



Bayerisches Verwaltungsgericht Ansbach

In der Verwaltungsstreitsache

*****GmbH
vertreten durch die Geschäftsführer

- Antragstellerin -

bevollmächtigt:
Rechtsanwälte *****

gegen

Freistaat Bayern

vertreten durch:
Regierung von *****

- Antragsgegner -

beigeladen:
***** GmbH
Abteilung Personal und Recht

bevollmächtigt:
Rechtsanwälte *****

wegen

Personenbeförderungsrechts
Antrag nach § 80 Abs. 5 VwGO, § 80 a VwGO

erlässt das Bayerische Verwaltungsgericht Ansbach, 10. Kammer, durch

den Vorsitzenden Richter am Verwaltungsgericht
den Richter am Verwaltungsgericht
den Richter am Verwaltungsgericht

Förster
Kranig
Maurer

ohne mündliche Verhandlung

am 5. August 2009

folgenden

Beschluss:

1. Der Antrag wird abgelehnt.
2. Die Antragstellerin trägt die Kosten des Verfahrens einschließlich der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen.
3. Der Streitwert wird auf 10.000 EUR festgesetzt.

Gründe:

I.

Die Antragstellerin wendet sich gegen eine der Beigeladenen durch den Antragsgegner erteilten Genehmigung für eine grenzüberschreitende Direktbuslinie von Nürnberg nach Prag. Ein entsprechender Genehmigungsantrag wurde von der Beigeladenen am 28. November 2008 bei der Regierung von ***** gestellt. Dem Antrag war eine Kopie der der Beigeladenen erteilten Lizenz für den gewerblichen grenzüberschreitenden Linienverkehr mit Kraftomnibussen, die eine Gültigkeitsdauer bis zum 30. Juni 2009 aufweist, beigefügt. Die Antragstellerin ist ein Eisenbahnverkehrsunternehmen im Sinne des § 2 Abs. 1 AEG und betreibt ab dem 13. Dezember 2009 auf Bestellung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (im Folgenden BEG genannt) und des tschechischen Verkehrsministeriums den durchgehenden Bahnverkehr Nürnberg - Furth im Wald - Prag.

Die Regierung von ***** hörte nach Eingang des Genehmigungsantrags verschiedene öffentliche Stellen und Verkehrsunternehmen gemäß § 14 PBefG an.

Mit Schreiben des Bundesamtes für Güterverkehr vom 20. Februar 2009 wurde ein in englischer Sprache abgefasstes Schreiben des tschechischen Ministeriums für Verkehrswesen vom 9. Februar 2009 der Regierung von ***** vorgelegt, aus dem sich nach Aussage des Bundesamtes für Güterverkehr ergibt, dass das tschechische Ministerium für Verkehrswesen eine Einvernehmensklärung unter Bedingungen für den streitgegenständlichen Linienverkehr abgegeben hat.

Die Regierung von ***** hörte die Antragstellerin mit Telefaxschreiben vom 17. März 2009 gemäß § 14 PBefG unter Gewährung einer Frist zur Stellungnahme bis zum 25. März 2009 zum Genehmigungsantrag der Beigeladenen an.

Die BEG führte mit E-Mail-Schreiben vom 19. März 2009 gegenüber der Regierung von ***** aus, das Busangebot der Beigeladenen konkurreiere mit dem von der BEG und dem tschechischen Verkehrsministerium mit nicht unerheblichem Mitteleinsatz bestellten Zugangebot in den Relationen Nürnberg - Furth im Wald - Prag und München - Furth im Wald - Prag. Zum 13. Dezember 2009 gehe die bisher von der DB Regio bediente Relation Nürnberg - Prag vollständig auf die Antragstellerin über. Mit der Antragstellerin sei ein langfristiger Verkehrsvertrag bis Dezember 2017 geschlossen worden. Sowohl die BEG als auch das tschechische Verkehrsministerium leisteten mit öffentlichen Mitteln einen Ausgleich, da die Fahrpreiserlöse nicht auskömmlich seien. Würden die kalkulierten Fahrgelderlöse durch einen Busparallelverkehr geschmälert werden, bestehe das Risiko weiterer Ausgleichszahlungen durch die öffentliche Hand bis hin zur Gefahr einer völligen Einstellung der grenzüberschreitenden Bahnverbindungen. Für den grenzüberschreitenden Einsatz der Züge seien erhebliche Investitionen getätigt worden. Der Busverkehr widerspreche zudem dem erklärten Ziel von EU, Bund und Land, die Schienenstrecken zwischen Bayern und Tschechien mittelfristig auszubauen. Im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans sei unter anderem der Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke von Nürnberg zur tschechischen Grenze bis Schirnding gelistet.

Mit Schreiben vom 25. März 2009 führte die Antragstellerin gegenüber der Regierung von ***** im Wesentlichen aus, die von § 14 PBefG vorgesehene 14-tägige Anhörungsfrist sei nicht eingehalten worden. Sie betreibe ab Dezember 2009 im Auftrag der BEG in einem auf acht Jahre festgesetzten Verkehrsvertrag und in Kooperation mit der tschechischen Bahn durchgehende Züge zwischen Nürnberg und Prag über Furth im Wald. Ebenso betreibe sie bereits heute in Kooperation mit der tschechischen Bahn durchgehende Züge zwischen München und Prag über Furth im Wald. Diese Verkehre seien auf deutscher Seite in das Taktsystem des „Bayern-Taktes“ auf der Schiene integriert und dienten daher sowohl dem Schienenpersonen-nahverkehr als auch dem durchgehenden Verkehr von grenzüberschreitenden Fernreisenden zwischen Deutschland und der Tschechischen Republik. Die Verkehre würden auf Grund eines Nettovertrages erbracht. Demnach werde die Antragstellerin im eigenen Namen und auf eigenes Risiko tätig. Sie trage das wirtschaftliche Risiko für den Fahrkartenverkauf allein. Die Anteile der Fahrgelderlöse von grenzüberschreitenden Bahnreisenden seien Bestandteil der Kalkulation dieser Verkehre. Das geplante Busangebot konkurriere direkt mit dem von der Antragstellerin ab Dezember 2009 angebotenen Eisenbahnverkehrsangebot. Die Beigeladene beabsichtige, den Buslinienverkehr in die Fahrplanmedien der DB AG zu integrieren. Der geplante Regelfahrpreis der Beigeladenen unterbiete den von der Antragstellerin angebotenen Fahrpreis. Dies bedeute neben einem befürchteten Fahrgastrückgang auch einen Erlösverzicht. Die Nahverkehrsleistungen, die auf deutschem Gebiet erbracht würden, würden gefährdet oder müssten durch vermehrten Einsatz von Steuergeldern kompensiert werden, um das Angebot aufrechtzuerhalten. Auf Grund des bestehenden Verkehrsvertrags seien erhebliche Investitionen erbracht worden.

Die Beigeladene führte mit Schreiben vom 25. März 2009 gegenüber dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie aus, die Busfernlinie bediene zwischen Nürnberg und Prag keine Unterwegshalte, so dass der Nahverkehr, den die BEG bestellt habe, mit einer Fahrzeit von fünf Stunden nicht berührt werde. Der Busverkehr werde eigenwirtschaftlich betrieben, so dass keine öffentlichen Mittel in Anspruch genommen würden.

Die Regierung von ***** erteilte der Beigeladenen mit Bescheid vom 2. April 2009 die Genehmigung für den grenzüberschreitenden Linienverkehr von Nürnberg nach Prag als Direktverbindung ohne Zwischenhalte für den Zeitraum 9. August 2009 bis 31. Juli 2014. Zur Begründung des Bescheides wurde unter anderem ausgeführt, Versagungsgründe nach Art. 7

Abs. 4 der Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen - geändert durch Verordnung (EG) Nr. 11/98 des Rates vom 11. Dezember 1997 - (im Folgenden Verordnung genannt - VO) lägen nicht vor. Die beantragte Fernverkehrslinie beeinträchtigt die von der BEG eingerichteten Nahverkehrsverbindungen über Schwandorf - Furth im Wald sowie die sonstigen Verkehrsverbindungen zwischen Nürnberg und Prag nicht bzw. nur im normalen Umfang. Die von der Antragstellerin angeführte Relation werde zum jetzigen Zeitpunkt nicht bedient und solle erst im Dezember 2009 in Betrieb gehen und sei somit für die rechtliche Beurteilung zum jetzigen Zeitpunkt nicht relevant.

Mit Schreiben des Bundesamtes für Güterverkehr vom 27. April 2009 wurde ein in englischer Sprache abgefasstes E-Mail-Schreiben des tschechischen Ministeriums für Verkehrswesen vom 24. April 2009 der Regierung von ***** vorgelegt, aus dem sich nach Aussage des Bundesamtes für Güterverkehr ergibt, dass das tschechische Ministerium für Verkehrswesen sein Einvernehmen zurückgezogen hat, da die vorgegebenen Haltestellen nicht berücksichtigt wurden.

Mit Schriftsatz vom 29. April 2009 ließ die Antragstellerin durch ihre Bevollmächtigten gegen den Bescheid der Regierung von ***** vom 2. April 2009 Klage erheben (Az. AN 10 K 09.00754).

Das Bundesamt für Güterverkehr legte mit E-Mail-Schreiben vom 19. Juni 2009 ein in Englisch abgefasstes Schreiben des tschechischen Ministeriums für Verkehrswesen vom 17. Juni 2009 der Regierung von ***** vor, aus dem sich nach Aussage des Bundesamtes für Güterverkehr ergibt, dass das tschechische Ministerium für Verkehrswesen sein Einvernehmen (bei Erfüllung der Bedingungen zur Fahrtroute und der Haltestelle in Prag) zur Buslinie erklärt habe.

Die Beigeladene beantragte mit Schreiben vom 17. Juni 2009 bei der Regierung von ***** , die sofortige Vollziehung der erteilten Genehmigung anzuordnen. Zur Begründung wurde im Wesentlichen ausgeführt, das öffentliche Interesse an der Fernverkehrsbuslinie liege in schnellen Verbindungen zwischen Nürnberg und Prag. Die zum Einsatz kommenden Doppelstockbusse seien bereits in Auftrag gegeben und würden gegenwärtig gebaut. Die Investitionen lägen bei 3,5 Millionen EUR. Weitere Investitionen in der Höhe von 50.000 EUR seien im Be-

reich der Werkstatt und der Waschanlage im Betriebshof ***** erforderlich. Für den Betrieb seien zusätzlich zehn Mitarbeiter eingestellt bzw. für die Werkstatt aus dem Ausbildungsverhältnis übernommen worden. Eine aufschiebende Wirkung der Klage und die damit verbundene Nichtaufnahme des Linienverkehrs zum 9. August 2009 bewirke ein wirtschaftliches Chaos, das die Beigeladene in der derzeit finanziell und wirtschaftlich angespannten Lage nicht verkraften könne.

Mit Ergänzungsbescheid der Regierung von ***** vom 26. Juni 2009 wurde unter anderem die sofortige Vollziehung des Bescheides der Regierung von ***** vom 2. April 2009 angeordnet. Zur Begründung wurde im Wesentlichen dargelegt, die sofortige Vollziehung des Genehmigungsbescheides sei anzuordnen, da die Beigeladene bereits erhebliche Investitionen für die Buslinie getätigt habe. Eine Nichtaufnahme des Linienverkehrs zum 9. August 2009 sei für die Beigeladene finanziell und wirtschaftlich nicht zu verkraften. Es bestehe auch ein öffentliches Interesse an der Aufnahme der Fernverbindung, da es gute und schnelle Fernverkehrsverbindungen zwischen Nürnberg und Prag nicht gebe. Da die Fernverkehrslinie ***** für den öffentlichen Verkehr gewinne, diene sie auch dem Umweltschutz. In dem Ergänzungsbescheid wurden ferner die Gründe des Bescheides vom 2. April 2009 ergänzt. Es wurde unter anderem dargelegt, Versagungsgründe gemäß Art. 7 Abs. 4 f VO lägen nicht vor. Die Deutsche Bahn AG, die die Fernverkehrsverbindung zwischen Nürnberg und Prag über Dresden betreibe, habe keine Einwendungen erhoben. Die Antragstellerin betreibe zurzeit lediglich ein Schienenangebot auf der Strecke Marktredwitz - Cheb. Dieser Eisenbahndienst, bei dem es sich nicht um einen vergleichbaren Eisenbahndienst handle, werde durch die Buslinie nicht beeinträchtigt. Die von der Antragstellerin ab Dezember 2009 betriebene regionale Verbindung zwischen Nürnberg und Prag werde gegenwärtig noch nicht betrieben und sei im Genehmigungsverfahren deshalb nicht zu berücksichtigen. Aber auch wenn dieser Eisenbahnverkehrsdienst bereits vorhanden wäre, wäre die Funktionsfähigkeit dieses Verkehrsdienstes durch die Fernverkehrslinie der Beigeladenen nicht ernsthaft gefährdet. Diese ernsthafte Gefährdung sei außerdem durch eine eingehende Analyse nachzuweisen.

Die Antragstellerbevollmächtigten stellten mit Schriftsatz vom 17. Juli 2009 einen Antrag auf Gewährung vorläufigen Rechtsschutzes gemäß § 80 a Abs. 3 VwGO, Abs. 1 i.V.m. § 80 Abs. 5 VwGO und beantragten,

1. die aufschiebende Wirkung der Klage vom 29. April 2009 (Az. AN 10 K 09.00754) gegen die der Omnibusverkehr ***** GmbH erteilten Genehmigung vom 2. April 2009 (Az. 23.2-3643-11-CZ) der Regierung von ***** für die Einrichtung und den Betrieb eines grenzüberschreitenden Linienverkehrs von Nürnberg nach Prag als Direktverbindung ohne Zwischenhalte für die Dauer vom 9. August 2009 bis zum 31. Juli 2014 in der Fassung des Änderungsbescheides vom 26. Juni 2009 (Az. 23.2-3643-11-CZ 18) wiederherzustellen;
2. hilfsweise, die sofortige Vollziehung der der Omnibusverkehr ***** GmbH erteilten Genehmigung vom 2. April 2009 (Az. 23.2-3643-11-CZ) der Regierung von ***** für die Einrichtung und den Betrieb eines grenzüberschreitenden Linienverkehrs von Nürnberg nach Prag als Direktverbindung ohne Zwischenhalte für die Dauer vom 9. August 2009 bis zum 31. Juli 2014 in der Fassung des Änderungsbescheides vom 26. Juni 2009 (Az. 23.2-3643-11-CZ 18) auszusetzen und der Omnibusverkehr ***** GmbH einstweilen die Aufnahme des Linienverkehrs ab dem 9. August 2009 bis zu einer Entscheidung in der Hauptsache zu untersagen;
3. hilfsweise, die sofortige Vollziehung der der Omnibusverkehr ***** GmbH erteilten Genehmigung vom 2. April 2009 (Az. 23.2-3643-11-CZ) der Regierung von ***** für die Einrichtung und den Betrieb eines grenzüberschreitenden Linienverkehrs von Nürnberg nach Prag als Direktverbindung ohne Zwischenhalte für die Dauer vom 9. August 2009 bis zum 31. Juli 2014 in der Fassung des Änderungsbescheides vom 26. Juni 2009 (Az. 23.2-3643-11-CZ 18) auszusetzen;
4. hilfsweise, die sofortige Vollziehung des der Omnibusverkehr ***** GmbH erteilten Änderungsbescheides vom 26. Juni 2009 (Az. 23.2-3643-11-CZ 18) auszusetzen und der Omnibusverkehr ***** GmbH einstweilen die Aufnahme des Linienverkehrs ab dem 9. August 2009 bis zu einer Entscheidung in der Hauptsache zu untersagen;
5. hilfsweise, die sofortige Vollziehung des der Omnibusverkehr ***** GmbH erteilten Änderungsbescheides vom 26. Juni 2009 (Az. 23.2-3643-11-CZ 18) auszusetzen.

Zur Begründung wurde im Wesentlichen dargelegt, die Anordnung des Sofortvollzugs sei bereits deshalb aufzuheben, da die Antragstellerin vor der Entscheidung nach § 80 Abs. 2 Nr. 4

VwGO nicht angehört worden sei. § 28 PBefG (gemeint wohl: VwVfG) finde zwar in dem auf Erlass einer Anordnung gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 4 VwGO gerichteten Verfahren keine Anwendung. Aus rechtsstaatlichen Gründen sei eine Anhörung vor Erlass der Sofortvollzugsanordnung allerdings geboten. Die Anordnung des Sofortvollzugs sei nicht ausreichend begründet. Der Antragsgegner führe lediglich aus, dass seitens der Beigeladenen Personal angestellt worden sei und diverse Verpflichtungen eingegangen worden seien. Es stelle einzig und allein das Risiko der Beigeladenen dar, auf der Grundlage eines nicht bestandskräftigen Verwaltungsaktes Dispositionen zu treffen. Unglaublich seien die Erwägungen des Antragsgegners, die Nichtaufnahme des Linienverkehrs sei für die Beigeladene finanziell und wirtschaftlich nicht zu verkraften. Dies werde ausdrücklich bestritten. Bei der Beigeladenen handele es sich um ein wirtschaftlich und finanziell potentes Unternehmen. Es bestehe auch kein öffentliches Interesse an der streitgegenständlichen Linie. Es werde bestritten, dass seit Jahren verschiedenste Gremien der Metropolregion Nürnberg eine Fernverkehrslinie forderten. Der Genehmigungsbescheid sei rechtswidrig, da die Beigeladene über keine gültige Gemeinschaftslizenz nach Art. 3 Abs. 1 VO verfüge. Ausweislich der Behördenakte sei die Gültigkeitsdauer dieser Gemeinschaftslizenz bis 30. Juni 2009 beschränkt. Der Genehmigungsbescheid verstoße auch gegen Art. 5 Abs. 3 d VO, danach seien unter anderem Haltestellen und Fahrpläne in der Genehmigung festzulegen. Die Haltestelle am Nürnberger Bahnhofsvorplatz sei aus verkehrstechnischen Gründen als Haltestelle ungeeignet. Die im Fahrplan vorgesehene Fahrzeit erscheine zudem nicht realistisch. Der Genehmigungsbescheid verletze Art. 7 Abs. 1 Satz 1 VO, da das tschechische Verkehrsministerium sein Einvernehmen nur unter Bedingungen erteilt habe. Des Weiteren liege ein Verstoß gegen Art. 7 Abs. 4 VO vor. Insoweit fehle es an einer hinreichend exakten Feststellung des angeblichen Nichtvorliegens der in § 7 Abs. 4 VO fixierten Versagungsgründe. Die im Änderungsbescheid nachgeschobenen Erwägungen zu Art. 7 Abs. 4 f VO überzeugten nicht und erschöpften sich in der Wiederholung der Ausführungen der Beigeladenen in deren Stellungnahme vom 17. Juni 2009. Da die Beigeladene gegenwärtig weder über ausreichendes Fahrpersonal noch über ausreichendes Busmaterial verfüge, verstoße die Genehmigung gegen Art. 7 Abs. 4 a VO. Die angegriffene Linienverkehrsgenehmigung sei ferner wegen § 7 Abs. 4 d VO rechtswidrig. Danach sei die Genehmigung zu versagen, wenn der betreffende Verkehrsdienst das Bestehen der bereits genehmigten Liniendienste unmittelbar gefährden würde. Dies sei der Fall, da zum Zeitpunkt des Erlasses der streitgegenständlichen Linienverkehrsgenehmigung vom 2. April 2009 die Antragstellerin bereits den Auftrag von der BEG zur schienengebundenen Verkehrsbedienung der Relation Nürnberg - Prag erhalten habe. Die Antragstellerin

betreibe diese Relation im eigenen Namen und auf eigenes Risiko. Die Anteile der Fahrgelderlöse von grenzüberschreitenden Bahnreisenden seien Bestandteil der Kalkulation der Antragstellerin. Da der streitgegenständliche Linienverkehr in die Fahrplanmedien der Deutschen Bahn AG integriert sei, sei die Antragstellerin einer Abwanderungsgefahr von Kunden ausgesetzt. So rechne die Beigeladene mit über 200.000 Reisenden im Jahr. Die durch Steuergelder gewährte staatliche Unterstützung der Antragstellerin auf der Strecke Nürnberg - Prag sei nur auskömmlich, soweit die kalkulierten Gewinne aus dem Fahrgasttransport aufrechterhalten würden. Im Fall des Rückgangs der Fahrgäste drohe die vollständige Einstellung des Linienbetriebs der Antragstellerin. Die Beigeladene unterbiete mit einem Preis von 48,00 EUR den Fahrpreis der Antragstellerin. Die Antragstellerin werde zur Kundenbindung gezwungen sein, ihren Fahrpreis zu senken. Die Beigeladene beschränke sich auf die lukrative Direktverbindung von Nürnberg nach Prag. Somit verstoße der Linienverkehr gegen Art. 7 Abs. 4 e VO, da dieser Verkehrsdienst nur auf die einträglichsten Dienste unter den vorhandenen Verkehrsdiensten auf den betreffenden Verbindungen abziele. Die erteilte Genehmigung sei wegen Art. 7 Abs. 4 f VO rechtswidrig. Danach sei die Genehmigung zu versagen, wenn ein Mitgliedsstaat auf Grund einer eingehenden Analyse feststelle, dass ein Verkehrsdienst die Funktionsfähigkeit eines vergleichbaren Eisenbahndienstes auf den betreffenden direkten Teilstrecken ernsthaft beeinträchtigen werde. Zwar sei bislang seitens der Bundesrepublik Deutschland bzw. seitens der Tschechischen Republik keine derartige Entscheidung getroffen worden, dennoch sei die Wahrscheinlichkeit einer derartigen Entscheidung sehr groß, da sich der Freistaat Bayern bzw. die BEG bereits gegen die streitgegenständliche Linienverkehrsgenehmigung ausgesprochen hätten. Der Genehmigungsbescheid verstoße gegen § 13 Abs. 2 PBefG, der auf ein der Berufsfreiheit und dem öffentlichen Verkehrsinteresse dienenden Verbot der Doppel- oder Parallelverbindung ziele. Eine derartige Parallelbedienung sei vorliegend gegeben. Der von der Beigeladenen beantragte und vom Antragsgegner genehmigte Verkehr stelle auch keine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung gegenüber dem heute schon bestehenden Verkehrsangebot dar. Weiter sei zu berücksichtigen, dass sowohl unter Verkehrs- als auch unter Umweltsichtspunkten eine Stärkung und keine Schwächung der Relation Nürnberg - Prag notwendig sei. Die öffentlichen Verkehrsinteressen seien auch deshalb nachteilig berührt, weil der Eisenbahn- und Schienenverkehr als Grundangebot des öffentlichen Personennahverkehrs ausgestaltet sein solle und das übrige Angebot sich darauf auszurichten habe. Zudem seien die öffentlichen Verkehrsinteressen auch deshalb beeinträchtigt, weil für den grenzüberschreitenden Verkehr erhebliche Investitionen getätigt worden seien. So seien eigens mehrspannungsfähige

Wagengarnituren und Lokomotiven beschafft worden. Der Busverkehr der Beigeladenen widerspreche dem erklärten Ziel von EU, Bund und Freistaat Bayern, die Schienenverbindung zwischen Bayern und der Tschechischen Republik mittelfristig weiter auszubauen. Im vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans sei der Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke von Nürnberg bis Schirnding gelistet. Auf der tschechischen Seite sei der Ausbau der Bahnstrecke Prag - Pilsen - Landesgrenze mit erheblicher EU-Beteiligung forciert worden. Es werde bestritten, dass der streitgegenständliche Linienverkehr im öffentlichen Interesse stehe. Die diesbezüglichen Ausführungen im Änderungsbescheid vom 26. Juni 2009 seien nicht nachvollziehbar. Auch die Verkürzung der Fahrzeit um eine Stunde rechtfertige nicht den Sofortvollzug im öffentlichen Interesse, da diese angebliche Zeitersparnis vernachlässigbar sei. Darüber hinaus sei dieser Vergleich sachwidrig, da die Antragstellerin einen Schienenpersonennahverkehr mit mehreren Zwischenhalten betreibe und die Beigeladene einen straßengebundenen Fernverkehr ohne Zwischenhalte beabsichtige. Zudem habe der Antragsgegner das Ausgestaltungsrecht nach § 13 Abs. 2 Nr. 2 c PBefG missachtet, da er es unterlassen habe, der Antragstellerin eine Ausgestaltung des Verkehrs anzubieten. Die Genehmigungsbehörde habe eine abwägende (planerische) Entscheidung nicht getroffen, so dass ein Abwägungsausfall gegeben sei. Darüber hinaus habe der Antragsgegner der Antragstellerin keine ausreichende Frist zur Anhörung im Sinne des § 14 Abs. 1 Nr. 1 Abs. 4 PBefG eingeräumt.

Die Regierung von ***** beantragte als Vertreter des Antragsgegners mit Schreiben vom 27. Juli 2009,

den Antrag abzulehnen

und führte ergänzend zu den Gründen des streitgegenständlichen Bescheids aus, eine Anhörung vor Erlass der sofortigen Vollziehung sei rechtlich nicht vorgesehen und widerspreche dem Sinn und Zweck der sofortigen Vollziehung. Das besondere Interesse an der sofortigen Vollziehung sei im Änderungsbescheid vom 26. Juni 2009 ausreichend begründet worden. Es sei nach wie vor das Bestreben der gesamten Metropolregion Nürnberg, des Freistaats Bayern - und auch der BEG - und der Bundesrepublik Deutschland, eine schnelle und leistungsfähige Schienenverkehrsverbindung neben einem verbesserten Schienenpersonennah- und Regionalverkehr nach Prag einzurichten. Auf Grund der teilweise fehlenden Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke sei dies gegenwärtig nicht möglich. Bis die Bahnstrecke elektrifiziert sei, sei die Fern-

buslinie unter den momentanen Gegebenheiten die einzige Möglichkeit für eine schnelle Fernverkehrs-anbindung zwischen Nürnberg und Prag. Die Gemeinschaftslizenz der Beigeladenen sei am 17. Juni 2009 bis 30. Juni 2014 verlängert worden. Die Haltestelle am Haupteingang des Nürnberger Hauptbahnhofs sei bereits seit Jahren vorhanden und werde schon immer von der Beigeladenen für den Schienenersatzverkehr genutzt. Die von der Beigeladenen angegebenen Fahrtzeiten hätten sich in Praxistestfahrten als realistisch herausgestellt. Das Einvernehmen des tschechischen Verkehrsministeriums sei erteilt worden. Auflagen hierzu seien üblich. Der Versagungsgrund des Art. 7 Abs. 4 a VO sei geprüft worden. Der Beigeladenen stünden bei der Aufnahme des Betriebs alle Fahrzeuge zur Verfügung. Die Versagungsgründe des Art. 7 Abs. 4 d und e VO seien nicht einschlägig, da sich diese auf das Verhältnis von Buslinien zueinander bezögen. Der Versagungsgrund des Art. 7 Abs. 4 f VO sei - wie im Änderungsbescheid vom 26. Juni 2009 ausführlich dargestellt worden sei - nicht gegeben. § 13 Abs. 2 Nr. 2 PBefG sowie andere nationale oder landesgesetzliche Bestimmungen seien auf Grund der ausschließlichen Anwendbarkeit der Verordnung nicht einschlägig. Die der Antragstellerin eingeräumte Anhörungsfrist sei nicht fehlerhaft. Zum einen sei eine Anhörung nicht erforderlich gewesen, zum anderen habe die Antragstellerin eine ausführliche Stellungnahme vorgelegt.

Die Beigeladenenbevollmächtigten beantragten mit Schriftsatz vom 28. Juli 2009,

den Antrag abzuweisen.

Die Antragstellervertreter vertieften mit Schriftsatz vom 3. August 2009 ihr bisheriges Vorbringen und legten u. a. dar, Art. 7 Abs. 4 d VO sei offen und allgemein formuliert. Unter dem Begriff „Liniendienste“ seien auch schienenbezogene Liniendienste zu verstehen. Art. 7 Abs. 4 f VO sei kein abschließender Versagungsgrund für betroffene Eisenbahndienste. Die Antragstellerin verfüge auch über eine eisenbahnrechtliche Genehmigung, so dass der Anwendungsbereich des Art. 7 Abs. 4 d VO eröffnet sei. Der Antragsgegner könne sich nicht auf Art. 7 Abs. 4 d 2. Halbsatz VO berufen, da auf Seiten der Antragstellerin eine monopolistische Wettbewerbsstruktur nicht gegeben sei. Der Versagungsgrund des Art. 7 Abs. 4 f VO liege vor. Ein vergleichbarer Eisenbahndienst sei gegeben. Der Antragsgegner verwechsle den Begriff „vergleichbar“ mit „identisch“. Vergleichbar sei ein Eisenbahndienst bereits dann, wenn die Personenbeförderung vom selben Ausgangs- und Zielort im Linienverkehr erfolge.

Die Beigeladenenbevollmächtigten nahmen mit Schriftsatz vom 31. Juli 2009, der am 3. August 2009 bei Gericht einging, Stellung. Hierbei schlossen sie sich der Rechtsauffassung des Antragsgegners an und führten u. a. ergänzend aus, die Antragstellerin biete ab 13. Dezember 2009 lediglich vier durchgehende Verbindungen zwischen Nürnberg und Prag an, während die Beigeladene zwölf durchgehende Nonstop-Verbindungen betreiben werde. Der Versagungsgrund des Art. 7 Abs. 4 e VO liege bereits deshalb nicht vor, da die Beigeladene an jedem Tag zwölf Fahrten in einem 2-Stunden-Takt anbiete. Selbst wenn sich nach der Genehmigungserteilung die ernsthafte Beeinträchtigung eines vergleichbaren Eisenbahndienstes ergebe, führe dies nicht zu einer Rechtswidrigkeit des Genehmigungsbescheides, da nach Art. 7 Abs. 4 f VO ein Mitgliedsstaat mit Zustimmung der Kommission die Genehmigung für den Betrieb des grenzüberschreitenden Verkehrsdienstes aussetzen oder entziehen könne.

Wegen der übrigen Einzelheiten des Sachverhalts wird auf die beigezogenen Behördenakten und die Gerichtsakten des Eil- und des Hauptsacheverfahrens Bezug genommen.

II.

Der Hauptantrag auf Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Klage gegen den durch den Antragsgegner für sofort vollziehbar erklärten Genehmigungsbescheid vom 2. April 2009 ist zulässig, aber unbegründet.

Nach § 80 a Abs. 3 VwGO kann das Gericht auf Antrag unter anderem die auf Antrag des Begünstigten nach den §§ 80 a Abs. 1 Nr. 1, 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 VwGO von der Behörde angeordnete sofortige Vollziehung ändern oder aufheben. § 80 Abs. 5 bis 8 VwGO gelten entsprechend. Nach § 80 Abs. 5 VwGO kann das Gericht in den Fällen des Absatzes 2 Satz 1 Nr. 1 bis 3 die aufschiebende Wirkung ganz oder teilweise anordnen und in den Fällen, in denen nach Absatz 2 Satz 1 Nr. 4 die sofortige Vollziehung eines Verwaltungsaktes angeordnet worden ist,

die aufschiebende Wirkung eines Widerspruchs oder einer Anfechtungsklage gegen diesen Verwaltungsakt ganz oder teilweise wiederherstellen. Bei der Entscheidung sind die widerstreitenden Interessen gegeneinander abzuwägen. Maßstab dieser Abwägung sind in erster Linie die Erfolgsaussichten in der Hauptsache, weil nur sie Aufschluss über die konkrete Durchsetzungskraft der wechselseitig berührten Grundrechte auf effektiven Rechtsschutz (Art. 19 Abs. 4 GG) der vom Sofortvollzug begünstigten Beigeladenen und der vom Sofortvollzug belasteten Antragstellerin geben können. Ein überwiegendes Interesse eines Beteiligten ist daher dann zu bejahen, wenn das eingelegte Rechtsmittel mit erheblicher Wahrscheinlichkeit erfolglos bleiben wird und zugleich eine Fortdauer seiner aufschiebenden Wirkung dem anderen, begünstigten Beteiligten gegenüber unbillig erscheinen muss (vgl. BVerwG, DVBl 1966, 273).

Bei der im Verfahren des einstweiligen Rechtsschutzes nur möglichen und ausreichenden summarischen Prüfung ergibt sich, dass die Klage der Antragstellerin mit erheblicher Wahrscheinlichkeit erfolglos bleiben wird und es deshalb für die Beigeladene unbillig ist, ihr die beantragte Genehmigung vor Abschluss des Hauptsacheverfahrens zu verwehren.

Auszugehen ist für die Erfolgsaussichten des Hauptsacheverfahrens davon, dass die Anfechtungsklage der Antragstellerin gemäß § 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO nur begründet ist, wenn die streitgegenständliche Genehmigung rechtswidrig ist und die Antragstellerin hierdurch in ihren Rechten verletzt ist. Dies bedeutet, dass die Anfechtungsklage eines Konkurrenten gegen die einem Dritten erteilte Genehmigung für den grenzüberschreitenden Linienverkehr nur dann Erfolg haben kann, wenn durch die behördliche Entscheidung gegen Vorschriften verstoßen worden ist, die in dem jeweiligen Verfahren zu prüfen und auch den Kläger zu schützen bestimmt sind (so genannte Schutznormtheorie).

Ob ein Rechtssatz des objektiven Rechts im Sinne der Schutznormtheorie dem Schutz von Individualinteressen zu dienen bestimmt ist, ist letztlich eine Frage der Auslegung. Wesentliches Kriterium für den „drittschützenden“ Charakter einer Norm ist, inwieweit in der betreffenden Norm (gegebenenfalls auch aus dem Zusammenwirken mit anderen Normen) das geschützte Interesse (Rechtsgut), die Art der Verletzung und der Kreis der geschützten Personen hinreichend klargelegt und abgegrenzt wird (BVerwGE 52, 122). Insbesondere Verstöße gegen Verwaltungsverfahrenrecht können eine Rechtsverletzung nur dann begründen, wenn der ange-

griffene Verwaltungsakt (jedenfalls im Ergebnis) eine nach materiellem Recht geschützte Rechtsstellung der Antragstellerin berührt.

In Anwendung dieser allgemeinen Rechtsgedanken entfalten die Art. 3 a Abs. 1 VO, der für den Antragsteller des grenzüberschreitenden Linienverkehrs dessen gültige Gemeinschaftslizenz fordert, Art. 5 Abs. 3 d VO, der die Festlegung der Haltestellen und der Fahrpläne vorsieht, Art. 7 Abs. 1 Satz 1 VO, wonach die Genehmigung nur im Einvernehmen mit den Behörden der betroffenen Mitgliedsstaaten erteilt werden darf, und Art. 7 Abs. 4 a VO, der für die Genehmigung voraussetzt, dass der Antragsteller der Genehmigung die Verfügungsmacht über die erforderlichen Fahrzeuge besitzt, keinen Drittschutz. Die genannten Normen dienen einzig dem Schutz öffentlicher Interessen, nicht aber den Interessen eines Konkurrenten. Es kann deshalb dahingestellt bleiben, ob ein Verstoß gegen diese Vorschriften gegeben ist, da die Antragstellerin jedenfalls hierdurch nicht in ihren Rechten verletzt wäre.

Drittschutz kommt allenfalls den Normen der Verordnung - vorbehaltlich ihrer grundsätzlichen Anwendbarkeit - zu, die auch einen Schutz des Konkurrenten bezwecken. Dies sind die in Art. 7 Abs. 4 d bis f VO genannten Versagungsgründe. Die Regierung von ***** hat zu Recht festgestellt, dass diese Versagungsgründe nicht vorliegen.

Der Versagungsgrund des Art. 7 Abs. 4 d VO ist nicht gegeben. Nach dieser Vorschrift wird die Genehmigung nicht erteilt, wenn nachgewiesen wird, dass der betreffende Verkehrsdienst das Bestehen der bereits genehmigten Liniendienste unmittelbar gefährden würde, wobei dieser Versagungsgrund nicht für den Fall gilt, dass die betreffenden Liniendienste nur von einem einzigen Verkehrsunternehmen oder einer einzigen Gruppe von Verkehrsunternehmen erbracht werden. Der Antragsgegner hat zu Recht dargelegt, dass sich dieser Versagungsgrund nur auf konkurrierende Liniendienste mit Kraftomnibussen beziehen kann. Dies folgt bereits aus der Systematik des Art. 7 Abs. 4 VO, dessen Buchstabe f eine Spezialregelung hinsichtlich eines konkurrierenden Eisenbahndienstes enthält. Im Übrigen genügt es nicht - wie die Verwendung des Plurals („Liniendienste“) ergibt und durch den Satz „es sei denn, die genehmigten Liniendienste werden nur von einem einzigen Verkehrsunternehmen erbracht“ unterstrichen wird -, dass ein einzelner genehmigter Liniendienst durch einen hinzutretenden Konkurrenten in Bedrängnis gebracht wird (vgl. Urteil des Nds. OVG vom 6.10.1997, 7 L 651/96).

Der Erteilung der Genehmigung steht nicht Art. 7 Abs. 4 e VO entgegen. Demnach ist die Genehmigung zu versagen, wenn sich herausstellt, dass der Betrieb der Verkehrsdienste, die Gegenstand des Antrags sind, nur auf die einträglichsten Dienste unter den vorhandenen Verkehrsdiensten auf den betreffenden Verbindungen abzielt. Offen bleiben kann, ob dieser Versagungsgrund sich - wovon der Antragsgegner ausgeht - wie der Versagungsgrund des Art. 7 Abs. 4 d VO nur auf vorhandene Busverbindungen bezieht und ob auf der von der Beigeladenen beabsichtigten Buslinie bereits Verkehrsdienste vorhanden sind, da die Beigeladene ausweislich des Fahrplans, der Gegenstand des Genehmigungsbescheides ist, einen Zweistundentakt anbietet und somit eine umfassende Streckenbedienung sicherstellt. Das Verkehrsangebot der Beigeladenen beschränkt sich demnach nicht auf die einträglichsten Dienste.

Der Versagungsgrund des Art. 7 Abs. 4 f VO ist nicht gegeben. Nach dieser Vorschrift ist die Genehmigung zu versagen, wenn ein Mitgliedsstaat auf Grund einer eingehenden Analyse entscheidet, dass der genannte Verkehrsdienst die Funktionsfähigkeit eines vergleichbaren Eisenbahndienstes auf den betreffenden direkten Teilstrecken ernsthaft beeinträchtigen würde. Wie die Antragstellerseite selbst vorträgt, ist eine entsprechende Entscheidung eines Mitgliedsstaats bislang noch nicht ergangen. Die Aussage der Antragstellerin, mit einer derartigen Entscheidung sei demnächst zu rechnen, ist rein spekulativ und deshalb für die gerichtliche Entscheidung ohne Belang. Auch steht dieser Vermutung entgegen, dass die Regierung von ***** , die mangels Bestimmung einer anderweitigen Zuständigkeit in der EG-Bus-Durchführungsverordnung auch für die inhaltliche Prüfung dieses Versagungsgrundes auf nationaler Ebene zuständig sein dürfte (vgl. Urteil des VG Freiburg vom 9.6.2000, 263/99 unter Berufung auf die Gesetzeshistorie), das Vorliegen dieses Versagungsgrundes (rechtsfehlerfrei) verneint hat. Vorliegend fehlt es bereits an einer Vergleichbarkeit des streitgegenständlichen Buslinienverkehrs mit dem Eisenbahndienst der Antragstellerin. Selbst unter Berücksichtigung des Umstands, dass die Antragstellerin ab Dezember 2009 die Eisenbahnverbindung von Nürnberg nach Prag auf Grund eines Verkehrsdurchführungsvertrags mit der BEG betreibt, handelt es sich bei diesem Eisenbahnangebot um eine Nahverkehrsverbindung mit zahlreichen Zwischenhalten, für deren Betrieb mit öffentlichen Mitteln ein Ausgleich gewährt wird. Entsprechend der Zielsetzung des Art. 15 BayÖPNVG und des Bayerischen Schienennahverkehrsplans wird hierdurch der Schienenpersonennahverkehr sichergestellt. Im Gegensatz hierzu beabsichtigt die Beigeladene die Aufnahme eines eigenwirtschaftlichen Fernbusverkehrs, der oh-

ne Zwischenstopps die Relation Nürnberg - Prag bedient. Unbeachtlich ist der Umstand, dass die Nahverkehrsverbindung der Antragstellerin und der Busfernverkehr der Beigeladenen zumindest ab Dezember 2009 denselben Ausgangs- und Zielort haben und es somit zur Abwanderung von Fahrgästen und zu Einnahmeausfällen bei der Antragstellerin kommen kann, da dies einen üblichen Überlagerungseffekt bei einer Parallelität von Nah- und Fernverkehr darstellt. Im Übrigen darf nicht übersehen werden, dass nunmehr lediglich ein für den Nahverkehr günstiger Umstand, nämlich das gegenwärtige Nichtbestehen einer Fernverkehrsverbindung, auf dessen dauerhaften Bestand die Antragstellerin nicht vertrauen konnte, beseitigt wird. Anzumerken bleibt, dass die Tatbestandsmerkmale des Art. 7 Abs. 4 f VO restriktiv auszulegen sind, um zu einer Vereinbarkeit dieser Vorschrift mit dem primären Gemeinschaftsrecht - insbesondere den Prinzipien der Dienstleistungsfreiheit (Art. 49 ff. EGV) - zu gelangen (vgl. Heinz, Seltenreich, TranspR 6-99). Auf Grund der fehlenden Vergleichbarkeit der Verkehre war der Antragsgegner nicht verpflichtet, eine weitergehende Analyse in Bezug auf die Beeinträchtigung des Eisenbahndienstes der Antragstellerin durchzuführen.

Die streitgegenständliche Genehmigung begegnet keinen verfahrensrechtlichen Bedenken. Die Antragstellerin kann sich insbesondere nicht auf eine fehlerhafte Anhörung nach § 14 PBefG, § 4 EG-Bus-Durchführungsverordnung berufen, da die Antragstellerin angehört wurde und auch innerhalb der einwöchigen Anhörungsfrist eine ausführliche Stellungnahme abgegeben hat, die der Antragsgegner vollumfänglich in seine Entscheidungsfindung eingestellt hat.

Entgegen der Auffassung der Antragstellerin ist die Vorschrift des § 13 Abs. 2 Nr. 2 PBefG weder direkt noch über § 52 Abs. 1 PBefG anwendbar. § 52 Abs. 1 PBefG enthält zwar eine Regelung über den grenzüberschreitenden Verkehr mit Kraftomnibussen und erklärt die Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes und die hierzu erlassene Rechtsverordnung für anwendbar. Allerdings ist der Anwendungsbereich des § 52 Abs. 1 PBefG nur eröffnet, soweit nichts anderes bestimmt ist. Eine derartige anderweitige Bestimmung ist vorliegend, da ein grenzüberschreitender Linienverkehr mit Ausgangs- und Zielort innerhalb der EU beantragt wurde, in der Verordnung zu sehen. Bei dieser Verordnung nach Art. 249 Abs. 2 EGV handelt es sich um sekundäres Gemeinschaftsrecht, das verbindliche Regelungen trifft und auf Grund seiner unmittelbaren Geltung in jedem Mitgliedsstaat keiner Transformation oder Inkorporation in das Rechtssystem der Mitgliedsstaaten bedarf. Denkbar sind allenfalls innerstaatliche Durchführungsakte - wie sie vorliegend in der EG-Bus-Durchführungsverordnung zu sehen sind. Diese

Durchführungsvorschriften dürfen allerdings nicht zu einer materiellen Änderung oder Erweiterung der Vorschriften der Verordnung führen. Würde nun § 13 Abs. 2 Nr. 2 PBefG zur Anwendung kommen, der unter anderem einen stärkeren Konkurrentenschutz vorsieht, würde dies den Zweck der Verordnung, der ausweislich der Begründung darin besteht, im grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen einen stärkeren Wettbewerb herzustellen und die Dienstleistungsfreiheit sicherzustellen, zuwiderlaufen.

In formeller Hinsicht begegnet die schriftliche Begründung des besonderen Interesses einer sofortigen Vollziehung des Bescheides vom 2. April 2009 nach § 80 Abs. 3 VwGO keinen Bedenken. Der Antragsgegner hat im ausreichenden Maß zum Ausdruck gebracht, dass die Interessen der Beigeladenen gegenüber dem Aufschubinteresse der Antragstellerin auf Grund der getätigten Investitionen der Beigeladenen und auf Grund der mit einer verspäteten Aufnahme des Linienverkehrs verbundenen nachteiligen wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Geschäftsbetrieb der Beigeladenen überwiegen, und hat auch zu erkennen gegeben, dass für eine schnelle Fernverkehrsverbindung von Nürnberg nach Prag ein öffentliches Interesse besteht. Entgegen der Auffassung der Antragstellerin bedurfte es vor der Anordnung der sofortigen Vollziehung keiner Anhörung der Antragstellerin (vgl. Schoch/Schmidt-Aßmann/Pietzner, VwGO, § 80, RdNr. 182 m.w.N.). Da die Vollziehbarkeitsanordnung keinen Verwaltungsakt darstellt, kann die Anhörungspflicht auch nicht aus Art. 28 Abs. 1 BayVwVfG hergeleitet werden.

Nach alledem war der Antrag abzulehnen. Auf Grund der Zulässigkeit des Hauptantrags war über die Hilfsanträge, die sich auf die Zulässigkeit bezogen und ebenfalls die aufschiebende Wirkung der Klage zum Ziel hatten, nicht zu entscheiden.

Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 161 Abs. 1, 154 Abs. 1, 162 Abs. 3 VwGO. Da die Beigeladene einen eigenen Antrag gestellt hat und somit das Kostenrisiko des § 154 Abs. 3 VwGO übernommen hat, entspricht es der Billigkeit, der Antragstellerin auch die außergerichtlichen Kosten der auf Seiten des obsiegenden Antragsgegners stehenden Beigeladenen aufzuerlegen. Die Streitwertfestsetzung beruht auf den §§ 53 Abs. 3, 52 Abs. 1 GKG i.V.m. Nrn. 1.5 und 47.6 in entsprechender Anwendung des Streitwertkatalogs 7/2004 für die Verwaltungsgerichtsbarkeit in NVwZ 2004, 1327.

Rechtsmittelbelehrung

- 1) Gegen diesen Beschluss steht den Beteiligten die Beschwerde an den Bayerischen Verwaltungsgerichtshof zu. Die Beschwerde ist innerhalb von zwei Wochen nach Bekanntgabe der Entscheidung beim Bayerischen Verwaltungsgericht Ansbach,
Hausanschrift: Promenade 24- 28, 91522 Ansbach, oder
Postfachanschrift: Postfach 616, 91511 Ansbach,
schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle einzulegen. Die Frist ist auch gewahrt, wenn die Beschwerde innerhalb der Frist beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof,
Hausanschrift in München: Ludwigstraße 23, 80539 München, oder
Postfachanschrift in München: Postfach 34 01 48, 80098 München,
Hausanschrift in Ansbach: Montgelasplatz 1, 91522 Ansbach,
eingeht.

Die Beschwerde ist innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe der Entscheidung zu begründen. Die Begründung ist, sofern sie nicht bereits mit der Beschwerde vorgelegt worden ist, beim Bayerischen Verwaltungsgerichtshof einzureichen. Sie muss einen bestimmten Antrag enthalten, die Gründe darlegen, aus denen die Entscheidung abzuändern oder aufzuheben ist, und sich mit der angefochtenen Entscheidung auseinandersetzen. Mangelt es an einem dieser Erfordernisse, ist die Beschwerde als unzulässig zu verwerfen.

Vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof müssen sich die Beteiligten durch einen Prozessbevollmächtigten vertreten lassen. Dies gilt auch für Prozesshandlungen, durch die ein Verfahren vor dem Bayerischen Verwaltungsgerichtshof eingeleitet wird. Als Bevollmächtigte sind Rechtsanwälte, Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinn des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt oder die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nrn. 3 bis 7 VwGO bezeichneten Personen und Organisationen zugelassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich auch durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Der Beschwerdeschrift sollen vier Abschriften beigelegt werden.

- 2) Gegen die Festsetzung des Streitwerts steht den Beteiligten die Beschwerde an den Bayerischen Verwaltungsgerichtshof zu, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200 EUR übersteigt oder die Beschwerde zugelassen wurde.

Die Beschwerde ist innerhalb von sechs Monaten, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, beim Bayerischen Verwaltungsgericht Ansbach,
Hausanschrift: Promenade 24 - 28, 91522 Ansbach, oder
Postfachanschrift: Postfach 616, 91511 Ansbach,
schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle einzulegen.

Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt worden, kann die Beschwerde auch noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden.

Der Beschwerdeschrift sollen vier Abschriften beigefügt werden.

gez.:
Förster

gez.:
Kranig

gez.:
Maurer

Gericht: VG Ansbach
Aktenzeichen: AN 10 S 09.01255
Sachgebiets-Nr: 552

Rechtsquellen:

Art. 7 Abs. 4 der VO (EWG) 684/92

Hauptpunkte:

Grenzüberschreitender Buslinienverkehr Nürnberg - Prag
Schienenpersonennahverkehrsverbindung Nürnberg - Prag

Leitsätze:

veröffentlicht in:

rechtskräftig:

Beschluss der 10. Kammer vom 5. August 2009

