



**VERWALTUNGSGERICHT
WIEN**

1190 Wien, Muthgasse 62
Telefon: (+43 1) 4000 DW 38650
Telefax: (+43 1) 4000 99 38650
E-Mail: post@vgw.wien.gv.at

GZ: VGW-101/V/007/3183/2021-1
A. gesellschaft m.b.H.

Wien, 14.04.2021

Geschäftsabteilung: VGW-G

Das Verwaltungsgericht Wien hat durch seinen Richter Dr. Köhler über den Antrag der B. GmbH und der C. d.o.o. auf Ausschluss der aufschiebenden Wirkung betreffend die Beschwerde gegen die Bescheide der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 19.11.2020, Zl. 2020-...1 und 2020-...2 (Beschwerdesache A. gesellschaft m.b.H. VGW-101/007/655/2021 und VGW-101/007/656/2021) den

BESCHLUSS

gefasst:

- I. Der Antrag auf Ausschluss der aufschiebenden Wirkung wird zurückgewiesen.
- II. Gegen diesen Beschluss ist gemäß § 25a VwGG eine ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof nach Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig.

Begründung

Mit Bescheiden der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 19.11.2020, Zl. 2020-...1 und 2020-...2, wurde der B. GmbH und der C. d.o.o. eine Konzession auf der Strecke D. ... – E. – F. – G. der internationalen Kraftfahrlinie H. – D. gemäß dem Kraftfahrlineiengesetz – konkret §§ 1, 3 und 7 Abs. 1 Z 1 bis 3 KfIG und unter Vorschreibung von Auflagen gemäß § 16 KfIG – erteilt.

Dagegen richten sich die rechtzeitigen und fristgerechten Beschwerden der A. gesellschaft m.b.H.

Die B. GmbH und die C. d.o.o. stellten den Antrag, der Beschwerde gemäß § 22 Abs. 2 VwGVG keine aufschiebende Wirkung zuzuerkennen bzw. diese auszuschließen.

Zu diesem Antrag wurde sämtlichen Parteien Parteiengehör eingeräumt.

Die antragstellenden Parteien begründen ihren Antrag damit, dass der vorzeitige Vollzug des angefochtenen Bescheides bzw. die Ausübung der damit eingeräumten Berechtigung wegen Gefahr im Verzug dringend geboten sei. Mit dem angefochtenen Bescheid sei die Berechtigung eingeräumt worden, ab 19.11.2020 die Kraftfahrlinie zu betreiben. Die Rechtskraft des Bescheides sei keine Voraussetzung für den Betrieb. Somit sei man bis zur Beschwerdeerhebung berechtigt gewesen, die Kraftfahrlinie zu betreiben. Somit liege auch in diesem Fall ein Entzug des eingeräumten Rechts auf Betrieb der Kraftfahrlinie vor. Die diesbezüglichen Nachteile seien unabhängig von der Dauer des bereits rechtmäßig durchgeführten Kraftfahrlinienverkehrs. Das Interesse der beschwerdeführenden Partei am Erfolg des Rechtsmittels sei als nicht erheblich zu bewerten, weil sie dieselben Bedenken vorbringe, welche bereits im Verfahren vor der Behörde angeführt worden seien und sich als haltlos erwiesen hätten. Im Übrigen sei ein unmittelbarer finanzieller Nachteil der beschwerdeführenden Partei, die eine reine „Konzessionsholding“ sei und selbst keine Fahrten durchführe, ausgeschlossen. Das öffentliche Interesse am Ausschluss der aufschiebenden Wirkung sei darin gelegen, dass der Betrieb einer Kraftfahrlinie unterbunden sei, obwohl der in den Gesetzesmaterialien festgehaltene Zweck die optimale Versorgung der Bevölkerung mit Kraftfahrlinien sei. Daran ändere auch eine allfällige Existenz anderer Verbindungen als Alternativen nichts. Gerade die Ermöglichung einer besseren Erschließung der Verkehrsverbindungen gewährleiste die optimale Versorgung der Bevölkerung mit Kraftfahrlinien. Die beschwerdegegenständliche Konzession hätte eine Optimierung der Versorgung und nicht eine bloße Maximierung in quantitativer Hinsicht zur Folge. Es seien auch wirtschaftliche Interessen der Parteien miteinzubeziehen. Durch die aufschiebende Wirkung

werde die Erwerbstätigkeit unterbunden. Die Einstellung des Betriebes habe massive finanzielle Einbußen zur Folge, wogegen allfällige weitere öffentliche Interessen nicht durchzudringen vermögen. Mit der Einstellung der jahrelang rechtskonform betriebenen Kraftfahrlinie gehe unmittelbar einher, dass erhebliche finanzielle Einbußen auftreten, die insbesondere in der mangelnden Deckung von Fixkosten durch Einnahmen im Fahrbetrieb bestehen. Dabei sei insbesondere die Auslastung der vorhandenen und für die konzessionsgegenständlichen Kraftfahrlinien abgestellten Fahrzeuge nicht mehr gegeben. Ein alternativer Einsatz dieser Fahrzeuge auf anderen Linien oder für andere Zwecke sei hingegen entweder unmöglich, insbesondere weil andere Linien konzessionsmäßig oder bedarfsmäßig ohnehin beschränkt seien, oder nicht ohne finanzielle Einbußen möglich. Die diesbezüglichen Kosten für Anschaffung und Wartung der Fahrzeuge seien beträchtlich und es wäre die Chance genommen, diese Investitionen durch den Betrieb der gegenständlichen Linie wieder hereinzuholen. Die finanziellen Einbußen seien zudem existenzgefährdend, wodurch beide antragstellenden Parteien unmittelbar betroffen seien, weil keine alternativen Reziprokpartner existierten. Die Folgen seien unter anderem die Notwendigkeit von Mitarbeiterkündigungen und der Verkauf nicht mehr einsetzbarer Kraftfahrzeuge, damit man durch die zum Stillstand gekommenen Kraftfahrlinien keine weitergehenden finanziellen Einbußen erleiden müsse. Die daraus resultierenden Schäden ließen sich freilich auch nicht mehr rückstandslos im Fall der Klärung der Zulässigkeit des Betriebes wiederherstellen. Neben den genannten unmittelbaren wirtschaftlichen Nachteilen seien die antragstellenden Parteien auch mit weiteren beachtlichen Nachteilen konfrontiert. So liefen sie durch die Einstellung der konzessionsgegenständlichen Kraftfahrlinien Gefahr, den im Laufe der letzten Jahre hart erarbeiteten Kundenstock auf einen Schlag zu verlieren. In diesem Zusammenhang müsse beachtet werden, dass das Vertrauen auf einen regelmäßigen und reibungslosen Transport ein wesentlicher Aspekt der Entscheidung von Kunden für die Wahl von bestimmten Transportarten und -unternehmen sei. Mit der plötzlichen Einstellung der Kraftfahrlinie würden die antragstellenden Parteien dieses über Jahre aufgebaute Vertrauen verlieren. Somit werde im Fall der Nichtzuerkennung der aufschiebenden Wirkung jedenfalls ein Kundenstock wegbrechen, der sich nur mühsam wieder aufbauen ließe. Eine rechtskonforme Interessenabwägung komme zu dem Ergebnis, dass die Interessen der antragstellenden Parteien sowie das öffentliche Interesse den

Interessen der beschwerdeführenden Partei weit überwiege. Der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung sei auch wegen Gefahr im Verzug dringend geboten. Ein Zuwarten bis zur Rechtskraft lasse eine Beeinträchtigung der Interessen befürchten. Die Parteien seien mit massiven finanziellen Einbußen konfrontiert, bei denen es sich um einen unwiederbringlichen Schaden handle, der nicht kompensiert oder wieder aufgeholt werden könne. Zur Untermauerung werde ein Beschluss des VfGH beigeschlossen, in dem die aufschiebende Wirkung zuerkannt wurde.

Eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Bescheidbeschwerde hat aufschiebende Wirkung (§ 13 Abs. 1 VwGVG).

Die aufschiebende Wirkung einer Beschwerde kann gemäß § 22 Abs. 2 VwGVG von Amts wegen ausgeschlossen werden. Nachdem das Verwaltungsgericht diesen Beschluss von Amts wegen erlassen kann, ist ein Antrag einer Partei auf Ausschluss der aufschiebenden Wirkung nicht anders als eine bloße Anregung zu verstehen (VwGH 24.05.2016, Ra 2016/07/0038). Über einen Antrag nach § 22 VwGVG ist jedoch mit Beschluss zu entscheiden (VwGH 02.11.2018, Ra 2018/03/0111).

Bei der vom Verwaltungsgericht vorzunehmenden Entscheidung über die Zuerkennung bzw. Aberkennung der aufschiebenden Wirkung, die auf dem Boden der im Entscheidungszeitpunkt bestehenden Sach- und Rechtslage zu treffen ist, darf dieses regelmäßig von den nicht von vornherein als unzutreffend erkennbaren Annahmen der belangten Behörde ausgehen (VwGH 02.11.2018, Ra 2018/03/0111; 16.12.2020, Ra 2020/11/0207).

Auf die Erfolgsaussichten der Beschwerde kommt es für die Zulässigkeit der Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung nicht an, diese können aber in die Interessenabwägung einfließen (*Fister/Fuchs/Sachs*, Verwaltungsgerichtsverfahren² § 22 VwGVG Anm 9).

Die Frage der inhaltlichen Berechtigung von Einwendungen einer Verfahrenspartei sowie deren Parteistellung sind von einer denkmöglichen Rechtsverletzung abhängig (VwGH 15.05.2020, Ra 2019/05/0073). Ein Beschwerderecht zur

Überprüfung einer Rechtsverletzung(-smöglichkeit) ist somit ebenfalls von der in der Sache zu ermittelnden und beurteilenden Rechtsstellung und der möglichen Betroffenheit in Rechtspositionen, nicht aber von einer tatsächlichen Beeinträchtigung und Gefährdung von Rechten abhängig.

Von Gefahr in Verzug ist auszugehen, wenn den berührten öffentlichen Interessen oder den Interessen einer anderen Partei als des Beschwerdeführers ein derart gravierender Nachteil droht, dass der vorzeitige Vollzug des Bescheides dringend geboten ist (*Götzl* in *Götzl/Gruber/Reisner/Winkler*, Das neue Verfahrensrecht der Verwaltungsgerichte § 22 VwGVG Rz 11).

Voraussetzung für den Ausschluss der einer Beschwerde grundsätzlich zukommenden aufschiebenden Wirkung ist eine nachvollziehbare Abwägung der berührten öffentlichen Interessen und der Interessen der Verfahrensparteien, aus der sich ebenso nachvollziehbar ergibt, dass für den Fall, dass die aufschiebende Wirkung nicht ausgeschlossen wird, gravierende Nachteile für das öffentliche Wohl eintreten würden bzw. gravierende Nachteile für eine Partei, die jene Nachteile deutlich überwiegen, die bei nicht verfügbarem Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde anderen Verfahrensparteien entstehen würden (VwGH 05.09.2018, Ra 2017/03/0105; 07.02.2020, Ra 2019/03/0143; 16.12.2020, Ra 2020/11/0207).

§ 7 Abs. 1 KfIG normiert Voraussetzungen und Ausschließungsgründe für die Erteilung von Berechtigungen (Konzessionen). Im Detail regeln in der Folge etwa § 9 KfIG die Zuverlässigkeit oder § 11 KfIG die finanzielle Leistungsfähigkeit. § 22 KfIG ist eine Bestimmung über den Kraftfahrlinienbetrieb (Abschnitt III) und damit getrennt von Abschnitt II (Bestimmungen über Berechtigungen), der die eben angeführten Bestimmungen enthält. Es handelt sich bei den Vorgaben des § 22 KfIG somit um kein Genehmigungskriterium. Von den Vorgaben des § 22 KfIG getrennt sind auch die Pflichten des Berechtigungsinhabers in § 20 KfIG normiert worden. Während § 22 Abs. 3 KfIG in § 20 Abs. 1 Z 8 KfIG zur Pflicht des Konzessionsinhabers erklärt wird, sind die übrigen Absätze des § 22 KfIG hier nicht genannt.

§ 7 Abs. 1 Z 4 lit. b KfIG lautet: „Die Konzession ist zu erteilen, wenn die Erteilung einer Konzession auch sonst öffentlichen Interessen nicht zuwiderläuft. Dieser Ausschließungsgrund liegt insbesondere dann vor, wenn 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 konkurrenzieren Verkehrsunternehmens wegen der geminderten Rentabilität dieses Kraftfahrlinienverkehrs erfolgen würde“.

Inhalt des angefochtenen Bescheides ist im Beschwerdefall die Erteilung einer Konzession und nicht der Entzug einer Konzession. Nachteile durch eine Betriebseinstellung oder andere Umstände einer Entziehung einer bestehenden und aktuell ausgeübten Konzession sind anders zu gewichten, als der Wunsch nach einer sofortigen Inanspruchnahme einer noch nicht rechtskräftig erteilten Berechtigung. Ein gravierender Nachteil liegt nicht vor. Schließlich gibt es ein legitimes Rechtsschutzinteresse im Rahmen des gegenständlichen Mehrparteienverfahrens; sodass eine einseitige Abweichung von der Grundregel (aufschiebende Wirkung) einen besonders gelagerten Fall erfordern würde. Die gegenläufigen privaten Interessen von mitbeteiligten Parteien und die im gegenständlichen Verfahren relevanten öffentlichen Interessen treten in der vorliegenden Konstellation nicht gegen die privaten Interessen an einer sofortigen Inanspruchnahme der in Beschwerde gezogenen Konzessionsentscheidung. Zwar ist das Interesse an der Inanspruchnahme der Konzession dem Grunde nach nachvollziehbar; ein gravierender Nachteil durch die aufschiebende Wirkung und ein deutliches Überwiegen dieses Interesses iSd § 22 VwGVG ist im Beschwerdefall nicht erkennbar:

Zur vorzunehmenden Gefährdungsprüfung nach § 7 Abs. 1 Z 4 lit. b erster Satz iVm § 14 Abs. 2 KfIG ist anzumerken, dass nach diesen Bestimmungen ein erhebliches öffentliches Interesse an einem möglichst gut funktionierenden System des linienmäßigen Personenverkehrs besteht (VwGH 24.09.2020, Ra 2019/03/0048, Rz 58 ff). Um das Ziel einer optimalen Versorgung der

Bevölkerung mit Kraftfahrlinien zu erreichen, ist es ein geeignetes und adäquates Mittel, bei der Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession darauf Bedacht zu nehmen, welche Auswirkungen die geplante neue Kraftfahrlinie auf den bereits bestehenden Kraftfahrlinien- und Eisenbahnlinienvverkehr hat. Der Konzessionsausschließungsgrund des § 7 Abs. 1 Z 4 lit. b erster Satz iVm § 14 Abs. 2 KfIG soll dieses Ziel durch die Prüfung erreichen, ob das Verkehrsunternehmen hinsichtlich der gefährdeten Linie einen die wirtschaftliche Betriebsführung sichtlich in Frage stellenden Einnahmefall erleidet (VwGH 20.12.2017, Ra 2016/03/0057). Dieser Einnahmefall kann sich nicht nur aus Veränderungen bei der Zahl der ausschließlich die jeweilige Kraftfahrlinie nutzenden Fahrgäste ergeben, sondern auch aus Veränderungen bei Bestelleistungen, die im Fall der Stattgebung des Konzessionsantrags zu erwarten sind (VwGH 17.12.2008, 2006/03/0060).

Bei der Beurteilung des § 7 Abs. 1 Z 4 KfIG handelt es sich um eine Prognoseentscheidung, die auf Grund ausreichender Sachverhaltsermittlungen zu treffen ist. Dazu bedarf es nicht nur der Feststellung, welche Einnahmen auf der bestehenden Linie tatsächlich erzielt werden, sondern insbesondere auch konkreter Feststellungen dazu, welche Einnahmen für eine wirtschaftliche Betriebsführung dieser Linie erforderlich sind. Soweit dazu Daten erforderlich sind, die (jedenfalls zum Teil) nur dem betroffenen Kraftfahrunternehmen bekannt sind, sind diese Daten vom Kraftfahrunternehmen im Rahmen der besonderen Mitwirkungspflicht nach § 14 Abs. 4 KfIG zu liefern (VwGH 20.12.2017, Ra 2016/03/0057).

Zu berücksichtigen ist weiters, dass nicht schon geringfügige wirtschaftlich nachteilige Folgen die Versagung einer weiteren Konzession rechtfertigen können und es bei der Beurteilung auch nicht auf die Existenzgefährdung des bestehenden – möglicherweise zahlreiche andere Kraftfahrlinien betreibenden – Verkehrsunternehmens ankommt. § 14 Abs. 2 KfIG stellt auch 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 Einnahmefall zu erwarten ist (VwGH 22.10.2010,

2010/03/0095). Die Gefährdungsprüfung ist deshalb auch nicht auf eine einzelne Haltestelle zu beschränken.

Dem Antragsvorbringen ist entgegenzuhalten:

Das Kraftfahrliniengesetz berücksichtigt verschiedene öffentliche Interessen. Einen einseitigen Vorzug für die „optimale Versorgung der Bevölkerung mit Kraftfahrlinien“, in der Form, dass eine zusätzliche Linie angeboten werden sollte, sieht das Gesetz nicht vor. Ganz im Gegenteil ist durch die Konkurrenzbestimmungen, die nach Rechtsprechung des VfGH neue aber auch bestehende Linien gleichermaßen schützen sollen (nach VfSlg 20.201/2017 Schutz für neu hinzutretende Mitbewerber und bestehender Konzessionär vor möglichen wirtschaftlichen Schwierigkeiten), vorgesehen, dass es nicht alleine um ein möglichst zahlreiches Angebot von Kraftfahrlinien geht. Insofern gibt es keinen automatischen Vorzug für neue/zusätzliche Linien. Auch sonst ist ein Eingriff in wirtschaftliche Interessen nicht derart absolut geschützt, dass in solchen Konstellationen jedenfalls ein Ausschluss der aufschiebenden Wirkung geboten wäre.

Soweit im Antrag auf die Einstellung einer „jahrelang eindeutig rechtskonform betriebenen Kraftfahrlinie“ Bezug genommen wird, ist dem entgegenzuhalten, dass hier der Gegenstand des angefochtenen Bescheides überschritten wird. Frühere Konzessionen sind vom nunmehrigen Verfahrensgegenstand nicht gedeckt.

Soweit die Kosten für Anschaffung und Wartung von Fahrzeugen angesprochen werden, ist dem entgegenzuhalten, dass diese Kosten selbst nicht unmittelbar durch die aufgeschobene Inanspruchnahme der gegenständlichen Konzession anfallen. Soweit angesprochen wird, dass Investitionen im Fall des Aufschubes nicht durch den Betrieb wieder „hereinzuholen“ seien, ist dem entgegenzuhalten, dass dies das übliche Risiko einer Konzessionserteilung ist und eine übermäßige Belastung, die den Regelfall überschreiten würde, schon insofern nicht vorliegt.

Dass für die Dauer eines vorübergehend, während des Beschwerdeverfahrens, aufzuschiebenden Betriebes bereits mit dem Verkauf von auf der Linie

einzusetzenden Kraftfahrzeugen durch die antragstellenden Parteien zwecks Schadensabwehr/-minimierung zu rechnen wäre, kann nicht nachvollzogen werden. Die Dauer des Beschwerdeverfahrens ist überblickbar. Es gibt einen Termin für die öffentliche mündliche Verhandlung. Die überschaubare Zeitspanne macht einen Notverkauf von Fahrzeugen wohl kaum erforderlich und scheint auch unwirtschaftlich, zumal offenbar weiterhin ein Interesse daran besteht, den Betrieb im Fall einer erfolgreichen Beschwerde zeitnah aufzunehmen. Eine endgültige Abstandnahme von der Betriebsaufnahme ist schließlich – auch für den Fall der Nichtaberkennung der aufschiebenden Wirkung – offenkundig nicht intendiert.

Keinesfalls ist die vorliegende Beschwerde von vornherein aussichtslos oder unzulässig. Die Berechtigung zur Erhebung der Beschwerde ergibt sich aus der Parteistellung im Behördenverfahren und aus dem in § 7 Abs. 1 Z 4 KfIG normierten Konkurrenzschutz ergibt sich wiederum diese und das Rechtsschutzinteresse. Das von vornherein keine Rechtsverletzungsmöglichkeit bestünde, kann zu Recht nicht angenommen werden. Ob eine Rechtsverletzung bzw. eine Beeinträchtigung im gesetzlich erforderlichen Ausmaß im Ergebnis durch die gegenständliche Konzessionserteilung vorliegt, ist im Hauptverfahren zu klären. Im Zwischenverfahren betreffend die aufschiebende Wirkung reicht die abstrakte Möglichkeit aus. Inwieweit eine Beeinträchtigung eines Konkurrenten droht, ist im Hauptverfahren zu prüfen. Eine Abkürzung des Rechtsschutzes durch ein Provisorialverfahren betreffend die aufschiebende Wirkung kann nur in offenkundig unberechtigten Fällen erfolgen. Ob Argumente im Beschwerdeverfahren neu vorgebracht werden oder schon im Behördenverfahren eingewendet wurden, spielt ebenso keine Rolle, wie die – eben in Beschwerde gezogenen – Erwägungen der Behörde hierzu.

Mit dem Antragsvorbringen wurde nicht in der zu verlangenden konkreten Weise dargetan, dass für die Interessen der antragstellenden Parteien ein die Schwelle der Unverhältnismäßigkeit übersteigender Nachteil zu befürchten wäre. Die antragstellenden Parteien sind ihrer Konkretisierungspflicht (durch Angaben über ziffernmäßig bestimmte finanzielle bzw. wirtschaftliche Folgen auf Grundlage der konkreten Unternehmensumstände nicht nachgekommen (ständige Rechtsprechung zu den Anforderungen an einen AW-Antrag seit VwSlg

10.381 A/1981; siehe etwa VwGH 11.02.2003, AW 2003/17/0002; 08.06.2006, AW 2006/04/0011; 22.08.2007, AW 2007/17/0016).

Aus dem vorgelegten Beschluss des VfGH vom 08.04.2019, E 736/2019 und E 781/2019, lässt sich für den gegenständlichen Antrag (ebenfalls) nichts gewinnen. Darin wird ohne jede Begründung ein unverhältnismäßiger Nachteil angenommen; Feststellungen zu deren Umfang/Bezifferung fehlen.

Im Konzessionsbescheid hat die Aufsichtsbehörde gemäß § 18 Abs. 1 KfIG eine angemessene Frist für die Aufnahme des Betriebes festzusetzen. Im angefochtenen Bescheid wurden hierfür vier Wochen ab Rechtskraft vorgeschrieben. Auch wenn der Bescheid betreffend die ab 19.11.2020 für fünf Jahre erteilte Konzession grundsätzlich unabhängig von der späteren Rechtskraft wirksam werden könnte, ist im Beschwerdefall ein Vertrauen auf den sofortigen Betrieb nicht schützenswert. Dass eine Beschwerde erhoben werden kann ergibt sich aus allgemeinen verfahrensrechtlichen Bestimmungen. Die Vorverfahren bezüglich der Kraftfahrlinienkonzessionen für Linien zwischen D. und H. bzw. Österreich und Serbien, die bereits wiederholt die Höchstgerichte beschäftigten (VwGH 18.02.2015, 2012/03/0108; 05.09.2018, Ra 2017/03/0105; 20.09.2020, Ra 2019/03/0048) zeigen, dass eine Beschwerdeerhebung nach einem Bescheid keinesfalls überraschend erfolgt. Die aufschiebende Wirkung der Beschwerde ist der Regelfall. Nach der Intention des Beschwerdevorbringens müsste das Regel-/Ausnahmeprinzip umgekehrt werden. Dafür besteht in Mehrparteienverfahren jedenfalls kein Automatismus. Das Gleichsetzen der gegenständlichen Situation mit dem Entzug einer Berechtigung ist verfehlt. Im gegenständlichen Zwischenverfahren ist allenfalls eine Grobprüfung zur inhaltlichen Berechtigung anzustellen, weshalb Ausführungen/Vorbringen zur inhaltlichen Berechtigung von Einwendungen mitbeteiligter Parteien im KfIG-Verfahren dahinstehen können.

Auch der Verlust eines hart erarbeiteten Kundenstocks ist keine unmittelbare Folge der fehlenden Rechtskraft des angefochtenen Bescheides bzw. der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde. Sollten frühere Konzessionen angesprochen sein, ist entgegenzuhalten, dass eine solche Konzession, so wie die mit dem angefochtenen Bescheid erteilte, befristet war/ist und insofern mit einem Ende/Auslaufen dieser Konzession gerechnet werden muss. Jedenfalls gibt es kein geschütztes Vertrauen

in eine lückenlose Verlängerungskette. Sofern ohnehin eine noch bis 2022 laufende Konzession ausgeübt werden kann, sind allfällige Nachteile insoweit ausgeschlossen oder zumindest abgedeckt.

Verweist ein Antragsteller bloß pauschal auf einen „gravierenden Umsatzrückgang und Kundenverlust“ ist damit nicht konkret darlegt, aus welchen tatsächlichen Umständen sich der behauptete unverhältnismäßige Nachteil ergibt (VwGH 03.02.2017, Ra 2016/03/0092; zur (betragsmäßigen) Konkretisierungspflicht auch bereits oben).

Es ist aus all diesen Gründen der Ausgang des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens abzuwarten.

Es wird (auch von Amts wegen) die aufschiebende Wirkung der gegenständlichen Beschwerden nicht ausgeschlossen/aberkannt. Mangels Antragsrecht war der entsprechende Antrag zurückzuweisen.

Die ordentliche Revision ist nicht zulässig, weil 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 VwGH ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des VwGH auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Die Rechtslage ist aufgrund der zitierten Gesetzeslage klar und durch die angeführte Rechtsprechung geklärt. Der gegenständlich vorgenommenen Würdigung kommt keine über den Einzelfall hinausgehende Bedeutung zu. Schließlich liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfragen vor. Eine (weitere) Klärung der entscheidungsrelevanten Rechtsfragen durch den VwGH ist nicht erforderlich.

Die Entscheidung über Zuerkennung bzw. Aberkennung (Ausschluss) der aufschiebenden Wirkung ist das Ergebnis einer im Einzelfall vorzunehmenden Interessenabwägung. Wurde eine im Einzelfall vorzunehmende Interessenabwägung vom Verwaltungsgericht auf einer verfahrensrechtlich einwandfreien Grundlage und in vertretbarer Weise im Rahmen der von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze vorgenommen, ist eine solche

einzelfallbezogene Beurteilung im Allgemeinen nicht revisibel (VwSlg 19.380 A/2016; VwGH 02.11.2018, Ra 2018/03/0111).

B e l e h r u n g

Gegen diesen Beschluss 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 eine bevollmächtigte Rechtsanwältin bzw. einen bevollmächtigten Rechtsanwalt 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.

Es besteht die Möglichkeit, Verfahrenshilfe für das Verfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof bzw. Verfassungsgerichtshof zu beantragen. 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. Der Antrag auf Verfahrenshilfe ist für ein Beschwerdeverfahren vor dem Verfassungsgerichtshof unmittelbar beim Verfassungsgerichtshof einzubringen. Für ein außerordentliches Revisionsverfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof ist der Antrag unmittelbar beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen. Dies in beiden Fällen jeweils innerhalb der oben genannten sechswöchigen Beschwerde- bzw. Revisionsfrist.

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.

Verwaltungsgericht Wien

Dr. Köhler
Richter