

 Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH · B 1, 3-5 · 68159 Mannheim

Deutscher Bundestag  
Ausschuss für Verkehr, Bau-  
und Stadtentwicklung  
Sekretariat  
Platz der Republik 1  
11011 Berlin

Ihre Nachricht vom:  
Ihr Zeichen: PA 15/11  
Unser Zeichen: WS-Ke  
Unser Aktenzeichen:

Datum: 21.02.2012  
Bearbeiter: Herr Dr. Winnes  
Durchwahl: -475  
E-Mail: m.winnes@vrn.de

## Öffentliche Anhörung zum PBefG

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Anlage übersende ich Ihnen meine Stellungnahme zu den einzelnen Gesetzentwürfen für die öffentliche Anhörung am 29.02.2012.

Mit freundlichen Grüßen

VERKEHRSVERBUND RHEIN-NECKAR GmbH



i.V. Dr. Winnes

Anlage

Verkehrsverbund  
Rhein-Neckar GmbH

B 1, 3-5  
68159 Mannheim  
📍 Schloss: Linien 1, 5, 7

T +49.(0)621.10 770-0  
F +49.(0)621.10 770-170  
I www.vrn.de

Vorsitzender des Verwaltungsrates:  
Christian Specht, Erster Bürgermeister  
Geschäftsführer:  
Werner Schreiner

Bankverbindung:  
Baden-Württembergische Bank AG  
BLZ: 600 501 01  
Konto: 7 496 507 581

Registergericht Mannheim HRB 5008

Alleingesellschafter:

Zweckverband Verkehrsverbund  
Rhein-Neckar KÖR

Mitglieder des Alleingesellschafters:

Land Baden-Württemberg, Land Hessen,  
Land Rheinland-Pfalz, Main-Tauber-Kreis,  
Neckar-Odenwald-Kreis, Rhein-Neckar-Kreis,  
Stadt Heidelberg, Stadt Mannheim,  
Kreis Bergstraße, Kreis Alzey-Worms,  
Kreis Bad Dürkheim, Kreis Germersheim,  
Kreis Kaiserslautern, Kreis Kusel,  
Kreis Südliche Weinstraße, Kreis Südwestpfalz,  
Donnersbergkreis, Rhein-Pfalz-Kreis,  
Stadt Frankenthal, Stadt Kaiserslautern,  
Stadt Landau, Stadt Ludwigshafen a. Rh.,  
Stadt Neustadt a. d. W., Stadt Pirmasens,  
Stadt Speyer, Stadt Worms, Stadt Zweibrücken

**Stellungnahme zu den Gesetzentwürfen zur Novelle des PBefG im  
Rahmen der öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr,  
Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages,  
Berlin, 29. Februar 2012**

A      Rechtsgrundlagen der Novelle

Die geplante Novelle des Personenbeförderungsgesetzes dient in erster Linie der Anpassung des nationalen Rechtsrahmens an das seit dem 3.12.2009 geltende neue europäische Personenverkehrsrecht in Form der Verordnung 1370/2007 (im Folgenden „VO 1370“).

Die vorliegenden Gesetzentwürfe der Bundesregierung (BT-DrS 17/8233 – im Folgenden „Regierungsentwurf“) und der Fraktionen von SPD und Bündnis90/Die Grünen (BT-DrS 17/7046 – im Folgenden „Fraktionsentwurf“) verfehlen beide das Ziel einer rechtssicheren und klaren Adaption der VO 1370 in das nationale Recht. Grund hierfür ist ein Missverständnis in der Interpretation der zentralen Regelungen der VO 1370:

I.      Marktintervention im Sinne der VO 1370

Beiden Gesetzentwürfen liegt offensichtlich die Rechtsauffassung zu Grunde, eine Marktintervention im Sinne der VO 1370 liege nur vor, wenn die öffentliche Hand monetäre Ausgleichsleistungen oder ausschließliche Rechte gewährt, was wiederum gleichgesetzt wird mit dem Betreiben von Daseinsvorsorge. Daseinsvorsorge ist dabei Sache des kommunalen Aufgabenträgers, der deshalb zuständige Behörde nach der VO 1370 sein soll (siehe § 8a Abs. 1 Regierungsentwurf/§ 8 Abs. 5 Fraktionsentwurf). Daneben steht die gewerberechtliche Regulierung des Personenverkehrs durch die staatliche Genehmigungsbehörde, die nicht der VO 1370 unterfallen soll, weil sie aus Sicht des Gesetzgebers keine Marktintervention darstellt.

Das Europarecht kennt den deutschen Begriff der Daseinsvorsorge nicht. Die europäischen Regelungen zu den „Dienstleistungen von allgemeinem Interesse“ orientieren sich am westeuropäischen Modell des „service public“. Unter „service public“ versteht man nicht nur die klassische deutsche Daseinsvorsorge der Leistungsverwaltung, sondern jedes staatliche Handeln, das im öffentlichen Interesse regulierend in einzelne Sektoren des Binnenmarktes eingreift. Auch die gewerberechtliche Regulierung durch die PBefG-Genehmigungsbehörde ist deshalb nach europäischer Rechtsauffassung staatliche Reglementierung zur Sicherstellung bestimmter im öffentlichen Interesse liegender Qualitätsstandards der Dienstleistung Personenbeförderung. Die Betriebspflicht gem. § 21 PBefG, die Beförderungspflicht nach § 22 PBefG sowie die Tarifpflicht gem. § 39 PBefG beschränken massiv die Berufsfreiheit der Beförderungsunternehmer im Interesse der Versorgungssicherheit für die Fahrgäste. Diese Grundlage des Genehmigungssystems nach dem PBefG bleibt in beiden Gesetzentwürfen unverändert. Der Genehmigungsvorbehalt ist damit eine staatliche Maßnahme, die im Sinne des Art. 1 Abs. 1 VO 1370 Personenverkehrsdienste gewährleisten soll, die *„unter anderem ... zahlreicher, sicherer, höherwertiger oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglichen würde“*. Auch die gewerberechtliche Regulierung nach dem PBefG ist deshalb eine der VO 1370 unterfallende Marktintervention. Die genannten gesetzlich zwingend mit jeder Genehmigung verbundenen Verpflichtungen der Betreiber sind gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Sinne des Europarechts. Das haben bereits zahlreiche Gerichtsurteile

(EuGH, BVerwG, hess. VGH, VGH BW, VG Karlsruhe, VG Halle) bestätigt. Diese Rechtsprechung zu ignorieren, bedeutet, dass der Gesetzgeber bewusst ein PBefG beschließen würde, das gegen die Vorgaben der VO 1370 verstößt: denn gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Personenverkehr dürfen nach Inkrafttreten der VO 1370 nur noch im Rahmen der Handlungsinstrumente der VO 1370 (öffentlicher Dienstleistungsauftrag und allgemeine Vorschrift) ausgesprochen werden. Beide Gesetzentwürfe sehen hingegen vor, dass die Genehmigung nicht von der für die VO 1370 zuständigen Behörde und nicht unter Beachtung der von der VO 1370 vorgegebenen Anforderungen an einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt werden soll.

Die Marktintervention im Sinne der VO 1370 liegt im Ausspruch gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, also in Vorgaben an Leistungsumfang und Leistungsqualität des Verkehrsangebotes. Diese Vorgaben führen zu wirtschaftlichen Einbußen (Mehrkosten/Mindereinnahmen) des Betreibers, die durch Ausgleichsleistungen kompensiert werden dürfen. Markteingriff und Kompensation des Eingriffs dürfen nicht gleichgesetzt werden. Die Gesetzentwürfe basieren jedoch auf der Vorstellung, nach der VO 1370 müsse nur die Kompensation geregelt werden, ohne auf die verordnungskonforme Verpflichtung, die Grundlage jeder Kompensation sein muss, einzugehen.

## II. Behördendualismus

Die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge nach der VO 1370 läuft ins Leere, solange ein Verkehrsunternehmen, das diesen Dienstleistungsauftrag erhält, weiterhin einer Genehmigung bedarf, um den Dienstleistungsauftrag erfüllen zu können. Beide Gesetzentwürfe sehen vor, dass die sich die Betriebspflicht des Unternehmers nicht aus dem Dienstleistungsauftrag, sondern aus der Genehmigung ergeben soll. Damit legt nicht der Aufgabenträger als zuständige Behörde fest, welches Verkehrsangebot im Sinne des Art. 1 Abs. 1 VO 1370 den Fahrgästen anzubieten ist, sondern die staatliche Genehmigungsbehörde. Dies führt dazu, dass der Aufgabenträger die ihm von den Gesetzentwürfen zugedachte Finanzierungsaufgabe nicht europarechtskonform erfüllen kann: gem. Art. 1 Abs. 1 darf eine zuständige Behörde nur einen Ausgleich für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen gewähren, die sie selbst ausgesprochen hat. Solange jedoch die Festlegungen zum einzuhaltenden Fahrplan und zum anzuwendenden Fahrpreis von der Genehmigungsbehörde und nicht vom Aufgabenträger getroffen werden, spricht der Aufgabenträger keine gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen aus und ist infolgedessen nicht zur Finanzierung der Fahrplan- und Tarifvorgaben berechtigt.

Ein europarechtskonformes System der Daseinsvorsorge im ÖPNV setzt hingegen voraus, dass künftig eine Behördenebene einheitlich für alle Belange der Regulierung zuständig ist und sowohl die bisher in der Liniengenehmigung enthaltenen Festlegungen trifft als auch die bisher in Verkehrsverträgen gewährten Ausgleichsleistungen auskehrt. Die gewerberechtliche Genehmigung und der Finanzierungsvertrag sind künftig als einheitlicher öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne der VO 1370 in einem Verfahren von der zuständigen Behörde zu vergeben und können nicht weiter bei zwei verschiedenen staatlichen Stellen beheimatet bleiben.

## III. ausschließliches Recht

Beide Gesetzentwürfe gehen davon aus, dass der Aufgabenträger künftig im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen berechtigt sein soll, ausschließliche Rechte zu erteilen. Dies steht im offenkundigen Widerspruch zu den Regelungen des § 13 PBefG, die zur Folge haben, dass bereits die Liniengenehmigung selbst den Tatbestand eines ausschließlichen Rechts nach der VO 1370 erfüllt. Nach gefestigter Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes beinhaltet der in beiden Entwürfen diesbezüglich unveränderte § 13 Abs. 2 PBefG ein Verbot der Doppelbedienung. Dies bedeutet: besitzt ein Unternehmen eine Liniengenehmigung, kann es verhindern, dass ein Konkurrenzunternehmen auf

denselben Strecken und Relationen Verkehrsleistungen anbietet. Die erteilte Genehmigung schließt also für Ihre Laufzeit Konkurrenz durch andere aus. Das VG Halle hat bereits festgestellt, dass dies den Tatbestand des ausschließlichen Rechts nach der VO 1370 erfüllt. Bereits im Anhang zum ersten Verordnungsentwurf für die VO 1370 hat die EU-Kommission das damalige und im Rahmen der vorliegenden Gesetzentwürfe unverändert bleibende Genehmigungssystem des PBefG als kontrollierten Wettbewerb um ausschließliche Rechte eingestuft. Dass beide Gesetzentwürfe am Verbot der Doppelbedienung nichts verändern wollen, wird durch die vorgesehene Ergänzung des § 13 um einen neuen Absatz 2b eindrücklich unterstrichen: die Notwendigkeit, ein Auswahlverfahren für den Fall zu schaffen, dass mehrere Genehmigungsanträge für denselben Verkehr gestellt werden, setzt voraus, dass die Genehmigung nur an einen Antragsteller erteilt werden darf. Dies wiederum bedingt, dass keine zwei Genehmigungen parallel existieren dürfen, sich also gegenseitig ausschließen. Die gesamten Regelungen zum sogenannten „Genehmigungswettbewerb“ ergeben also nur Sinn, wenn die Genehmigung ein ausschließliches Recht enthält. Ohne die Exklusivität der Genehmigung wären parallel gestellte Anträge gleichzeitig genehmigungsfähig, was wiederum ein Auswahlverfahren entbehrlich machen würde.

Sofern die Genehmigung jedoch ein ausschließliches Recht beinhaltet, erfüllt sie den Tatbestand des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach der VO 1370. Sie darf also nur noch von der zuständigen Behörde für die VO 1370 unter Beachtung aller Vorgaben für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge erteilt werden. Da Genehmigungsbehörde und zuständige Behörde in beiden Gesetzentwürfen ausdrücklich zwei verschiedene Behörden sein sollen, zwingen die Gesetzentwürfe die Genehmigungsbehörden zur europarechtswidrigen Erteilung ausschließlicher Rechte. Gleichzeitig lassen sie offen, welchen Sinn und Zweck eigentlich die Regelung eines ausschließlichen Rechts im Rahmen eines Dienstleistungsauftrages des Aufgabenträgers haben soll, wenn gleichzeitig die Genehmigung dafür sorgt, dass keine Konkurrenz stattfinden kann.

#### B § 8 Abs. 4

Beide Gesetzentwürfe sehen in § 8 Abs. 4 vor, dass die Verkehrsleistungen grundsätzlich eigenwirtschaftlich zu erbringen sind und definieren, was man unter eigenwirtschaftlichem Verkehr zu verstehen hat. Dem liegt eine falsche Vorstellung von der wirtschaftlichen Situation im deutschen ÖPNV zu Grunde: es gibt hierzulande nahezu keine Verkehrsleistungen mehr, die den Tatbestand eines eigenwirtschaftlichen Verkehrs erfüllen, nachdem Ausgleichsleistungen der zuständigen Behörden, die nicht Gegenstand allgemeiner Vorschriften sind, der Eigenwirtschaftlichkeit entgegenstehen. Insofern erhebt das Gesetz eine Verkehrsform zum gesetzlichen Leitbild und Normalfall, der in der künftigen Praxis den absoluten Ausnahmefall darstellen wird (was im Übrigen auch bereits das OLG Düsseldorf in seiner Münsterlandentscheidung festgestellt hat).

Auch die Definition des eigenwirtschaftlichen Verkehrs ist rechtlich bedenklich. Bereits im bestehenden Gesetz hat das Tatbestandselement der „sonstigen Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinn“ mehr Rechtsfragen aufgeworfen, als es gelöst hat. Eindeutig durch die Rechtsprechung und die VO 1370 geklärt ist jedoch, dass der Hauptanwendungsfall dieser Regelung, nämlich die Vereinnahmung von Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen außerhalb des früheren europäischen Sekundärrechts Verordnung 1191/1969, mit Inkrafttreten der VO 1370 hinfällig geworden ist. Vor diesem Hintergrund würde es der Rechtsklarheit dienen, dieses Tatbestandselement ersatzlos zu streichen.

Weitere Rechtsunsicherheit droht aus der vorgesehenen pauschalen Aussage, Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG seien von der Anwendung der VO 1370 ausgenommen. Richtig ist daran lediglich, dass Art. 3 Abs. 3 VO 1370 den Mitgliedstaaten das Recht gibt, Ausgleichsleistungen für Höchsttarifvorgaben zugunsten Auszubildender in allgemeinen Vorschriften außerhalb der VO 1370 zu regeln – sofern sie diese Regelungen

von der EU-Kommission notifizieren lassen. Dieses Recht wird durch die vorgeschlagene Regelung in § 8 Abs. 4 letzter Satz nur unzureichend umgesetzt. Weder enthält § 45a eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung im Sinne einer konkreten Höchsttarifvorgabe, noch wurde eine Notifizierung der Ausgleichsregelungen erfolgreich abgeschlossen. Damit droht dem Flächenverkehr im deutschen ÖPNV eine der wichtigsten Ertragssäulen wegen Verstoß gegen die VO 1370 wegzubrechen.

### C Losbildung

Die in § 8a Abs. 3 des Regierungsentwurfs vorgesehene obligatorische Losbildung bei Vergaben öffentlicher Dienstleistungsaufträge ist aus praktischen Gründen abzulehnen. Die Vergabegrößen im Personenverkehr werden durch die Linie oder einen Linienbündelbeschluss im Rahmen des Nahverkehrsplanes vorgegeben. In beiden Fällen bilden die Linie bzw. das Linienbündel die verkehrlich und wirtschaftlich sinnvolle kleinste Einheit zur Organisation des Linienverkehrs im Wettbewerb. Die Aufspaltung von Linien oder Linienbündeln in Einzellose und damit auf mehrere Betreiber ist deshalb volkswirtschaftlich von erheblichem Nachteil. Diese Regelung wird dazu führen, dass die Aufgabenträger zunächst sehr großflächige Linienbündel verabschieden werden, um diese dann im Rahmen der Vergabe wieder in Teillose aufspalten zu können. Für kleinere Unternehmen wäre es hingegen wichtiger, dass im Rahmen der Linienbündelung frühzeitig Planungssicherheit über den künftigen Zuschnitt der Dienstleistungsaufträge geschaffen wird. Dem Mittelstand würde es deshalb mehr helfen, auf diese Regelung würde verzichtet und in den Bestimmungen zur Erstellung der Nahverkehrspläne (Landesrecht) würden Maximalgrößen für Linienbündel festgelegt werden.

### D Gefährdung der Direktvergaben

Die von deutscher Seite erfolgreich in der VO 1370 verankerten Direktvergabemöglichkeiten für interne Betreiber (Art. 5 Abs. 2 VO 1370) und mittelständische Unternehmen (Art. 5 Abs. 4 VO 1370) drohen durch den Behördendualismus und die Regelung des § 13 Abs. 2b im nationalen Recht ausgehebelt zu werden. Zwar sehen die Regelungen zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge durch den Aufgabenträger vor, dass dieser alle Vergabemöglichkeiten nach der VO 1370 nutzen darf, dies reicht jedoch nicht aus, um im Wege der Direktvergabe einen Verkehr rechtssicher zu organisieren. Der Inhaber eines direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrages ist nach beiden Gesetzentwürfen nicht berechtigt, den vertraglich vereinbarten Verkehr auch tatsächlich durchzuführen. Dazu benötigt er neben dem Vertrag mit dem Aufgabenträger weiterhin eine Genehmigung von der Genehmigungsbehörde. Diese Genehmigung ist nach § 13 Abs. 2b beider Entwürfe im Wettbewerb zu erteilen. Stellt ein Unternehmen also in Konkurrenz zum Inhaber eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages einen eigenen Genehmigungsantrag, wäre die Genehmigungsbehörde weder verpflichtet noch berechtigt, dem Antrag des Inhabers des öffentlichen Dienstleistungsauftrages den Vorzug zu geben, sondern muss eine eigenständige Auswahlentscheidung ohne Rücksicht auf die Regelungen des Art. 5 Abs. 2 und 4 VO 1370 treffen. Hinzu kommt, dass die Genehmigungsbehörde selbst regelmäßig nicht die Tatbestandsvoraussetzungen für eine Direktvergabe an einen internen Betreiber erfüllt und sich deshalb nicht auf Art. 5 Abs. 2 VO 1370 berufen kann.

Dieses Problem könnte allenfalls im Fraktionsentwurf dadurch entschärft sein, dass dort § 13 Abs. 2 Nr. 2 einen Versagungsgrund vorsieht, sofern ein Antrag in Konkurrenz zu einem ausschließlichen Recht im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages tritt. Ob diese Regelung jedoch ausreichen wird, um das Wettbewerbsgebot des § 13 Abs. 2b zu überlagern, werden wohl Gerichte klären müssen. Hier sollte das Gesetz Klarheit schaffen.

## E Rechtsschutz

Die Unterscheidung in öffentliche Dienstleistungsaufträge zur Finanzierung des Verkehrs durch den Aufgabenträger und die gewerberechtliche Genehmigung führt zu doppeltem Rechtsschutz. Nach beiden Entwürfen ist bei der Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrages das Nachprüfungsverfahren des GWB zu beschreiten. Gleichzeitig ist die Genehmigung jedoch weiterhin ein nur mit der Anfechtungsklage auf Grundlage der VwGO angreifbarer Verwaltungsakt. Damit sind sowohl die Zivilgerichte als auch die Verwaltungsgerichte berufen, Teilaspekte der Organisation und Finanzierung des Verkehrs zu überprüfen. Offen bleibt dabei, welche Themen welchem Rechtsweg zuzuordnen sind. Ist beispielsweise die Frage, ob eigenwirtschaftliche Angebote eine ausreichende Verkehrsversorgung sicherstellen im Nachprüfungsverfahren (als Voraussetzung der Vergabeberechtigung des Aufgabenträgers) oder im Rahmen des Rechtsstreit um die Genehmigung zu klären?

## F Fazit und Empfehlung

Die seit der Novelle des PBefG im Rahmen der Bahnstrukturreform 1994 bestehende Rechtsunsicherheit für die Planung und Finanzierung des ÖPNV wird durch die vorgelegten Gesetzentwürfe nicht beseitigt, sondern nur auf neue Widersprüche zum europarecht verlagert.

Dies liegt vor allem an dem nachvollziehbaren Wunsch der Politik, an den gewachsenen Zuständigkeiten von Genehmigungsbehörden und Aufgabenträgern nichts zu verändern.

Für den Bereich des nicht aus öffentlichen Mitteln finanzierten Busfernverkehr ist der gewerberechtliche Ansatz des Genehmigungssystems des PBefG nachvollziehbar und sachgerecht.

Anders ist jedoch die Sachlage für alle Linienverkehre zu bewerten, die Gegenstand des Sicherstellungsauftrages des ÖPNV-Aufgabenträgers sind. Hier muss die gewerberechtliche Regulierung der Liniengenehmigung und die öffentliche Finanzierung des Verkehrs künftig bei einer Stelle zusammenlaufen, um Widersprüche zum Europarecht auszuschließen.

Da die genannten Probleme hauptsächlich dadurch entstehen, dass mit der Genehmigung und dem Finanzierungsvertrag faktisch zwei eigenständige öffentliche Dienstleistungsaufträge neben einander existieren müssten, wäre folgende Fassung des § 8 Abs. 5 Fraktionsentwurf bzw. § 8a Abs. 1 Regierungsentwurf geeignet, die größten Rechtsprobleme zu lösen, ohne die Genehmigungsbehörden und das Konzessionssystem des PBefG völlig aufzugeben:

*„Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung auf eigenwirtschaftlicher Basis nicht sichergestellt ist, kann der Aufgabenträger einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben. Dieser öffentliche Dienstleistungsauftrag gilt zugleich als Genehmigung i.S.d. §§ 2 Abs. 1, 9 Abs. 1 und § 13, sofern die Genehmigungsbehörde die Erfüllung der subjektiven Genehmigungsvoraussetzungen nach § 13 Abs. 1 durch den ausgewählten Betreiber bestätigt.“*

Damit wäre klargestellt, dass die Genehmigungsbehörde im Bereich der Daseinsvorsorge ausschließlich die gewerberechtlichen Aspekte der fachlichen Eignung, Zuverlässigkeit und wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Unternehmen zu überprüfen hat, aber keine Festlegungen über den Umfang und die Qualität der Leistung vornimmt, da dies Aufgabe der zuständigen Behörde nach der VO 1370 ist. Gleichzeitig bliebe es beim bisherigen System, sofern der Aufgabenträger nicht durch Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen initiativ wird. Diese Initiative wird wie von den Unternehmensverbänden gewünscht dadurch

beschränkt, dass eigenwirtschaftliche Verkehre Vorrang genießen. Da im Falle der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge die separate Genehmigung entfiere, entstünde auch kein Problem im Bezug auf den Rechtsweg, weil alle Fragen automatisch dem Nachprüfungsverfahren zuzuordnen wären.

Mannheim, den 21.2.2012

Dr. Michael Winnes

Justitiar Verkehrsverbund Rhein-Neckar und Mitglied im Lenkungskreis der Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger im Rahmen der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV)