftfahrline 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 Kraftfahrline 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 Kraftfahrline 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 KfIG lautet wie folgt:

- (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.

§ 29 Abs. 1 KfIG lautet wie folgt:

„Soll die Konzession für eine Kraftfahrline wiedererteilt werden, so ist in Konkurrenz mit einem anderen Konzessionswerber bei sonst gleichem Angebot der bisherige Konzessionsinhaber vor allem zu berücksichtigen.“

Infolge § 13 Abs. 3 AVG ermächtigen Mängel schriftlicher Anbringen die Behörde nicht zur Zurückweisung. Die Behörde hat vielmehr von Amts wegen unverzüglich deren Behebung zu veranlassen und kann dem Einschreiter die

Behebung des Mangels innerhalb einer angemessenen Frist mit der Wirkung auftragen, dass das Anbringen nach fruchtlosem Ablauf dieser Frist zurückgewiesen wird. Wird der Mangel rechtzeitig behoben, so gilt das Anbringen als ursprünglich richtig eingebracht.

Das im Verbesserungsauftrag geforderte Parteienverhalten muss derart konkretisiert sein, dass die Partei genau mitgeteilt wird, was diese konkret zu machen hat. So müssen etwa im Falle der Aufforderung zur Vorlage von Unterlagen diese Unterlagen genau konkretisiert sein (VwGH 30.10.2008, 2007/07/0075) bzw. muss der Mangel genau bezeichnet sein (vgl. VwGH 27.3.2007, 2005/11/0216; 15.1.2009, 2006/01/0248; 7.9.2009, 2009/04/0153).

Sofern gesetzlich nichts anderes geregelt ist, hat die Behörde nur dann ein Anbringen als mangelhaft i.S.d. § 13 Abs. 3 AVG einstufen, darf diese daher einen Mangel oder eine Unzulänglichkeit nur dann als verbesserungsfähig einstufen, wenn das Anbringen von den für die Partei erkennbaren Anforderungen des Materiengesetzes oder des Verfahrensrechts an ein vollständiges und fehlerfreies Anbringen abweicht (vgl. VwGH 17.1.1997, 96/07/0184; 23.3.1999, 96/05/0297; VfSlg. 13.047/1992; Hengstschläger/Leeb, AVG. Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz. 1. Teilband [2004] § 13, Rn 27). Seit der AVG-Novelle 1998, BGBl. I Nr. 58/1998, sind nicht nur Formgebreden, sondern auch materielle Mängel eines Antrags verbesserungsfähig (vgl. RV 1167 BlgNR 20. GP, 26; VwGH 11.10.2000, 2000/01/0235; 22.3.2001, 2000/07/0261; 22.5.2001, 2000/01/0488; 21.6.2001, 99/20/0462; 17.10.2002, 2002/07/0079; 17.10.2002, 2002/20/0273; 14.1.2003, 2001/01/0029; Hengstschläger/Leeb, AVG. Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz. 1. Teilband [2004] § 13, Rn 27).

Ein verbesserungsfähiger Mangel i.S.d. § 13 Abs. 3 AVG liegt im Falle des Nichtvorlegens von (nicht als Voraussetzung für die Beachtlichkeit des Antrags zwingend bereits mit dem Antrag vorzulegenden) Unterlagen bereits dann vor, wenn die Partei aufgrund des Gesetzes erkennen konnte, welche Unterlagen erforderlich sind (VwGH 31.3.2008, 2005/05/0328). Die Art der vorzulegenden Unterlagen und die Gebotenheit der Vorlage dieser Unterlagen gemeinsam mit

dem Antrag muss aus dem Gesetz oder der Verordnung hinreichend konkret ersichtlich sein (VwGH 29.4.2010, 2008/21/0302; 9.6.2010, 2006/17/0161).

Wenn ein Anbringen nicht eingelangt ist, ist entweder dieses Anbringen zu einem späteren Zeitpunkt einzubringen bzw. ist bei fristgebundenen Anträgen allenfalls ein Wiedereinsetzungsantrag zu stellen und gegebenenfalls zu gewähren. Dieser Mangel kann durch die Behörde nicht durch die Vorschreibung eines Verbesserungsauftrages saniert werden (vgl. VwGH 24.4.2007, 2005/17/0270).

Kein Mangel i.S.d. § 13 Abs. 3 AVG ist eine Unzulänglichkeit, welche im Lichte der anzuwendenden Vorschriften die Erfolgsaussichten eines Antrags beeinträchtigt. Durch § 13 Abs. 3 AVG wird daher die Behörde nicht verpflichtet, die Partei zu einer Änderung des Anbringens aufzufordern, damit das Anbringen durch diese Änderung genehmigungsfähig werde (vgl. Hengstschläger/Leeb, AVG. Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz. 1. Teilband [2004] § 13, Rn 27 mwN).

Im gegenständlichen Fall wurden von den Beschwerdeführern im Hinblick auf eine bestimmte Kraftfahrlinie übereinstimmende Konzessionswiedererteilungsanträge eingebracht.

Aus den Bestimmungen der §§ 6 Abs. 1 und 29 KfllG ist zu ersehen, dass das Kraftfahrliniengesetz ausdrücklich zwischen „normalen“ Anträgen auf Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession i.S.d. § 2 KfllG und Anträgen auf Wiedererteilung einer Kraftfahrlinienkonzession unterscheidet.

Anträge auf Wiedererteilung einer Kraftfahrlinienkonzession unterscheiden sich demnach von „normalen“ Anträgen auf Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession i.S.d. § 2 KfllG im Wesentlichen dadurch, dass § 29 Abs. 1 KfllG im Falle eines Kraftfahrlinienwiedererteilungsantrags dem Antragsteller eine privilegierte Stellung im Hinblick auf Antragskonkurrenten zuspricht.

Insbesondere aus § 6 Abs. 1 KfllG ist zudem zu folgern, dass ein Antrag auf Wiedererteilung einer Kraftfahrlinienkonzession ein eigenständiger, von einem

„normalen“ Antrag auf Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession i.S.d. § 2 KfIG zu unterscheidender Antrag ist.

Folglich wird durch einen „normalen“ Antrag auf Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession i.S.d. § 2 KfIG kein Antrag auf Wiedererteilung einer Kraftfahrlinienkonzession gestellt. Umgekehrt ist die Beantragung der Wiedererteilung einer Kraftfahrlinienkonzession nicht auch als ein „normaler“ Antrag auf Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession i.S.d. § 2 KfIG einzustufen.

Mit jedem der beiden Anträge wird daher jeweils ein eigenständiges Verwaltungsverfahren eingeleitet. Wenn daher nach der Stellung eines Antrags auf Wiedererteilung einer Kraftfahrlinienkonzession ein weiterer Antrag, nämlich ein „normaler“ Antrag auf Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession i.S.d. § 2 KfIG eingebracht wird, sind zwei Antragsverfahren anhängig. In dieser Konstellation ist daher über beide Anträge getrennt und unabhängig voneinander zu entscheiden. Doch wird die Behörde nicht verpflichtet sein, beide Anträge zu bewilligen, wird doch im Falle der (rechtskräftigen) Bewilligung des Wiedererteilungsantrags das Verfahren über den noch offenen „normalen“ Antrag auf Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession i.S.d. § 2 KfIG infolge des Wegfalls eines rechtlichen Interesses an der Entscheidung über diesen Antrag einzustellen sein.

Damit ist aber auch evident, dass die Nichtstellung eines „normalen“ Antrags auf Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession i.S.d. § 2 KfIG keinesfalls einen (formellen oder inhaltlichen) Mangel in einem Verfahren auf Wiedererteilung einer Kraftfahrlinienkonzession darstellen kann.

Wenn daher die Behörde zum Ergebnis gelangt, dass einem Antrag auf Wiedererteilung einer Kraftfahrlinienkonzession keinesfalls statt gegeben werden kann, während denkmöglich eine Konzession aufgrund eines „normalen“ Antrags auf Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession i.S.d. § 2 KfIG zu erteilen ist, wird die Behörde auch im Fall der nachträglichen Einbringung eines „normalen“ Antrags auf Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession i.S.d. § 2 KfIG (von der Konstellation der rechtskräftigen Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession aufgrund dieses letztgenannten Antrags abgesehen) über den Antrag auf

Wiedererteilung einer Kraftfahrlinienkonzession abzusprechen haben. Die zusätzliche Einbringung eines „normalen“ Antrags auf Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession i.S.d. § 2 KfIG bewirkt daher denkunmöglich eine „Heilung“ eines Verfahrensmangels in einem Verfahren auf Wiedererteilung einer Kraftfahrlinienkonzession. Schon aus diesem Grund kann der Umstand der Einbringung eines Antrags auf Wiedererteilung einer Kraftfahrlinienkonzession nicht als ein (formeller oder inhaltlicher) Verfahrensmangel in einem Verfahren aufgrund eines Antrags auf Wiedererteilung einer Kraftfahrlinienkonzession eingestuft werden.

Folglich hat die belangte Behörde zu Unrecht das Vorliegen eines (formellen oder inhaltlichen) Verfahrensmangels infolge der Nichtstellung eines „normalen“ Antrags auf Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession i.S.d. § 2 KfIG angenommen.

Daraus folgt, dass die von der Behörde erteilten und auf § 13 Abs. 3 AVG gestützten Verbesserungsaufträge ohne Rechtsgrundlage ergangen sind, und daher rechtswidrig waren.

Folglich war die belangte Behörde auch nicht befugt, aufgrund der Nichtentsprechung dieser Verbesserungsaufträge die beiden Anträge auf Wiedererteilung jeweils einer Kraftfahrlinienkonzession zurückzuweisen.

Die gegenständliche Entscheidung war ohne Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung (vgl. § 24 Abs. 2 Z 1 VwGVG) spruchgemäß zu treffen.

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. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

B e l e h r u n g

Gegen diese Entscheidung besteht die Möglichkeit der Erhebung einer Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und/oder einer außerordentlichen Revision beim Verwaltungsgerichtshof. Die Beschwerde bzw. Revision ist innerhalb von sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung der Entscheidung durch einen bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw. eine bevollmächtigte Rechtsanwältin abzufassen und ist die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und/oder die außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof beim Verwaltungsgericht Wien einzubringen. Für die Beschwerde bzw. die Revision ist eine Eingabengebühr von je EUR 240,-- beim Finanzamt für Gebühren, Verkehrssteuern und Glücksspiel zu entrichten. Ein diesbezüglicher Beleg ist der Eingabe anzuschließen.

Ferner besteht die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Der Verzicht hat ausdrücklich zu erfolgen und ist bei einem Verzicht auf die Revision dem Verwaltungsgericht, bei einem Verzicht auf die Beschwerde bis zur Zustellung der Entscheidung dem Verwaltungsgericht, nach Zustellung der Entscheidung dem Verfassungsgerichtshof schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Der Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision bzw. Beschwerde nicht mehr zulässig ist. 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.

Für das Verwaltungsgericht Wien

Mag. DDr. Tessar