

Prof. Dr. Christofer Lenz, Stuttgart

(Keine) Angst vor der „Null-Lösung“?

Zur Rechtslage ohne PBefG-Novelle

Zu Beginn des Jahres 2009 steht die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung betriebene PBefG-Novelle vor dem Aus. Der vom Referat S37 vorgelegte und in die Anhörung gegebene Entwurf vom 27. August 2008 hat nicht nur Kritik ausgelöst, sondern er droht im Streit der Verbände und Koalitionsfraktionen zu scheitern. Tritt dieses immer wahrscheinlicher werdende Szenario einer gesetzgeberischen „Null-Lösung“ ein, stellt sich die Frage, welcher Rechtsrahmen für den ÖPNV dann künftig gilt. Denn beim Status quo kann und wird es nicht bleiben, weil sich die gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben ändern. Zum 3. Dezember 2009 tritt die bisher maßgebliche Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, auf die das PBefG an zentraler Stelle Bezug nimmt (§ 8 Abs. 4 Satz 3 und § 13a PBefG), außer Kraft; sie wird ersetzt durch die neue Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 [1]. Deshalb soll hier skizziert werden, wie die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (i.F.: neue Verordnung) und ein unverändertes PBefG ab dem 3. Dezember 2009 zusammenspielen würden.

Neue Verordnung grundsätzlich mit Anwendungsvorrang

Ausgangspunkt muss wegen des Anwendungsvorrangs des europäischen Gemeinschaftsrechts die neue Verordnung sein. Mit ihrem Inkrafttreten am 3. Dezember 2009 ist die neue Verordnung in Deutschland wie in allen anderen Mitgliedstaaten unmittelbar geltendes Recht. Etwas anderes gilt nur, soweit es in der Verordnung selbst angeordnet ist. Eine solche abweichende Regelung kann sich aus Art. 8 Abs. 2 neue Verordnung ergeben. Die als *Übergangsregelung* überschriebene Vorschrift bestimmt, dass die Vergabe von Aufträgen für den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße erst ab dem 3. Dezember 2019 – also in gut zehn Jahren – *im Einklang mit Art. 5 erfolgen* muss. Daraus folgt, dass die gesamte neue Verordnung ab dem 3. Dezember 2009 gilt und dies lediglich hinsichtlich der Regelung des Art. 5 neue Verordnung einer näheren Betrachtung bedarf.

Übergangsphase bis 2019

Diese nähere Betrachtung führt erstens dazu, dass die Regelung des Art. 5 Abs. 1 neue Verordnung mit dem 3. Dezember 2009 gilt. Denn der europäische Gesetzgeber hat sie (nahezu) wortgleich in den Absatz 1 seiner *Übergangsregelung* in Art. 8 übernommen. Deshalb gilt ab dem 3. Dezember 2009:

Alle öffentlichen Dienstleistungsaufträge im Sinne der neuen Verordnung werden nach Maßgabe dieser Verordnung vergeben (Art. 8 Abs. 1 Satz 1 neue Verordnung). Im Bereich der öffentlichen Personenverkehrsdienste mit Bussen und Straßenbahnen werden Dienstleistungsaufträge oder öffentliche Dienstleistungsaufträge gemäß der Definition in den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG abweichend von Satz 1 gemäß den in jenen Richtlinien vorgesehene Verfahren vergeben, sofern die Aufträge nicht die Form von Dienstleistungskonzessionen im Sinne jener Richtlinien annehmen (Art. 8 Abs. 1 Satz 2 neue Verordnung). Werden die Aufträge nach den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG vergeben, so sind die Abs. 2 bis 4 des vorliegenden Artikels, also des Art. 8, nicht anwendbar (Art. 8 Abs. 1 Satz 3 neue Verordnung; so genannter Vorrang des allgemeinen Vergaberechts).

Solche „echten“ Aufträge im Sinne der Vergaberichtlinien waren im ÖPNV-Bereich bislang die Ausnahme, weil sie genehmigungsrechtlich zur Anwendung des nachrangigen (§ 8 Abs. 4 Satz 1 PBefG) Genehmigungsregimes des § 13a PBefG und zu steuerlichen Nachteilen führen. Die bisherige Finanzierungs- und Betrauungspraxis lässt erwarten, dass auch in Zukunft Finanzierungs- und Betrauungsformen gewählt werden, die nicht zur Anwendung des allgemeinen (Richtlinien-) Vergaberechts führen, sondern an sich das Vergaberegime des Art. 5 Abs. 2 bis 7 neue Verordnung auslösen.

Ob diese Vorschriften vor dem 3. Dezember 2019 aber überhaupt schon gelten, hängt bei Passivität des deutschen Gesetzgebers von der Auslegung der Übergangsregelung des Art. 8 Abs. 2 UAbs. 1 neue Verordnung ab. Gilt die Übergangsphase nur, wenn der Mitgliedstaat sie ausdrücklich anordnet, oder greift sie auch dann, wenn der nationale Gesetzgeber – wie hier unterstellt – passiv bleibt? Die richtige Antwort lautet, dass die Übergangsphase kraft Verordnung eingreift. Sie kann von einem Mitgliedstaat nur durch aktives gesetzgeberisches Handeln beseitigt werden [2].

Gesetzgeber muss aktiv gegen Übergangsphase entscheiden

Das wird schon durch den Wortlaut nahegelegt. Nach Art. 8 Abs. 2 UAbs. 1 Satz 1 neue Verordnung muss in den Mitgliedstaaten die Vergabe von Aufträgen für öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße erst ab dem



DER AUTOR

Prof. Dr. Christofer Lenz (42) ist Rechtsanwalt für Verwaltungsrecht und Sozium der Kanzlei Oppenländer Rechtsanwälte in Stuttgart. Er ist Honorarprofessor für Öffentliches Recht und Europarecht an der Universität Stuttgart und Mitglied des Verfassungsrechtsausschusses der Bundesrechtsanwaltskammer. Im Bereich des ÖPNV ist er seit Jahren beratend und vertretend für führende Verkehrsunternehmen, Verbände und die öffentliche Hand tätig.

3. Dezember 2019 im Einklang mit Art. 5 erfolgen. Eine frühere Anwendung setzt eine entsprechende Entscheidung im Mitgliedstaat voraus.

Von der Notwendigkeit einer solchen aktiven Entscheidung für die sofortige Anwendung von Art. 5 neue Verordnung gehen auch die nachfolgenden Sätze des Art. 8 Abs. 2 neue Verordnung aus. UAbs. 1 Satz 2 spricht davon, dass die Mitgliedstaaten während dieses Übergangszeitraums Maßnahmen treffen, um Art. 5 schrittweise anzuwenden. Das schrittweise Treffen solcher Maßnahmen wäre aber nicht erforderlich, wenn die Übergangsphase ohne mitgliedstaatliche Maßnahmen gar nicht anwendbar wäre. Art. 8 Abs. 2 UAbs. 2 und Abs. 4 neue Verordnung enthalten weitere Regelungen für mitgliedstaatliche Aktivitäten in der zweigeteilten Übergangsphase.

Dieses systematische Argument wird noch verstärkt durch den Vergleich mit den Gestaltungsmöglichkeiten in Art. 5 Abs. 2, 4 und 6 neue Verordnung. Die dort vorgesehenen Möglichkeiten der Direktvergabe an interne Betreiber, für öffentliche Dienstleistungsaufträge mit geringerem Volumina und für den Eisenbahnbereich gelten zunächst einmal kraft Verordnung und müssen durch nationales Recht ausdrücklich untersagt sein oder werden.

Das schon aus Wortlaut und Systematik folgende Ergebnis wird auch durch den Zweck der Übergangsregelung des Art. 8 Abs. 2 neue Verordnung bestätigt. Dieser Zweck ergibt sich aus dem „Selbstgespräch“, welches der europäische Gesetzgeber in den so genannten Erwägungsgründen eines Rechtsakts mit sich führt und in dem er seine

Motive offen legt. Nach Erwägungsgrund 31 der neuen Verordnung stand für den europäischen Verordnungsgeber außer Frage, dass die zuständigen Behörden und die Betreiber eines öffentlichen Dienstes Zeit benötigen, um den Bestimmungen dieser Verordnung nachzukommen. Deshalb hat sich der Verordnungsgeber gehalten gesehen, selbst Übergangsregelungen – in Art. 8 neue Verordnung – vorzusehen.

Keine Geltung der Vergabevorgaben bis 2019

Damit kann ein erstes, wichtiges Ergebnis festgehalten werden: Kommt es zu keiner PBefG-Novelle, dann werden die Art. 5 Abs. 2 bis 7 neue Verordnung wegen Art. 8 Abs. 2 UAbs. 1 Satz 1 neue Verordnung am 3. Dezember 2009 kein zwingendes Recht.

Die Konsequenzen dieser Weichenstellung sind erheblich. Es bleibt zwar dabei, dass neue Finanzierungsbeträgen nach Art. 3 neue Verordnung der Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags bedürfen und für dessen Inhalte die Art. 4, 6 sowie der Anhang zur neuen Verordnung maßgeblich sind [3].

Für die Vergabe dieser öffentlichen Dienstleistungsaufträge muss aber einstweilen weder das in Art. 5 Abs. 3 neue Verordnung definierte *wettbewerbliche Vergabeverfahren* beachtet noch durch zulässige Formen der Direktvergabe unter Einhaltung ihrer jeweiligen Voraussetzungen (Art. 5 Abs. 2, 4 und 6 neue Verordnung) ersetzt werden. In der Übergangsphase macht die Verordnung schlicht noch keine normativ verbindlichen Vorgaben für das Vergabeverfahren. Diese Freiheit der Beteiligten von Vergabeverfahrensvorgaben ist durch Art. 8 Abs. 1 Satz 1 neue Verordnung gegenüber konkurrierenden Vergaberegimen abgeschirmt.

Direktvergabe voraussetzungslos möglich

Das hat handfeste Konsequenzen. Der Aufgabenträger kann der Finanzierung dienende öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Art. 3 und 4 neue Verordnung an alle denkbaren Betreiber direkt vergeben. Der ausgewählte Betreiber muss nicht die drei Voraussetzungen erfüllen, wie sie etwa für den internen Betreiber in Art. 5 Abs. 2 neue Verordnung normiert sind:

- Entbehrlich ist erstens eine Kontrolle des Aufgabenträgers als insoweit zuständiger örtlicher Behörde über den Betreiber, die der Kontrolle über eigene Dienststellen des Aufgabenträgers entspricht (Art. 5 Abs. 2 Buchstabe a) neue Verordnung).
- Ausgewählt werden kann zweitens auch ein Betreiber, der die Voraussetzung des Art. 5 Abs. 2 Buchstabe b) neue Verordnung nicht erfüllt, weil er außerhalb des Zuständigkeitsgebiets des Aufgabenträgers öffentliche Personenverkehrsdienste

ausführt oder an wettbewerblichen Vergabeverfahren für die Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten teilt. Ein solcher Betreiber läuft lediglich das Risiko, dass ihn andere zuständige Behörden in der zweiten Hälfte des Übergangszeitraums, also ab dem 3. Dezember 2014, unter bestimmten Voraussetzungen von der Teilnahme an wettbewerblichen Vergabeverfahren ausschließen (Art. 8 Abs. 4 neue Verordnung).

- Der auserwählte Betreiber unterliegt dritten auch nicht der strengeren Regelung der Unterauftragsvergabe nach Art. 5 Abs. 2 Buchstabe c) neue Verordnung. Dagegen ist auch im Übergangszeitraum der Art. 4 Abs. 7 neue Verordnung anwendbar, weil die dortigen Regelungen nicht nur durch die Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens ausgelöst werden, sondern schon durch den Abschluss des öffentlichen Dienstleistungsauftrags als solchen. „Frei“ wird der Betreiber während der Übergangsphase also nur von der für interne Betreiber vorgesehenen Verpflichtung, den *überwiegenden* Teil des öffentlichen Personenverkehrsdienstes selbst zu erbringen, nicht aber von der allgemeinen Verpflichtung, einen *bedeutenden* Teil der öffentlichen Personenverkehrsdienste selbst zu erbringen.

Die in der Übergangszeit fehlende Verpflichtung des Aufgabenträgers, den Betreiber im Wege eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens (Art. 5 Abs. 3 neue Verordnung) oder im Wege einer Direktvergabe (Art. 5 Abs. 2, 4, 6 neue Verordnung) auszuwählen, dürfte auch zum Wegfall der Transparenzpflichten aus Art. 7 Abs. 2 bis 4 neue Verordnung führen. Denn diese Regelungen setzen jeweils voraus, dass ein wettbewerbliches Vergabeverfahren oder eine Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 bis 6 neue Verordnung durchgeführt wird. Ihre Anwendung hängt also von der Anwendung dieser Vorschriften ab. Ein Aufgabenträger, der freiwillig ein Jahr vor seiner Vergabeentscheidung Informationen im Amtsblatt der EU veröffentlicht, sollte klarstellen, dass er sich nicht für eine Anwendung der förmlichen Verfahren nach Art. 5 Abs. 2 bis 6 neue Verordnung entschieden hat.

Schwacher Konkurrentenschutz

In der Übergangszeit entfaltet aber auch Art. 5 Abs. 7 neue Verordnung mit seinen Regelungen zum Konkurrentenschutz keine normative Geltung. Hier sind die Auswirkungen weniger gravierend, weil insoweit – wie bisher – Konkurrenten der Verwaltungsrechtsweg gegen Finanzierungen offen steht (Art. 19 Abs. 4 GG, § 40 VwGO). In der Sache wird die Auswahlentscheidung des Aufgabenträgers vor den Gerichten allerdings kaum zu Fall zu bringen sein, weil die materiellen Vorgaben aus Art. 5 Abs. 2 bis 6 neue Verordnung noch nicht gelten und auch der durch Art. 5 Abs. 7 neue Verordnung erweiterte Drittschutz

noch nicht greift. Inwieweit die materiellen Anforderungen an den Inhalt der öffentlichen Dienstleistungsaufträge, insbesondere unter dem Aspekt der Überförderung, von Konkurrenten geltend gemacht werden können, hängt davon ab, in welchem Umfang Konkurrenten während der Übergangsphase Drittschutz beanspruchen können.

Linienverkehrsgenehmigung als ausschließliches Recht?

Die genehmigungsrechtlichen Zusammenhänge können hier nur angedeutet werden. Die umstrittene Frage, ob die Linienverkehrsgenehmigung nach dem PBefG ein ausschließliches Recht im Sinne der neuen Verordnung begründet und deshalb den Regeln eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags unterliegt (Art. 3 Abs. 1 neue Verordnung) hat wegen des Nichteingreifens des Art. 5 Abs. 2 bis 7 neue Verordnung nur geringe Konsequenzen. Allerdings müssten dann von der PBefG-Genehmigungsbehörde als insoweit funktionell zuständiger Behörde die Vorgaben der Art. 4, 6 und des Anhangs der neuen Verordnung beachtet werden.

Bedeutsamer und schwieriger ist die Frage, wie sich das Inkrafttreten der neuen Verordnung auf das bisherige, durch §§ 8 Abs. 4, 13 und 13a PBefG geprägte Stufenverhältnis von eigenwirtschaftlicher und gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungserbringung auswirkt. Denkbar wäre, § 8 Abs. 4 Satz 3 PBefG und § 13a PBefG ab dem 3. Dezember 2009 für funktionslos zu halten, weil die in beiden Normen in Bezug genommene Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 dann nicht mehr gilt. Zwingend ist eine solche Sichtweise schon deshalb nicht, weil der deutsche Gesetzgeber nationale Rechtsvorschriften auch dann unter Bezugnahme auf Gemeinschaftsrecht formulieren kann, wenn das Gemeinschaftsrecht außer Kraft getreten ist.

Modifizierte Weitergeltung von § 8 Abs. 4 Satz 3 PBefG

Für eine – modifizierte – Weitergeltung von § 8 Abs. 4 Satz 3 und § 13a PBefG spricht wohl, dass der Gesetzgeber in § 8 Abs. 4 PBefG ganz generell von einem Nebeneinander von Genehmigungen für eigenwirtschaftliche und für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungserbringung ausgeht und einen Vorrang der eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungserbringung (§ 8 Abs. 4 Satz 1 PBefG) angeordnet hat. Diese Unterscheidung wird durch die neue Verordnung nicht grundsätzlich, sondern nur in der konkreten Abgrenzung in Frage gestellt [4]. Gerade wenn der deutsche Gesetzgeber die „Null-Lösung“ wählt, weil er das PBefG und das darin begründete Kräfteverhältnis zwischen Unternehmer, Genehmigungsbehörde und Aufgabenträger beibehalten will, ist mit dem passiv bleibenden Gesetzgeber von einer

Unternehmerische Aufgabe in einer aufstrebenden Kommune in den neuen Bundesländern

Alleinvorstand (m/w)

Unser Auftraggeber ist ein innovatives Unternehmen des öffentlichen Personennahverkehrs in kommunaler Trägerschaft und hat Signalwirkung für die Region.

Ein flächendeckend erschlossenes Liniennetz garantiert jährlich mehr als 40 Millionen Fahrgästen die zuverlässige Beförderung mit Straßenbahnen, Bussen und Eisenbahnen. Unser Auftraggeber ist mit seiner aus über 100, teilweise niederflurigen, Fahrzeugen bestehenden modernen Fahrzeugflotte ein unverzichtbarer Partner im regionalen Verkehrsverbund. Mit einer Liniennlänge von 400 Kilometern auf einer Fläche von 120 km² wird nahezu das gesamte Stadtgebiet erschlossen.

Im Rahmen der geregelten Nachfolge suchen wir zum nächstmöglichen Zeitpunkt den fachlich und persönlich überzeugenden

Alleinvorstand (m/w).

In dieser Funktion obliegt Ihnen die Gesamtverantwortung für die Weiterentwicklung des Unternehmens mit seinen etwa 500 Mitarbeitern. Ihre Kernaufgabe besteht in der Entwicklung der strategischen Ausrichtung mit dem Ziel der effektiven Nahverkehrsversorgung der Stadt sowie der Region. Ebenso steht die Steigerung der Wirtschaftlichkeit in Ihrem Fokus.

Auf der Erhöhung der ÖPNV-Nutzung mit dem Ziel der Verkehrsentlastung im Versorgungsraum liegt Ihr besonderes Augenmerk. Auf Grundlage Ihres betriebswirtschaftlichen Sachverständnisses und der kreativen Entwicklung zukunftsweisender Ideen, verantworten Sie die konsequente Umsetzung der Unternehmensziele. Hierfür nutzen Sie aktiv Synergieeffekte durch die Zusammenarbeit mit kommunalen und kommerziellen Partnern.

Wir suchen das Gespräch mit Damen und Herren, die über ein erfolgreich abgeschlossenes, vorzugsweise technisches Studium sowie fundierte betriebswirtschaftliche Kenntnisse verfügen. Idealerweise sind Sie mit den technischen und betriebswirtschaftlichen Bedingungen, beispielsweise der Organisation und den Finanzierungsstrukturen, eines Nahverkehrsunternehmens vertraut. Als versierte Führungskraft mit ausgeprägter sozialer Führungskompetenz konnten Sie bereits mehrjährige Erfahrungen in einem mittelständischen Unternehmen oder auch im Konzernumfeld sammeln. Sie haben das Profil eines Generalisten, den eine technische, analytische und nachhaltige Denkweise auszeichnet und der sowohl strategisch als auch operativ in allen Unternehmensbereichen als Ideengeber zu agieren versteht. Darüber hinaus erwarten wir ein ausgeprägtes unternehmerisches Denken

und Handeln, Umsetzungskompetenz, Durchsetzungsstärke, Teamfähigkeit und die Fähigkeit zur integrativen Kommunikation und Repräsentation. Kreativität und die Fähigkeit, Dinge voran zu treiben, runden Ihr Profil ab.

Für eine erste Kontaktaufnahme und weiterführende Informationen stehen Ihnen unsere Beraterinnen Frau Dr. Constanze Wachsmann und Frau Ina Mrosk telefonisch unter 03 51 / 8 66 81 20 gern zur Verfügung. Sie sichern Ihnen Diskretion und die Berücksichtigung von Sperrvermerken ausdrücklich zu. Ihre schriftlichen Bewerbungsunterlagen (Lebenslauf, Zeugniskopien, Gehaltsvorstellung und möglicher Eintrittstermin) senden Sie bitte unter Angabe der Kennziffer 0818608 an annette.etzold@kienbaum.de oder per Post an die Kienbaum Berlin GmbH, Niederlassung Dresden, An der Frauenkirche 12, 01067 Dresden.
<http://kienbaum.bewerbung.de>

Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Kroatien, Luxemburg, Niederlande, Österreich, Polen, Rumänien, Russland, Schweiz, Tschechien, Ungarn, Brasilien, China, Japan, Singapur, Thailand

Kienbaum^K

Executive Search
Human Resource & Management Consulting

weiteren Sinnhaftigkeit des bisherigen Stufenverhältnisses zwischen eigenwirtschaftlicher und gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungserbringung auszugehen. Das verdeutlicht der Fall eines Verkehrs, der auf der Grundlage der Ausschreibung eines echten, den Vergaberichtlinien unterfallenden Auftrag durchgeführt werden soll. Ein solcher Verkehr ist bislang genehmigungsrechtlich nachrangig (§ 8 Abs. 4 Satz 1 PBefG) und es ist kein Rechtsgrund ersichtlich, der künftig zu einer anderen Beurteilung zwingt. Denn solche echten Auftragsverkehre werden von der neuen Verordnung gar nicht eigenständig geregelt (Art. 5 Abs. 1 Sätze 1 und 2, Art. 8 Abs. 1 Sätze 1 und 2 neue Verordnung).

Risiko-Formel des Bundesverwaltungsgerichts

Soweit es um von der neuen Verordnung erfasste Formen der Finanzierung geht, kann auch in Zukunft mit dem vom Bundesverwaltungsgericht herausgearbeiteten Abgrenzungskriterium für die Eigenwirtschaftlichkeit gearbeitet werden. Eigenwirtschaftlich ist eine Verkehrsleistung jetzt und in Zukunft dann, wenn der Unternehmer sie auf eigenes Risiko mit den ihm zur Verfügung stehenden

Finanzmitteln betreiben will; andernfalls greift § 13a PBefG [5].

Wer demgegenüber in dem hier behandelnden Szenario „Null-Lösung“ ausschließlich Genehmigungen nach § 13 PBefG für möglich hält, beseitigt das vom Bundesverwaltungsgericht formulierte *Wahlrecht des Unternehmers*, weil er den vor Interventionen des Aufgabenträgers schützenden Vorrang der eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungserbringung aufgibt.

Null-Lösung politisch verantworten

Insgesamt gilt: Kommt es zu keiner PBefG-Novelle, gilt zwar grundsätzlich und mit Vorrang gegenüber dem PBefG die neue Verordnung. Wegen der von der Verordnung selbst angeordneten vom Gesetzgeber bei Untätigkeit nicht beseitigten Übergangsfrist, die bis zum 3. Dezember 2019 dauern kann, gelten aber zentrale Regelungen der Verordnung zum wettbewerblichen Vergabeverfahren und zu Beschränkungen der Direktvergabe nicht. Die Aufgabenträger als insoweit zuständige Behörde bleiben annähernd so frei wie bislang. Bei den PBefG-Genehmigungen dürfte

es bei dem Nebeneinander eigen- und gemeinwirtschaftlicher Genehmigungen und beim Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit bleiben. Ob diese beiden Hauptauswirkungen einer gesetzgeberischen „Null-Lösung“ von den Verantwortlichen in Politik und Verbänden so gewollt sind, müssen diese selbst beurteilen.

Literatur/Anmerkungen

- [1] Art. 12, 10 Abs. 1 Satz 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personennahverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, Amtsblatt L 315 vom 3. Dezember 2007, S. 1.
- [2] Entsprechend sieht der Arbeitsentwurf des BMVBS vom 27. August 2008 einen vollständigen Verzicht auf die Übergangsphase vor.
- [3] Dasselbe gilt für die Erteilung von Linienverkehrsgenehmigungen nach dem PBefG, wenn man darin anders als das BMVBS ein ausschließliches Recht im Sinne von Art. 3, 2 Buchstabe f) neue Verordnung sieht.
- [4] Davon geht auch der Entwurf des BMVBS vom 27. August 2008 für eine PBefG-Novelle aus, wenn er jetzt in einem neu gefassten § 8 Abs. 4 PBefG-Entwurf einen Vorrang so genannter kommerzieller Verkehre gegenüber Verkehren auf der Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge anordnet.
- [5] Bundesverwaltungsgericht, Urteil des 3. Senats vom 19. Oktober 2006 – BVerwG 3 C 33.05, Rdnr. 35.