

Abschrift



VERWALTUNGSGERICHT HALLE

Az.: 7 A 21/10 HAL

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

In der Verwaltungsrechtssache

Klägerin,

Proz.-Bev.: Rechtsanwälte Gaßner, Groth, Siederer & Coll.,
Stralauer Platz 34, 10243 Berlin, - 307/09 -

g e g e n

Beklagten,

Beigeladen:

hat das Verwaltungsgericht Halle - 7. Kammer - auf die mündliche Verhandlung vom 2. September und 25. Oktober 2010 durch die Vorsitzende Richterin am Verwaltungsgericht _____ die Richterin am Verwaltungsgericht _____, den Richter am Verwaltungsgericht _____ sowie die ehrenamtliche Richterin _____ und den ehrenamtlichen Richter _____ für Recht erkannt:

Der Beklagte wird unter Aufhebung des gegenüber der Klägerin ergangenen Ablehnungsbescheides vom 12. Juni 2008 und des gegenüber der Beigeladenen ergangenen Genehmigungsbescheides vom 12. Juni 2008 jeweils in Gestalt des Widerspruchsbescheides des Landesverwaltungsamtes Sachsen-Anhalt vom 20. April 2009 verpflichtet, über den Antrag der Klägerin im Rahmen des Genehmigungswettbewerbs des Beklagten auf Verteilung von Linienverkehrsgenehmigungen im südwestlichen regionalen Linienbündel sowie über die beantragten Zustimmungen zu den Beförderungsentgelten und -bedingungen und den Fahrplänen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

Im Übrigen wird die Klage abgewiesen.

Der Beklagte und die Beigeladene tragen die Kosten des Verfahrens zu 50 % und die Klägerin zu 50 %.
Von den außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen trägt die Klägerin 50 %, im Übrigen trägt die Beigeladene ihre außergerichtlichen Kosten selbst.

Das Urteil ist wegen der Kosten gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110 % des jeweils zu vollstreckenden Betrages vorläufig vollstreckbar.

Die Berufung wird zugelassen.

Tatbestand:

Die Klägerin und die Beigeladene, bei denen es sich um private Verkehrsunternehmen handelt, konkurrieren um Genehmigungen für Linienverkehre nach dem Personenbeförderungsgesetz - PBefG -.

Der beklagte Landkreis beschloss am 6. Februar 2006 den Nahverkehrsplan Landkreis Wittenberg 2007 - 2014 sowie am selben Tag eine Satzung zur Unterstützung eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen im Landkreis Wittenberg. Mit dem Nahverkehrsplan wurde der bisherige Stadt- und Regionalverkehr in drei Linienbündel aufgeteilt: das rechtselbische Regionallinienbündel, das linkselbische Regionallinienbündel und der Stadtverkehr Wittenberg. In der Satzung wurden die finanziellen Unterstützungsleistungen des Beklagten für den Erbringer der eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen in den verschiedenen Linienbündeln festgelegt.

Im Dezember 2007 machte der Beklagte im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung das Auslaufen von Liniengenehmigungen für die Linien 331 bis 334, 336, 339 und 340 zum 30. Juni 2008 bekannt. Die Anfang 2008 zu beschließende Nahverkehrsplanungsanpassung sähe die Erteilung von Linienverkehrsgenehmigungen für diese Linien in einem Linienbündel (Regionales südwestliches Linienbündel) vor. Die neuen

Liniengenehmigungen würden für den Zeitraum 1. Juli 2008 bis 31. Dezember 2014 erteilt; der Antrag müsse für das gesamte Linienbündel gestellt werden. Er werde ab dem 1. Mai 2008 die vorliegenden Anträge beurteilen; Anträge, die nach dem 30. April 2008 eingingen, könnten nicht mehr berücksichtigt werden. Die aus seiner Sicht zur Durchführung des Verfahrens notwendigen Unterlagen würden ab dem 15. März 2008 dem nachfragenden Antragsteller zur Verfügung gestellt. Er erwäge darüber hinaus, den Vergleich der Anträge gegeneinander nach einem grundsätzlichen Bewertungsschema vorzunehmen, das auf den Forderungen des Nahverkehrsplanes aufsetze. Er binde sich dahingehend, bis spätestens zum 15. Juni 2008 die Genehmigungsentscheidung zu treffen.

Mit Beschluss des Beklagten vom 25. Februar 2008 erfolgte eine 1. Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Darin bildete der Beklagte für den Landkreis fünf Linienbündel, darunter das südwestliche regionale Linienbündel. Ebenfalls am 25. Februar 2008 beschloss der Beklagte eine 1. Änderungssatzung zur Satzung zur Unterstützung eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen im Landkreis Wittenberg, mit der ihr Geltungsbe- reich auch auf das südwestliche regionale Linienbündel erstreckt wurde.

Die Klägerin, die bislang Inhaberin von Genehmigungen für sechs Linien in dem von diesem Linienbündel betroffenen Gebiet war, stellte am 13. März 2008 auf dem in der Vergangenheit verwendeten Formular einen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für den Weiterbetrieb dieser bisherigen Linien sowie auf Erteilung einer einstweiligen Erlaubnis nach § 20 PBefG. In einem Begleitschreiben heißt es, der Genehmigungsantrag werde vorsorglich gestellt.

Am 30. April 2008 stellte die Klägerin für das regionale südwestliche Linienbündel einen Antrag auf den vom Beklagten ab 15. März 2008 zur Verfügung gestellten Formularen und benannte die Linien. Daneben beteiligten sich auch die

und die Beigeladene an dem Wettbewerb. Die Klägerin und die Beigeladene boten dabei als flexible Bedienform zusätzlich zu den festen Linienfahrten einen Rufbusverkehr (Klägerin) bzw. einen Anrufbusverkehr (Beigeladene) an und stellten insoweit - wie in dem Antragsformular vorgesehen - Anträge gem. § 42 PBefG i.V.m. §§ 13 und 2 Abs. 6 PBefG. Sowohl Anrufbus als auch Rufbus verkehren innerhalb eines im Fahrplan gekennzeichneten Zeitraumes nach mindestens einstündiger vorheriger Anmeldung von einer Haltestelle zu einer anderen Haltestelle, ohne dass es sich dabei um die Haltestellen einer bestimmten Linie handeln muss. Die Linie 335 („Stadtverkehr Wörlitz“) der Klägerin sollte nur samstags sowie Sonn- und Feiertags angeboten werden, die Linie 339 („Regionale Tourismuslinie Vockerode-Gräfenhainichen“) nur samstags. Beide Linien sollten zudem nur in flexibler Bedienform erfolgen.

Im Rahmen des Verfahrens wurden den Antragstellern u.a. eine Bewertungsrichtlinie mit dem später verwendeten punktemäßigen Bewertungsschema, der Nahverkehrsplan 2007 - 2014 in der 1. Fortschreibung sowie ein Frage- und Antwortkatalog (Stand 17. April 2008) zur Verfügung gestellt. Die Bewertung der Anträge erfolgte anhand der

Mit Beschluss vom 14. August 2008 (- 2 B 93/08 DE -) lehnte das Verwaltungsgericht Dessau-Roßlau Eilanträge der Klägerin auf Erteilung einer einstweiligen Erlaubnis nach § 20 PBefG ab.

Das Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt lehnte die unter anderem gegen die Ablehnungsbescheide vom 11. und 12. Juni 2008 sowie den Genehmigungsbescheid vom 12. Juni 2008 erhobenen Widersprüche der Klägerin mit Widerspruchsbescheid vom 20. April 2009 ab.

Die Klägerin hat am 20. Mai 2009 beim Verwaltungsgericht Halle Klage erhoben und trägt zur Begründung ihrer Klage im Wesentlichen folgendes vor:

Hinsichtlich ihres Antrags vom 28. April 2008 erreiche sie bei richtiger Berechnung der Punkte nach der Bewertungsrichtlinie die höchste Punktzahl bzw. eine mit der Bewertung des Antrags der Beigeladenen so vergleichbare Punktzahl, dass im Ergebnis das Altunternehmerprivileg gem. § 13 Abs. 3 PBefG zu ihren Gunsten ausschlaggebend sei. Der Beklagte habe bei der Bewertung zahlreiche Fehler zu ihren Lasten und zu Gunsten der Beigeladenen begangen, was auch ein von ihr eingeschaltetes Sachverständigenbüro bestätigt habe.

Im Kriterium E1 habe sie bezüglich der Erfüllung der Schulanfangs- und -endzeiten Abzüge erhalten, ohne dass hierfür eine nachvollziehbare Begründung gegeben worden sei. In den von dem Beklagten zur Verfügung gestellten Unterlagen habe es keine exakten Vorgaben für zwingende Haltestellen an Schulen gegeben. Sie habe die langjährig bekannten und bewährten Haltestellen benannt, da es hierzu keine alternativen Fahrwege gebe. Dass dagegen Beklagter und Beigeladene von unzutreffenden Annahmen ausgegangen seien, zeigten die zahlreichen notwendigen Änderungen nach Genehmigungserteilung. Weiterhin hätte sie die zusätzlichen 400 Zusatzpluspunkte für die geringste durchschnittliche Gesamtbeförderungszeit erhalten müssen. Der Antrag der Beigeladenen zu dem Kriterium E2 enthalte eine Vielzahl von unzutreffenden Annahmen und ihr Angebot sei in der Praxis nachweislich nicht durchführbar, wie die vielen Fahrplankorrekturen und -änderungen seit Antragstellung sowie auch Beschwerden von Fahrgästen über die Verkehrssicherheit belegten. So sei manche Fahrtstrecke in der angegebenen Zeit nicht abzufahren. Im Kriterium E3 liege ein Verstoß gegen die Bewertungsrichtlinie vor, da eine stündliche Bedienung zugrunde zu legen gewesen sei, tatsächlich aber das „tatsächliche Bedienungsintervall“ zum Maßstab gemacht worden sei. Es sei ein branchenübliches Verfahren, die Wertung auf das im Nahverkehrsplan definierte Bedarfsmaß zu begrenzen und darüber hinaus gehende Leistungen für Wertungen unberücksichtigt zu lassen. Zudem sei ein halbstündliches Intervall logistisch nicht umsetzbar. Darüber hinaus sei der Ausschluss ihrer Linien 335 und 339 von der Bewertung fehlerhaft. Im Kriterium E4 gebe es sachliche Gründe für diejenigen Soll-Haltestellen, die sie nicht bedienen würde. Ihre Haltestellenliste enthalte 106 zu bedienende Soll-Haltestellen. Aus der Bewertung sei ersichtlich, dass bei ihr nur 86 Soll-Haltestellen berücksichtigt worden seien. Dagegen habe die Beigeladene zwar 60 Haltestellen beantragt, die aber ganz überwiegend nicht die geforderten Abstände von 500 m bzw. 300 m (Stadt) einhalten würden. Jegliche Änderung der Bewertung des

Kriteriums E5 auf Grund einer Einbeziehung ihrer Linien 335 und 339 werde als gegenstandslos zurückgewiesen. Bei dem Kriterium E6 seien nach der Bewertungsrichtlinie die ankommenden und abfahrenden Busfahrten zugrunde zu legen, wobei der Anteil zur Bahn verknüpfter Busfahrten an allen Busfahrten die Bewertungsgröße sei. Von dieser Vorgabe sei der Beklagte abgewichen. Eine in der Vergleichsberechnung erfolgte Mehrfachwertung der Busfahrten für ankommende und abfahrende Fahrtbestandteile sowie die zusätzliche Einbeziehung der Linie 334 sei nicht zulässig. Auch die Punktberechnung bei der Bewertung der Tarife in E8 bis E14 sei fehlerhaft. Die Beigeladene habe im Saldo 800 Pluspunkte erhalten, während sie im Saldo lediglich 180 Pluspunkte erhalten habe. Ein Vergleich ihrer Angebote und der der Beigeladenen verdeutliche die unzutreffende Bewertung. Verschärft werde diese Punktedifferenz durch den Umstand, dass ausschließlich der Beste sämtliche Pluspunkte und der Schlechteste sämtliche Minuspunkte erhalte, obwohl der Abstand zwischen dem Besten und Schlechtesten mitunter nur sehr gering sei. Dabei sei auch zu beachten, dass es sich lediglich um einen Übergangstarif bis zum August 2009 handele. Im Kriterium E9 sei der Servicezuschlag der Beigeladenen von 0,20 € zu Unrecht bei der Mittelwertsbildung für den Einstiegspreis nicht berücksichtigt worden. Es handele sich dabei um einen eigenständigen Fahrausweis, der zusätzlich eingehen müsse; eine Mittelung dürfe nicht erfolgen. Die von der Beigeladenen angebotene „Freizeit- und Familienkarte“ für zwei Erwachsene und drei Kinder sei in der getroffenen Ausgestaltung ein nutzergruppenspezifisches Angebot und damit nicht zu bewerten. Ermäßigte (nach dem Alter) und nicht ermäßigte Fahrausweiskomponenten würden für die Berechnung der Nutzungshäufigkeit herangezogen. Ermäßigte Fahrausweise seien aber nach der Bewertungsrichtlinie generell nicht bei der Bewertung zu berücksichtigen. Zugleich werde das Kriterium durch die so ausgestaltete Karte unterwandert, weil die Nutzungshäufigkeit hoch angesetzt und der Verkaufspreis gering sei. Auch in den Kriterien E10 und E11 müsse bei der Bewertung die Familienkarte der Beigeladenen aus der Bewertung heraus- und der Bordverkaufsfahrausweis in die Bewertung hineingenommen werden. In den Kriterien E15 und E16 habe sie die in der Bewertungsrichtlinie genannten Verpflichtungen formal korrekt erklärt. Aus der Bewertungsrichtlinie ergäben sich keine weitergehenden Handlungsinitiativen der Antragsteller.

Weiterhin sei das Altunternehmerprivileg des § 13 Abs. 3 PBefG nicht hinreichend berücksichtigt worden. Unzulänglich sei insoweit der rechnerische bzw. mathematische Ansatz, den das Oberverwaltungsgericht Sachsen-Anhalt in seiner Entscheidung vom 09. Februar 2007 gewählt habe. Damit seien die Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts nicht hinreichend berücksichtigt worden. Der Altkonzessionär müsse nicht ein annähernd gleiches Angebot unterbreiten, sondern es könne auch ein schlechteres Angebot aufgrund des Altunternehmerprivilegs zum Zuge kommen. Ansonsten würde das Altunternehmerprivileg praktisch leer laufen. Im Rahmen des § 13 Abs. 3 PBefG sei auch zu berücksichtigen, dass ihr umfangreiche Zuwendungen für die Bushalle, das Hopfplaster und die Tankstelle gewährt worden seien.

Das Auswahlermessen des Beklagten sei auf Null reduziert. Es bestünden keinerlei Probleme für den Fortbestand der Betriebssicherheit für den Fall, dass sie den aktuell bestehenden ÖPNV übernehmen würde. Soweit sich der Fahrplan verändert habe,

könnten die Anpassungen in einer kurzen Frist vorgenommen werden. Entweder sie übernehme im Grundsatz den jetzt bestehenden Fahrplan der Beigeladenen oder sie arbeite die aktuellen Veränderungen in ihren Angebotsfahrplan ein. Sie sei weiter bereit, sich einem aktuellen Tarif im Landkreis anzupassen oder den angebotenen Tarif annähernd nach einem Inflationsausgleich anzuwenden. Eine Verständigungsbereitschaft liege ebenfalls für die Übernahme der Tarif- und Beförderungsbedingungen vor. Linienbusse und kombiniert einsetzbare Busse seien teilweise noch abgemeldet vorhanden, Ersatz könne kurzfristig beschafft werden. Innerhalb einer kurzen Frist könne auch der notwendige Personalbestand wieder erreicht werden.

Sie habe mit ihrem Antrag vom 11. März 2008 auf (Wieder)Erteilung alle notwendigen Angaben gemacht, die für die Erteilung einer Genehmigung für den Weiterbetrieb erforderlich gewesen seien. Weitere konkurrierende Anträge hätten nicht vorgelegen. Dies gelte auch im Hinblick auf das vom Beklagten durchgeführte Wettbewerbsverfahren und die dort gestellten Anträge. Auch wenn sie im April 2008 selbst rein vorsorglich einen weiteren Antrag gestellt habe, habe sie stets zu erkennen gegeben, dass sie ihren Antrag mit Datum vom 11. März 2008 aufrecht erhalte und gerade nicht mitgeteilt, dass der Antrag zurückgenommen werde.

Das Bewertungsschema beinhalte eine Vielzahl von sachlichen und methodischen Fehlern.

Die Bewertung zum Kriterium E1 sei fehlerhaft. Die Vorgabe des Beklagten, die Schüler auf alle Haltestellen des jeweiligen Ortes mit dem gleichen Anteil zu verteilen, sei gänzlich realitätsfremd und auch unwirtschaftlich. Das vom Beklagten verwendete Kriterium E15 sei unsinnig, weil jedem Antragsteller - mithin auch ihr - die Bereitschaft zur Beteiligung und Betreibung einer Mobilitätszentrale unterstellt werden dürfe. Das konkrete Erfordernis, insbesondere die konkreten Vertragspartner, würden naturgemäß aber erst nach Abschluss des Verfahrens feststehen. Es sei eine krasse Überschreitung des Ermessensspielraums, den unterschiedlichen Aspekten der Tarifierung in den Kriterien E5 bis E14 ein derartiges Gewicht zukommen zu lassen. Zudem werde ausdrücklich bestritten, dass an den von der Beigeladenen genannten Orten der behauptete Vorverkauf erfolge.

Im Bewertungsverfahren habe es an einer eingehenden Prüfung der Auskömmlichkeit gefehlt, so dass es der Beigeladenen möglich gewesen sei, ein offensichtlich geschöntes, unauskömmliches und nicht ernst gemeintes Angebot zu unterbreiten. Wesentliche Bestandteile des Angebotes seien in der Praxis nicht oder nur kurzzeitig eingeführt worden. Es ergäben sich zudem erhebliche Tarifierhöhungen innerhalb kürzester Zeit, zum 1. Februar 2010 teilweise um mehr als 28 %. Die Ausführungen des Landesrechnungshof Sachsen-Anhalt in seinem Jahresbericht 2009 zu Parallelverfahren, mit denen dem Beklagten eine „unwirtschaftliche Organisation und Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs im Landkreis Wittenberg“ bescheinigt würde, ließen sich auf dieses Verfahren übertragen. Die vorgenommene Auskömmlichkeitsprüfung sei fehlerhaft. Der Abrufungsgrad der angebotenen flexiblen Bedienformen sei zu ihren

Ungunsten doppelt so hoch angesetzt worden als bei der Klägerin. Für ihren Antrag würden weniger Kilometer für die flexible Bedienung zugrunde gelegt, als diese im Angebot angegeben worden seien. Obwohl der Kostenansatz für den Anrufbus mindestens 1,00 Euro je Kilometer betrage, werde dieser für die Beigeladene lediglich mit 0,85 Euro angesetzt. Auf der „Einnahmenseite“ werde zugunsten der Beigeladenen eine Steigerung der Beförderungsfälle von 30 % zugrunde gelegt, bei der Auskömmlichkeitsberechnung für ihr Angebot dagegen nur 15 %. Die Errechnung der Durchschnittspreise sei nicht nachvollziehbar. Eine Überprüfung der Auskömmlichkeit habe sich auch darauf zu erstrecken, ob nicht eine unzulässige Verwendung von Fördermitteln vorliege, die die Beigeladene für andere Bedienegebiete erhalten habe.

Weiterhin habe der Beklagte das ihm zustehende Ermessen auf Grundlage der Bewertungsrichtlinie nicht bzw. fehlerhaft widersprüchlich ausgeübt.

Es sei schon nicht zu erkennen, dass der Beklagte als Genehmigungsbehörde das ihm zustehende Ermessen selbst ausgeübt habe. Er habe sich auf die von ihm beauftragte [REDACTED] verlassen, die ihm die Auswahlentscheidung voll umfänglich abgenommen habe. Diese habe das Bewertungsschema konzipiert, eingehende Fragen beantwortet und die Anträge ausgewertet. Auch seien die eingegangenen Anmerkungen und Hinweise nicht vom Beklagten, sondern von der [REDACTED] zusammengefasst, gewertet und in entsprechende Nebenbestimmungen gefasst worden. Es seien bei der Akteneinsicht keine Anhaltspunkte dafür gefunden worden, dass der Beklagte eigene Prüfungen angestellt habe.

Indem der Beklagte einräume, das Bewertungsschema „grundsätzlich“ zu verwenden, gebe er zum Ausdruck, dass er in Ausnahmefällen offenbar davon absehe, es zu verwenden. Ein solches Abweichen führe zu willkürlichen Entscheidungen. Dass der Beklagte von sich aus „potenzielle Teilnehmer angeschrieben“ haben wolle, sei jedenfalls für sie unzutreffend und belege einen weiteren Verstoß gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz. Auch nach Abgabe der Angebote seien, u.a. durch Hinweise und Aufforderungen des Beklagten an die Beigeladene, Verstöße gegen den Gleichheitsgrundsatz festzustellen, die im Ergebnis zu einer fehlerhaften Bewertung führten. Die konkrete Handhabung der Möglichkeit, im Verfahren Fragen zu stellen, habe letztlich ebenfalls zu einer Verletzung des Gleichbehandlungsgebotes geführt, da den Bietern nur unzureichend Zeit für eine Anpassung des jeweiligen Angebotes verbleibe und damit einzelne Angebote willkürlich bevorzugt würden. So sei mit der Beantwortung der Frage 25 in dem Antwortkatalog vom 17. April 2008 acht Werktage vor Abgabe des Angebotes am 30. April 2008 eine grundlegende Änderung des Kriteriums E1 und damit des Bewertungsschemas vorgenommen worden, indem keine Orte vorgegeben worden seien. Sie sei damit benachteiligt worden, weil die verbleibende Zeit bis zur Angebotsabgabe nicht ausgereicht habe, das Angebot entsprechend anzupassen.

Der vom Beklagten durchgeführte, behördeninitiierte Genehmigungswettbewerb leide an so wesentlichen Mängeln, dass eine grundlegende Überarbeitung des Konzepts und der entsprechenden Bewertungsgrundlagen erforderlich sei.

Das Bewertungs- und Punktesystem der Bewertungsrichtlinie sei methodisch fehlerhaft. Die Bewertungsmatrix stelle sowohl im Hinblick auf die ausgewählten Kriterien als auch hinsichtlich der unterschiedlichen Systeme für die Punktevergabe ein völlig unsystematisches und vorab nicht vorhersehbares Sammelsurium an Bewertungsbruchstücken dar. Die Kombination von absoluten Punktezahlen, bei dem der jeweilige Zielerreichungsgrad des einzelnen Angebots erfasst werde, mit relativen, starren Punkteskalen, bei denen die individuelle Punktezahl vom zufälligen Inhalt der konkurrierenden Angebote abhängt, sei methodisch fehlerhaft und führe zu sachwidrigen Zufallsergebnissen. Weder die Auswahl noch die konkrete Form der Bepunktung insbesondere der preisrelevanten Kriterien sei sachgerecht. Eine derartige Bewertungsrichtlinie könne nur punktuell einzelne Belange und Interessen der Genehmigungsbehörde bzw. des Landkreises abbilden. Alle anderen, positiven und negativen Auswirkungen eines Genehmigungsantrags blieben nach der Bewertungsrichtlinie unberücksichtigt. Teilweise würden negative Auswirkungen und grundlegende Mängel allerdings in Form von Nebenbestimmungen zum Genehmigungsbescheid „bereinigt“. Der im Wesentlichen vom Beklagten zu erstattende Tarif für die Schülerbeförderung fließe in keiner Weise in die Bewertung ein. Qualitative Kriterien seien nicht ausreichend berücksichtigt worden. Selbst die wenigen im Nahverkehrsplan enthaltenen qualitativen Anforderungen seien entgegen § 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG nicht in die Bewertungsrichtlinie übernommen worden.

Die konkrete Punkteverteilung auf die 21 Kriterien führe dazu, dass einzelne Kriterien faktisch entwertet würden. Auch leide die Bewertungsrichtlinie an einer Fehlgewichtung im Verhältnis der Kriterien E2 zu E3. Die auch in Zukunft vergleichsweise hohen Fahrgastzahlen im Linienverkehr rechtfertigten es nicht, diese mit alternativen Bedienformen vollständig gleichzusetzen. Die Bewertung zum Schülerverkehr sei dem Grunde nach fehlerhaft. Dies verdeutliche zunächst bereits der Umstand, dass der Schülerverkehr zwar 65 % des Gesamtverkehrs ausmache, die Beigeladene jedoch eine Genehmigung erhalte, obwohl sie für dieses Kriterium gerade einmal 2,6 % ihrer Punkte erhalte. Es liege eine Überbewertung von Soll-Fahrten in Nebenzeiten im Kriterium E2 vor. Bei der Bewertung der Tarife E8 bis E14 komme es zu einer wiederholten Wertung der Rabattierung der Zeitkarten. Diese sei sachlich nicht gerechtfertigt, führe jedoch im Ergebnis zu ihrer Benachteiligung sowie zu einer Bevorzugung der Beigeladenen. Auch im Kriterium E9 und E10 würden identische Tarifarten bewertet; dies führe zu einer nicht zu rechtfertigenden Doppelwertung. Die Konzeption, die der Bewertungsrichtlinie hinsichtlich der Tarifierung in E8 bis E14 zugrunde liege, entspreche nicht dem Nahverkehrsplan und auch nicht der vorher geübten Praxis. Es sei unverständlich, weshalb die Einführung eines gänzlich neuen Tarifsystems derart hoch bewertet werden solle, wie es die Bewertungsrichtlinie vorsehe.

Das Genehmigungsmodell des Beklagten sei an sich schon rechtswidrig.

Durch den danach vorgesehenen Genehmigungswettbewerb würden die beiden Genehmigungsformen des Personenbeförderungsgesetzes, nämlich die für eigenwirtschaftliche Verkehre und die für gemeinwirtschaftliche Verkehre, in unzulässiger Weise miteinander vermengt. Das vom Beklagten gewählte Verfahren stelle sich als Formen-

missbrauch dar, welches die vergaberechtlichen Anforderungen unterlaufe. Auch durch die Aufnahme von Nebenbestimmungen werde deutlich, dass der Beklagte im Rahmen dieses Genehmigungswettbewerbs nicht nur beantragte eigenwirtschaftliche Verkehre genehmige, sondern vielmehr konkrete Vorgaben für die zu erbringende Leistung mache und sich damit in Richtung einer Bestellung bzw. Auferlegung von Verkehrsleistungen bewege, die grundsätzlich nach § 13a PBefG auszuschreiben seien bzw. sich unabhängig von dem Rechtsrahmen des Personenbeförderungsgesetzes nach dem allgemeinen Vergaberecht richteten. Ein solches Vorgehen sei überhaupt nur deshalb möglich, weil es sich bei dem Beklagten sowohl um die Genehmigungsbehörde als auch um den Aufgabenträger im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes handele. Dies verstoße gegen das Bundesrecht; das Gesetz gehe von einer Trennung dieser Funktionen aus. Zudem würden durch die nicht zulässige Aufnahme von Nebenbestimmungen in dem Genehmigungsbescheid die gesetzlichen Vorgaben umgangen. Auch die Linienbündel seien aus mehreren Gründen unsachgemäß gebildet worden. Der Beklagte habe sich wesentlicher Instrumente des Vergaberechts bedient, so dass sowohl sprachlich als auch juristisch zutreffend von einer Vergabe gesprochen werden könne. Es liege ein Verstoß gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz mangels Transparenz vor. Wie viele Punkte für welche Leistungen unter einem Kriterium erreicht werden konnten, habe sich auf der Grundlage der Bewertungsrichtlinie in der Angebotsphase nicht ermitteln lassen können. Das Verfahren sei weiterhin so ausgestaltet, dass den Antragstellern hierdurch tatsächliche und rechtliche Probleme erwachsen würden, die nicht lösbar seien. Das Modell des Beklagten weiche deutlich von der Notifikation an die Europäische Kommission ab und sei daher in seiner zur Zeit praktizierten Form, die erhebliche Tarifierpassungen zulasse, europarechtswidrig, da es in der Folge zum einen zu höheren Zahlungen als in den Notifikationen angegeben komme, und zum anderen das Verfahren nicht den vorgegebenen Kriterien („geringste Kosten“, „offenes, diskriminierungsfreies, objektives und wettbewerbsbestimmtes Vergabeverfahren“) entspreche.

Die Klägerin beantragt,

1. den Beklagten zu verpflichten, ihr die mit Antrag vom 28. April 2008 im Rahmen des Genehmigungswettbewerbs des Landkreises Wittenberg beantragten Genehmigungen für die Linien im südwestlichen regionalen Linienbündel gem. § 13 i.V.m. § 42 PBefG zu erteilen und den der Beigeladenen erteilten Genehmigungsbescheid vom 12. Juni 2008 für das südwestliche regionale Linienbündel sowie den ihr erteilten Ablehnungsbescheid vom 12. Juni 2008 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 20. April 2009 aufzuheben,
2. hilfsweise den Beklagten zu verpflichten, ihr die mit Antrag vom 11. März 2008 beantragten Genehmigungen für die Linien 331 bis 339 gem. § 13 i.V.m. § 42 PBefG zu erteilen und den der Beigeladenen erteilten Genehmigungsbescheid vom 12. Juni 2008 für das südwestliche regionale Linienbündel sowie den ihr erteilten Ablehnungsbescheid vom 11. Juni 2008 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 20. April 2009 für die Linien 331 bis 339 aufzuheben,

3. hilfsweise zu den Anträgen zu 1. und 2. den Beklagten unter Aufhebung der Bescheide vom 12. Juni 2008 und des Widerspruchsbescheides vom 20. April 2009 zu verpflichten, über ihren Antrag im Rahmen des Genehmigungswettbewerbs des Beklagten vom 28. April 2008 auf Erteilung von Linienverkehrs genehmigungen im südwestlichen regionalen Linienbündel gem. § 13 i.V.m. § 42 PBefG neu zu entscheiden,
4. den Beklagten zu verpflichten, ihr die beantragten Zustimmungen zu den Beförderungsentgelten und -bedingungen gem. § 39 PBefG und den Fahrplänen gem. § 40 PBefG für das südwestliche regionale Linienbündel zu erteilen,
5. hilfsweise zu den Anträgen 1. bis 3. den Beklagten unter Aufhebung der Bescheide vom 12. Juni 2008 und des Widerspruchsbescheides vom 20. April 2009 zu verpflichten, unter Berücksichtigung der Rechtsauffassung des Gerichts ein den Geboten der Transparenz und Gleichbehandlung entsprechendes neues Auswahlverfahren durchzuführen.

Der Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Er macht geltend, die Klägerin habe zu Recht weniger Punkte erhalten als die Beigeladene.

Zu dem Kriterium E1 habe eine Schulanfangs- und -endzeitenliste vorliegen. Die jeweiligen Punktabzüge seien im Einzelnen begründbar. Es werde zu dem Kriterium E3 in dem Bewertungsschema und dem Nahverkehrsplan nur mindestens eine stündliche Bedienung im flexiblen Anrufbusverkehr gefordert; ein Angebot eines geringeren Taktes sei erlaubt und müsse auch gewertet werden. Nach dem Wortlaut des Schemas werde zwischen der Ermittlung des Angebotes und der Bewertung des Angebotes unterschieden, wobei auch die Festlegungen zu dem Kriterium E2 zu berücksichtigen seien. Sonst würde auch ein tatsächlich besseres Angebot nicht hinreichend gewürdigt. Der Ausschluss der touristisch ausgerichteten Linien 335 und 339, die kein Nahverkehrsangebot im Sinne der Daseinsvorsorge darstellten, folge aus den Ausführungen zur Bedienzeit der flexiblen Bedienform in dem Bewertungsschema zum Kriterium E3. Außerdem würde die Einbeziehung in die Bewertung im Sinne des Kriteriums E3 zu keiner anderen Bewertung führen. In dem Kriterium E4 habe die Klägerin nicht alle Sollhaltestellen angeboten. Bei dem Kriterium E6 sei die Bewertung der Anschlüsse in Bezug auf das höherrangige Verkehrsmittel vorgenommen worden. Folge man der Auslegung der Klägerin, seien ankommende und abfahrende Busse doppelt zu werten. Weiterhin dürften dann nicht nur die ehemaligen 12 Fahrten der (alten) Linie 344 einbezogen werden, sondern alle von und nach Wittenberg verkehrenden Busse. Im Verfahren seien generell die Einstiegspreise aller freizügig uneingeschränkt angebotenen Fahrkarten (normal) des jeweiligen Anbieters, nicht jedoch ermäßigte Fahrscheine oder nutzerspezifische Angebote relevant gewesen. In den Vergleich eingebunden worden seien (lediglich) allen Fahrgästen freizügig und uneingeschränkt zugängliche Fahrscheinarten. Der Fahrausweis im Bordverkauf enthalte einen Servicezuschlag, welcher lediglich bei Nutzung eines bestimmten Vertriebskanals erhoben werde. Ein eigenes Tarifprodukt könne darin nicht gesehen werden, weil die Möglichkeit

bestehe, Einzelfahrkarten ohne Zuschlag, sei es in den entsprechenden Vorverkaufsstellen oder durch Bevorratung beim Fahrpersonal zu erwerben. Im Übrigen werde in dem Kriterium E9 die Erhebung von Zuschlägen in keiner Weise ausgeschlossen oder mit Punktabzug sanktioniert. Danach seien auch die behaupteten Bewertungsfehler in den Kriterien E10 und E11 nicht gegeben.

Bei diesem Punkteabstand könne sich die Klägerin nicht durchsetzen. Das Altunternehmerprivileg nach § 13 Abs. 3 PBefG spiele keine Rolle, weil die Beigeladene das inhaltlich bessere Angebot erklärt habe.

Der Hilfsantrag zu 2. sei unbegründet. Zu dem Zeitpunkt, als die Klägerin ihren Antrag vom 11. März 2008 gestellt habe, seien die Inhalte des genehmigungswettbewerblichen Verfahrens schon bekannt gewesen. Der Antrag vom 11. März 2008 habe aber diesen Voraussetzungen nicht genügt. In Kenntnis dieses gestellten Antrages habe sich die Klägerin - im Übrigen nicht rein vorsorglich - mit dem Antrag vom 28. April 2008 am genehmigungswettbewerblichen Verfahren beteiligt und sich damit den Prämissen dieses Verfahrens unterworfen.

Auch der Hilfsantrag zu 3. sei unbegründet.

Der beauftragte private Dritte habe die Auswahlentscheidung nicht voll umfänglich übernommen, sondern er habe selbst Ermessen im Verfahren ausgeübt. Der Auftrag an die ISUP beinhalte lediglich eine Dienstleistung im Sinne einer Hilfe bei der Bewertung der einzelnen Antragsinhalte anhand des Bewertungsschemas. Dies seien im Wesentlichen mathematische Tätigkeiten. Letztlich habe das Unternehmen seine Daten an ihn übersandt und er habe auf der Basis der vorliegenden Information eine Entscheidung getroffen. Dieser Entscheidung sei ein Abwägungsvorgang vorausgegangen. Die Einschaltung von Planungs- und Consultingbüros sei im Übrigen ständige Verwaltungspraxis.

Soweit die Klägerin einen Verstoß gegen den Gleichheitsgrundsatz rüge und vortrage, dass die Beigeladene durch den Beklagten auf Besonderheiten hingewiesen worden sei, sei ein solcher Verstoß nicht erkennbar. Ergänzend nehme er auf § 25 VwVfG Bezug. Der Vortrag der Klägerin zu den Tarifen stelle letztlich auf ein anderes Verfahren ab, nämlich das zu den Linienbündeln 1 bis 3. Die Beigeladene habe aber bei ihm für das gegenständliche Linienbündel keine Tarifanpassung für die Jahre 2008 und 2009 beantragt.

Unberechtigt sei auch der Einwand einer unzureichenden Prüfung der Auskömmlichkeit. Anders als in einem Ausschreibungsverfahren sei eine Auskömmlichkeitsprüfung im Sinne einer Erlös-Kosten-Rechnung bei der Beigeladenen wie auch bei den anderen Verfahrensbeteiligten nicht vorzunehmen.

Der Hilfsantrag zu 5. sei bereits unzulässig.

Das verwendete Bewertungsschema sei in sich schlüssig und die daraufhin vorgenommene Punktevergabe sei sachgerecht. Es werde inhaltlich Bezug genommen auf die Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts vom 23. Oktober 2007 (- 1 M 148/07 -). Das verwendete Modell zeichne sich dadurch aus, dass eine Verbindung von ver-

schiedenen relevanten Kriterien (qualitativ wie quantitativ) zur Anwendung komme. Nicht allein der Schülerverkehr habe eine außerordentliche Rolle gespielt. Ihm sei es gerade darum gegangen, den Jedermann-Verkehr zu stärken und zu entwickeln. Vor diesem Hintergrund sei die gewählte Gewichtung bewusst vorgenommen worden. Unabhängig davon, dass bereits mit Genehmigungswettbewerben befasste Gerichte vergleichbare Verfahren hinsichtlich der angewendeten Normen für rechtmäßig erkannt hätten, folge das hier verwendete „Wittenberger Modell“ dem verwaltungsrechtlichen Verfahrensansatz des Personenbeförderungsgesetzes.

Die Beigeladene beantragt,

die Klage abzuweisen.

Die vom Beklagten vorgenommene Berechnung der jeweiligen Punktezahlen sei nicht zu beanstanden und selbst bei einem „Gleichstand“ würde das Altunternehmerprivileg nicht zugunsten der Klägerin streiten. Hinsichtlich der im Wesentlichen geltend gemachten fehlerhaften Punkteverteilung verkenne die Klägerin, dass dem Beklagten im Rahmen des allein ihm zustehenden Ermessens ein gewisser Spielraum zustehe, der nicht durch eine andere Vorstellung der Klägerin in Frage gestellt werden dürfe. Nur bei offensichtlicher Fehlgewichtung oder ähnlichem sei eine Korrektur angezeigt. Sie - die Beigeladene - habe verstanden, dass der Beklagte ein hohes Interesse habe, die Qualität des „Jedermann-Verkehrs“ zu stärken. Dagegen könne sich die Klägerin auch in der Klagebegründung noch immer nicht davon trennen, den Schülerverkehr als einziges Kriterium heranzuziehen. Die Bewertung des Beklagten zu dem Kriterium E1 sei nicht zu beanstanden. Unsubstanziert seien die Ausführungen der Klägerin zu „zahlreichen notwendigen Änderungen nach Genehmigungserteilung“. Unabhängig davon seien solche Veränderungen nicht unzulässig, weil der öffentliche Nahverkehr einem ständigen Wandel unterworfen sei. In den vom Beklagten zur Verfügung gestellten Unterlagen habe es exakte Vorgaben für zwingende Haltestellen an Schulen gegeben. Mit der Kritik bezüglich des Kriteriums E2 würden erneut völlig unsubstanzierte Behauptungen aufgestellt. Zudem habe die in Anlage K 10 dargestellte Kritik nichts mit dem Kriterium E2 zu tun, da dieses Kriterium den Verkehr außerhalb des Schülerverkehrs bewerten wolle. Zur Orientierung diene dabei das Kriterium der „Soll-Fahrten“, die nach Auffassung des Beklagten bei ihr besser seien als bei der Klägerin. Insofern gehe es allein um die tatsächliche Vorhaltung von Verkehren und nicht darum, wie die Verkehre durchgeführt werden. Im Gegensatz zur Auffassung der Klägerin zum Kriterium E3 erbringe sie seit der Genehmigungserteilung die angebotenen Anrufbusfahrten. Sie sei hierbei zu jedem Zeitpunkt von einem Anrufbustakt von 30 Minuten ausgegangen, der auch praktisch umsetzbar sei. Zu dem Kriterium E4 habe die Klägerin selbst eingeräumt, dass sich ihr Angebot auf lediglich 106 von 126 Haltestellen in der Haltestellenliste bezogen habe. Sämtliche ihr - der Beigeladenen - genehmigten Haltestellen orientierten sich an den Vorgaben aus dem Genehmigungsantrag. Hinsichtlich des Kriteriums E6 seien vom Beklagten lediglich Verknüpfungen am Bahnhof Gräfenhainichen und in Wörlitz gefordert worden.

Auch die pauschalen Ausführungen der Klägerin zu den Kriterien E8 bis E14 könnten nicht überzeugen. So übersehe sie, dass durch die Bewertung mit einer Punktzahl von 1200 keine Überbewertung bzw. gar Diskriminierung erfolge, da diese Bewertung alle Anbieter „treffe“. Zum anderen habe der Beklagte, wie es auch das Oberverwaltungsgericht festgestellt habe, einen gerichtlich nur beschränkt überprüfbaren Ermessensspielraum. Sofern die Klägerin Bezug auf den „Einstiegspreis“ nehme, so treffe auch diese Kritik nicht zu, da es bei dem Einstiegspreis allein darum gehe, ob ein solcher angeboten werde. Ob dieser, wie die Klägerin vortrage, nur im Vorverkauf und nicht mehr in Bussen angeboten werde, sei unerheblich. Das Gesetz schreibe nicht vor, wie der Vertrieb auszusehen habe. Sie betreibe mindestens elf Vorverkaufsstellen, was schon das Verwaltungsgericht Dessau-Roßlau bestätigt habe. Es sei auch nicht unüblich, dass Fahrscheine nicht mehr im Bus verkauft würden. Die Klägerin verkenne auch, dass die Tarifkompetenz allein bei den Verkehrsunternehmen liege. Insofern liege es zuvörderst in der Verantwortung des Verkehrsunternehmens zu entscheiden, welche Fahrkarten es zu welchem Preis anbieten wolle, da es den eigenwirtschaftlichen Verkehr auf eigenes Risiko erbringe.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts spiele der sogenannte Besitzstandsschutz im Rahmen des Altunternehmerprivilegs nur das „Zünglein an der Waage“, sofern die Angebote annähernd gleichwertig seien. Dies sei hier nicht der Fall.

Der Hilfsantrag der Klägerin zu 2. sei bereits nicht zulässig, weil sie ihren Antrag vom 11. März 2008 mit ihrem Antrag vom 28. April 2008 zumindest konkludent zurückgenommen habe. Darüber hinaus habe die Klägerin den Ablehnungsbescheid vom 11. Juni 2008 zwar angegriffen, aber weder eine Untätigkeitsklage erhoben noch nach Erlass des Widerspruchsbescheides explizit Rechtsmittel dagegen eingelegt.

Die Klägerin habe auch keinen Anspruch auf Neubescheidung.

Der Beklagte habe die durchaus für eine zulässige Zuarbeit beauftragen dürfen. Insoweit werde auf die Ausführungen des Verwaltungsgerichts Dessau-Roßlau verwiesen. Im Übrigen sei dieses Vorgehen im personenbeförderungsrechtlichen Bereich auch nicht unüblich.

Das Bewertungsschema sei nicht sachwidrig. Das vom Beklagten gewählte Verfahren gewährleiste ein geordnetes, transparentes und diskriminierungsfreies Verfahren. Der Beklagte habe sie nicht bevorzugt. Ihr Angebot habe sich immer an der vom Beklagten erstellten Haltestellenliste vor dem Hintergrund der Erzielung einer möglichst kurzen Schulwegzeit orientiert. Auch nach dem letzten Vorbringen der Klägerin habe sie - die Beigeladene - die seit dem 1. Juli 2008 gültigen Tarife erstmalig zum 1. Februar 2010 angepasst. Sie habe wie jedes konzessionierte Verkehrsunternehmen stets auf eine Auskömmlichkeit ihrer Verkehre und auch des damit verbundenen Tarifes zu achten, damit die öffentlichen Haushalte im Falle etwaiger Zuschusszahlungen weitestgehend entlastet würden. Denn das System der Ausgleichsleistung sei gem. § 45a PBefG so gestaltet, dass je niedriger der Tarif für die Schülerkarten ausfalle, desto höher der von der öffentlichen Hand zu gewährende Ausgleich sei. Soweit die Klägerin in dem Punkt der unzureichenden Prüfung der Auskömmlichkeit einen Fehler darin sehe, dass sie -

die Beigeladene - ihr Angebot nicht eingehalten habe, sei dies schon nicht zutreffend. Weiterhin verkenne die Klägerin erneut, dass es sich nicht um ein Vergabeverfahren handele und die angebotenen Aspekte gerade nicht in einen Vertrag zwischen ihr und dem Beklagten mündeten. Sie könne nach den §§ 21, 39, 40 PBefG ihr Angebot jederzeit entsprechend ändern und habe bei Vorliegen der Voraussetzungen sogar einen Rechtsanspruch darauf. Eine fehlerhafte Bewertung könne auch nicht bezüglich der beiden Aspekte „fehlende Auskömmlichkeitsprüfung“ bzw. „Ungleichbehandlung hinsichtlich der Vorverkaufsstellen“ ernsthaft angenommen werden. Die Kritik des Landesrechnungshofes beziehe sich nur auf das Verfahren 7 A 1/10 HAL. Darüber hinaus seien die von der Klägerin im Rahmen ihrer eigenen Angebotserstellung erstellten Tarife im Bereich der Schülerbeförderung (Wochenkarte und Monatskarte AZUBI), die in der Tat einen wesentlichen Anteil der verkauften Fahrkarten ausmachten, mit ihren Tarifen identisch gewesen.

Auch der hilfsweise unter Nr. 5 gestellte Antrag könne keine Aussicht auf Erfolg haben. Es bestünden schon hinsichtlich der Zulässigkeit Zweifel. Weiterhin berücksichtige die Bewertungsrichtlinie diejenigen Aspekte, die das Gesetz zur Auswahl des „besten Angebotes“ ermitteln wolle. Die Festlegung und Gewichtung der Aspekte untereinander seien dabei rechtsfehlerfrei erfolgt. Insoweit werde auf die Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts verwiesen. Gerade durch die Anwendung des Modells des Beklagten werde eine Verbindung von quantitativen und qualitativen Kriterien durch die Einführung neuer flexibler Angebotsform sowie den bedarfsgerechten Wechsel innerhalb dieser erreicht. Der Beklagte habe nach seinem Ermessen die Auswahl einzelner Kriterien vorgenommen. So sei es ihm beispielsweise unbenommen, den Schülerverkehr entsprechend zu gewichten. Besonders hervorzuheben sei insofern die von der Klägerin dargestellte Überbewertung von Soll-Fahrten in Nebenzeiten. Denn auch hierbei verkenne die Klägerin, dass der Beklagte schon nach Auffassung des Oberverwaltungsgerichts eine unterschiedliche Gewichtung der Kriterien zueinander vornehmen dürfe, und auch eine eventuelle Einschränkung nach der Genehmigungsabteilung nach einem eigenwirtschaftlichen Genehmigungswettbewerb explizit durch die §§ 39 ff. PBefG oder auch eine Teilentbindung im Sinne des § 21 Abs. 4 PBefG zugelassen werde. Die weiteren Gründe seien eher pauschal und würden ebenfalls nicht überzeugen. Dies gelte auch für die Tarifausführung, die allein die Ansicht der Klägerin wiedergäben. Sie verkenne jedoch, dass sie - die Beigeladene - die alleinige Hoheit hinsichtlich des Tarifes gehabt habe.

Gerade das Modell des Beklagten erfülle die Anforderungen an ein diskriminierungsfreies und sachgerechtes und vor allem transparentes Verfahren optimal und ergänze die im Personenbeförderungsgesetz nur dürftigen Verfahrensregeln in sachgerechter Hinsicht. Es sei allein um die Vergabe eigenwirtschaftlicher Leistungen gegangen, selbst wenn von hoheitlicher Seite, d.h. von Seiten des Beklagten, finanzielle Zuwendungen auf Basis einer kommunalen Satzung oder ähnlichen erfolgen konnten. Dies sei für die Annahme eigenwirtschaftlicher Leistungen nicht von Bedeutung. Auch die Vorabfestlegung und die Anwendung der Bewertungsmatrixen zur Entscheidungsfindung könnten zu keinem anderen Ergebnis führen. Denn damit habe der Beklagte ein

Bewertungsraster gewählt, das den Anforderungen und Entscheidungsmaßstäben, die das Personenbeförderungsgesetz kenne, am ehesten entspreche. In anderen Bundesländern seien nunmehr entsprechende Verfahren implementiert worden, die zwischenzeitlich ober- bzw. höchstrichterlich überprüft und bestätigt worden seien. Soweit die Klägerin ein anderes, d.h. ein Vergabeverfahren nach § 13a PBefG fordere, sei ein solches Verfahren nur aus Rechtsgründen einforderbar. Lügen die Voraussetzungen dieser Norm nicht vor, schließe sich ein entsprechendes Verfahren zwingend aus.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der Gerichtsakten, der beigezogenen Gerichtsakte aus dem Verfahren - 2 B 93/08 - sowie der beigezogenen Verwaltungsvorgänge Bezug genommen. Er ist Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen.

Entscheidungsgründe:

I. Die Klage ist zulässig.

Die Anfechtungsklage gegen die Linienverkehrsgenehmigung für die Beigeladene ist zulässig, weil die Klägerin im Ergebnis geltend macht, durch die Erteilung der Genehmigung an die Beigeladene werde ihr eigener Anspruch hierauf verhindert. In einem solchen Fall haben die anzuwendenden Normen des Personenbeförderungsgesetzes - hier u.a. § 13 Abs. 2 Nr. 2 PBefG - drittschützende Wirkung (vgl. BVerwG, Ur. v. 6. April 2000 - 3 C 6.99 -; vgl. auch OVG Sachsen-Anhalt, Ur. v. 7. April 1998 - A 1/4 S 221/97 -, jeweils zit. nach JURIS). Mit der Anfechtungsklage zu kombinieren ist eine Verpflichtungsklage, wenn der Kläger gleichzeitig die Erteilung der Genehmigung sowie der Zustimmung zu den Beförderungsentgelten/-bedingungen und Fahrplänen an sich bzw. eine Neubescheidung begehrt.

Soweit Beklagter und Beigeladene mit Verweis auf fehlendes Rechtsschutzbedürfnis und mangelnde Konkretisierung Einwendungen gegen den äußerst hilfsweise gestellten Antrag der Klägerin auf Verpflichtung des Beklagten zur Durchführung eines neuen (Auswahl)Verfahrens unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erheben, ist zwar neben der auf die Erteilung einer Genehmigung gerichteten Verpflichtungsklage grundsätzlich nur eine auf Neubescheidung des Genehmigungsantrages gerichtete Bescheidungsklage möglich. Das mit dem Hilfsantrag verfolgte Begehren der Klägerin wird schon durch ihren Hauptantrag zu 1. und den Hilfsantrag zu 3. abgedeckt, weil bei unterstellten Mängeln des Auswahlverfahrens eine Neubescheidung des im April 2008 gestellten Antrages erfolgen müsste und das Gericht zwangsläufig Hinweise zur Durchführung eines neuen Auswahlverfahrens geben müsste. Dass ein Antrag unnötig ist, führt aber nicht zu dessen Unzulässigkeit.

Die Rüge des Beigeladenen, der Hilfsantrag der Klägerin zu ihrem Antrag aus März 2008 sei wegen dessen konkludenter Rücknahme unzulässig, richtet sich auf die Begründetheit des Hilfsantrages und nicht dessen Zulässigkeit. Im Gegensatz zur Auffassung des Beigeladenen hat die Klägerin weiterhin auch gegen den Ablehnungsbescheid vom 11. Juni 2008 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 20. April 2009 Klage erhoben.

Die Klägerin durfte auch nach § 44 VwGO festlegen, dass das Gericht zunächst über ihren Antrag aus April 2008 entscheidet, der auf den vom Beklagten für das Wettbewerbsverfahren zur Verfügung gestellten Formularen gestellt worden ist, und über ihren - zeitlich vorher und außerhalb des Wettbewerbsverfahrens - gestellten Antrag aus März 2008 nur hilfsweise eine Entscheidung trifft. Mit der Stellung von Hilfsanträgen neben einem Hauptantrag gibt der Rechtsschutzsuchende zugleich die Reihenfolge der Anträge und damit auch die Abfolge der gerichtlichen Entscheidungen vor, an die das Gericht grundsätzlich gebunden ist. Die anerkannte Ausnahme, dass der Hilfsantrag über den Hauptantrag hinausgeht (vgl. OVG Sachsen-Anhalt, Beschl. v. 21. April 2009 - 3 M 158/09 -, zit. nach JURIS), ist hier nicht gegeben.

II. Die zulässige Klage ist in dem im Tenor bestimmten Umfang begründet und im Übrigen unbegründet.

Der zu dem Genehmigungsantrag der Klägerin vom 30. April 2008 ergangene Ablehnungsbescheid des Beklagten vom 12. Juni 2008 sowie der dazu ergangene Genehmigungsbescheid des Beklagten für die Beigeladene vom 12. Juni 2008 - jeweils in Gestalt des Widerspruchsbescheides vom 20. April 2009 - sind i.S.d. der §§ 113 Abs. 1 Satz 1, Abs. 5 Satz 1 VwGO rechtswidrig und verletzen die Klägerin in ihren Rechten (1.). Einen Anspruch auf Erlass der Liniengenehmigung und Erteilung der Zustimmungen zu den Beförderungsentgelten und -bedingungen gem. § 45 Abs. 2 i.V.m. § 39 PBefG und den Fahrplänen gem. § 45 Abs. 2 i.V.m. § 40 PBefG hat die Klägerin nicht, sondern nur gem. § 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO einen Anspruch darauf, dass der Beklagte über ihren Genehmigungsantrag und die Anträge auf Zustimmung unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu entscheidet (2.). Die hilfsweise gestellten Anträge zu dem Antrag der Klägerin aus März 2008 und zur Durchführung eines neuen Auswahlverfahrens haben keinen Erfolg (3.).

1. Maßgeblich für die Anfechtungsklage gegen die Ablehnung und die erteilte Genehmigung für die Beigeladene ist die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der letzten Verwaltungsentscheidung (so BVerwG, Urt. v. 29. Oktober 2009 - 3 C 1.09 und v. 6. April 2000 - 3 C 6.99 -; OVG Sachsen-Anhalt, Urt. v. 7. April 1998 - A 4 S 191/97 -, jeweils zit. nach JURIS), die Beurteilung des Verpflichtungsantrages der Klägerin richtet sich hingegen nach der Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung in der Tatsacheninstanz (so OVG Sachsen-Anhalt, Urt. v. 7. April 1998 - A 4 S 191/97 -; VG Augsburg, Urt. v. 10. Juni 2008 - Au 3 K 07.1357, Au 3 K 07.1358 -; VG Gießen, Urt. v. 12. Juni 2007 - 6 E 49/06 -; vgl. BVerwG, Urt. v. 28. Juli

1989 - 7 C 39.87 -; unklar: BVerwG, Urt. v. 6. April 2000 - 3 C 6.99 -; jeweils zit. nach JURIS; a.M.: wohl Heinze, PBefG, 2007, § 13 S. 255 f.). Anzuwenden ist daher jeweils das Personenbeförderungsgesetz in der ab 14. September 2007 geltenden Fassung durch das Zweite Gesetz zum Abbau bürokratischer Hemmnisse insbesondere in der mittelständischen Wirtschaft vom 7. September 2007 (BGBl. I, S. 2246) - PBefG -.

Die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen (u.a. Bussen) im Linienverkehr (§§ 42 und 43 PBefG) bedarf gem. § 2 Abs. 1 Nr. 3 PBefG der Genehmigung. Soweit es die Zielsetzung des § 8 PBefG erfordert, kann gem. § 9 Abs. 2 PBefG die Genehmigung für eine Linie oder mehrere Linien gebündelt erteilt werden. Inhaltliche Anforderungen zur Antragstellung enthält § 12 PBefG. Da es sich bei den hier in Rede stehenden Verkehrsleistungen unstreitig nicht um gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen, sondern um eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen i.S.d. § 8 Abs. 4 Satz 2 PBefG (vgl. dazu BVerwG, Urt. v. 29. Oktober 2009 - 3 C 1.09 -, zit. nach JURIS) handelt, ergeben sich die Voraussetzungen einer Genehmigung aus § 13 PBefG und nicht aus § 13a PBefG, der ein Bestellverfahren mit einem Ausschreibungswettbewerb vorsieht. Sowohl die Klägerin als auch die Beigeladene gehören weiter zu den Unternehmen i.S.d. Art. 1 Abs. 1 UA 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, so dass diese Verordnung keine Anwendung findet. Nach der genannten Regelung können die Mitgliedstaaten Unternehmen, deren Tätigkeit ausschließlich auf den Betrieb von Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdiensten beschränkt ist, vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausnehmen (vgl. dazu Linke, Die Gewährleistung des Daseinsvorsorgeauftrags im öffentlichen Personennahverkehr, Diss. 2009, S. 71 ff., 75 f.). Dass die Klägerin und auch die Beigeladene zum maßgeblichen Zeitpunkt wohl auch Gelegenheitsfahrten im Fernverkehr durchgeführt haben, steht der Anwendbarkeit von Art. 1 Abs. 1 UA 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 nicht entgegen. Die Beteiligten betreiben den mit besonderen Verpflichtungen verbundenen Linienverkehr nur im Regionalbereich und sonst Gelegenheitsverkehr sowie Reiseverkehr. Unternehmensaktivitäten, die aber von vornherein nicht geeignet sind, die Regelungsziele der Verordnung in Frage zu stellen (wie Gelegenheitsverkehr, Ausflugsverkehr), stellen keinen Hinderungsgrund für die Anwendung der im deutschen Recht geregelten Teilbereichsausnahme dar (so BVerwG, Urt. v. 29. Oktober 2009 - 3 C 1.09 -, zit. nach JURIS). Die Nachfolgeregelung zu der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, trat nach ihrem Art. 12 erst am 3. Dezember 2009 in Kraft und ist für die Überprüfung der Rechtmäßigkeit von Ablehnungs- und Genehmigungsbescheid nicht heranzuziehen.

a) Nicht zu beanstanden ist zunächst die Ausgestaltung des Genehmigungsverfahrens durch den Beklagten, der sowohl nach § 4 Abs. 1 ÖPNVG LSA Aufgabenträger i.S.d. § 8 Abs. 3 PBefG ist, als auch gem. § 3 Abs. 2 und Abs. 1 Nr. 3 Buchst. a des Gesetzes zur Fortentwicklung der Verwaltungsgemeinschaften und zur Stärkung der gemeindlichen Verwaltungstätigkeit v. 13. November 2003 (GVBl. LSA S. 318), geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 22. Dezember 2004 (GVBl. LSA S. 852), Genehmigungsbehörde i.S.d. § 11 Abs. 1, 2 Nr. 1 PBefG. Dass die Zuweisung der letztgenannten Zuständigkeit nicht auf einer Entscheidung des Ministerpräsidenten und der

Minister (vgl. Art. 64 Abs. 1 Satz 2 Verf LSA) beruht, ist unschädlich (so OVG Sachsen-Anhalt, Beschl. v. 3. März 2010 - 3 R 284/09 -, zit. nach JURIS).

Die Linienverkehrsgenehmigung darf nach § 13 Abs. 1 PBefG nur bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen erteilt werden und ist beim Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gem. § 13 Abs. 2 PBefG u.a. zu versagen, wenn durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden (Nr. 2). Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigung gem. § 13 Abs. 2a PBefG versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 2 und 3 nicht in Einklang steht. Schließlich ist die langjährige beanstandungsfreie Bedienung einer Linie durch einen Antragsteller angemessen zu berücksichtigen (§ 13 Abs. 3 PBefG).

Grundsätzlich kann die Genehmigungsbehörde aus Art. 12 Abs. 1 GG dazu verpflichtet sein, bereits im Vorfeld eines Linienverkehrs-Genehmigungsverfahrens den potentiellen Verfahrensbeteiligten Informationen zur Verfügung zu stellen, welche diese benötigen, um sachgerecht die Frage prüfen und entscheiden zu können, ob und in welchem Umfang sie sich um eine behördliche Genehmigung bewerben. Das anschließende Wettbewerbsverfahren ist als Ausschreibungsverfahren im weiteren Sinne zu verstehen (so BVerwG, Urt. v. 2. Juli 2003 - 3 C 46.02 -, zit. nach JURIS) und stellt gerade kein Ausschreibungsverfahren im Sinne des Wettbewerbsrechts (§§ 97 ff. GWB) dar (vgl. auch VGH Bayern, Urt. v. 6. März 2008 - 11 B 04.2449 -, zit. nach JURIS). Weiterhin war der zuständige Aufgabenträger jedenfalls bis zum Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den Fall, dass er einen Ausschreibungswettbewerb nach § 13a PBefG einleiten wollte, verpflichtet, auf das Auslaufen einer bestehenden Linienverkehrsgenehmigung oder eine beabsichtigte Neueinrichtung einer Linie hinzuweisen und dazu aufzufordern, innerhalb einer von ihm in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde festzulegenden Frist einen Antrag auf eigenwirtschaftliche Genehmigung zu stellen. Dies musste mit dem klaren Hinweis verbunden sein, dass nach einem fruchtlosen Ablauf der Frist das Bestellverfahren nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 eingeleitet werde und dass erst später gestellte eigenwirtschaftliche Anträge die Initiative des Aufgabenträgers nicht mehr zu hindern vermögen. Die rechtliche Grundlage für eine solche Verfahrensgestaltung lag in § 8 Abs. 4 Satz 3 PBefG. Damit wurde der Sache nach dem Ausschreibungswettbewerb eine Art von Genehmigungswettbewerb vorgeschaltet (so BVerwG, Urt. v. 29. Oktober 2009 - 3 C 1.09 -, zit. nach JURIS).

Der Beklagte war danach in seiner Stellung als Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde durchaus berechtigt, ein Genehmigungsverfahren vorzusehen, mit dem er nicht nur seinen aus Art. 12 GG folgenden Informationspflichten nachkam, sondern das darüber hinaus als Wettbewerbsverfahren angelegt war. Zwar hat der Beklagte in der europaweiten Bekanntmachung keinen Hinweis darauf aufgenommen, dass er bei fehlenden Anträgen einen Ausschreibungswettbewerb nach § 13a PBefG einleiten wolle. Aber dies hinderte ihn nur an der Einleitung eines solchen Ausschreibungswettbewerbs, sofern kein Bewerber einen eigenwirtschaftlichen Antrag gestellt hätte.

Falls in dem Genehmigungswettbewerb mehrere Bewerber - wie hier - die Voraussetzungen des § 13 Abs. 1, Abs. 2 Nr. 1 PBefG erfüllen, hat die Genehmigungsbehörde eine in ihrem Ermessen stehende Auswahlentscheidung zu treffen, wobei in erster Linie darauf abzustellen ist, wer die bessere Verkehrsbedienug bietet (vgl. BVerwG, Beschl. v. 18. Juni 1998 - 3 B 223.97 -; OVG Sachsen-Anhalt, Beschl. v. 9. Februar 2007 - 1 M 267/06 -; OVG Berlin-Brandenburg, Ur. v. 18. Juni 2009 - 1 B 1/08 -; VGH Baden-Württemberg, Ur. v. 31. März 2009 - 3 S 2455/06 -, jeweils zit. nach JURIS m.w.N.). Bei der Bewertung von Verkehrsbedürfnissen und ihrer befriedigenden Bedienung i.S.d. § 13 Abs. 2 PBefG kommt der Genehmigungsbehörde ein gerichtlich nur beschränkt überprüfbarer Beurteilungsspielraum zu, weil diese Entscheidung nicht nur prognostische, sondern auch verkehrs- und raumordnungspolitische Wertungen voraussetzt (vgl. BVerwG, Urteile v. 24. Juni 2010 - 3 C 14.09 -, v. 29. Oktober 2009 - 3 C 1.09 -, und v. 26. Juli 1989 - 7 C 39.87 -; OVG Sachsen-Anhalt, Beschl. v. 9. Februar 2007 - 1 M 267/06 -, jeweils zit. nach JURIS; vgl. auch VGH Bayern, Ur. v. 6. März 2008 - 11 B 04.2449 -, zit. nach JURIS). Darüber hinaus steht ihr im Falle eines Widerspruchs zum Nahverkehrsplan nach § 13 Abs. 2a PBefG ein Versagungsersmessen zu (so BVerwG, Ur. v. 29. Oktober 2009 - 3 C 1.09 -, zit. nach JURIS). Das als Wettbewerb ausgestaltete Genehmigungsverfahren dient einerseits der Optimierung einer Sicherstellung des öffentlichen Verkehrsinteresses, welche durch einen Wettbewerb unter den Anbietern gefördert wird, und muss andererseits die im Lichte von Art. 12 GG notwendige Gewährleistung eines Besitzstandsschutzes für den Konzessionsinhaber sicher stellen (vgl. OVG Niedersachsen, Beschl. v. 27. Oktober 2009 - 7 LA 94/08 -; VGH Bayern, Ur. v. 6. März 2008 - 11 B 04.2449 -, jeweils zit. nach JURIS). Ausgehend von den verfassungsrechtlichen Vorgaben der Art. 3 und 12 GG sind in dem Verfahren die Grundsätze der Gleichbehandlung und Transparenz zu beachten (vgl. VGH Baden-Württemberg, Ur. v. 31. März 2009 - 3 S 2455/06 -; VG Ansbach, Ur. v. 22. Februar 2010 - AN 10 K 08.01303 u.a. -, jeweils zit. nach JURIS). Denn die Behörden sind bei der Ausübung ihres Auswahlermessens im Rahmen von Verwaltungsverfahren, welche die Erbringung von auch im öffentlichen Interesse stehenden Leistungen durch Private betreffen, neben den gesetzlichen Auswahlkriterien an den Gleichheitssatz des Art. 3 Abs. 1 GG gebunden. Jeder Mitbewerber muss die faire Chance erhalten, nach Maßgabe der gesetzlichen bzw. behördlich rechtmäßig festgelegten Kriterien und des vorgesehenen Verfahrens berücksichtigt zu werden (so OVG Sachsen-Anhalt, Beschl. v. 3. Dezember 2009 - 3 M 307/09 -, zit. nach JURIS zu einer Genehmigung nach § 11 RettDG LSA).

Nach diesen Maßstäben durfte der Beklagte die Verwendung bestimmter Antragsformulare vorschreiben und das Wettbewerbsverfahren mit einem zeitlichen Rahmen versehen. § 12 Abs. 1 und 2 PBefG enthält Vorgaben für den Inhalt der Genehmigungsanträge, darüber hinaus kann die Genehmigungsbehörde gem. § 12 Abs. 3 Satz 1 PBefG weitere Angaben und Unterlagen verlangen. Es ist weder ersichtlich noch substantiiert geltend gemacht, dass die in den Antragsformularen geforderten Angaben nicht von dieser Rechtsgrundlage gedeckt waren. Dass der Beklagte ab dem 1. Mai 2008 die vorliegenden Anträge beurteilen würde und nach dem 30. April 2008 eingehende An-

träge nicht mehr berücksichtigt werden könnten, ist als Stichtagsregelung i.S. einer Ausschlussfrist zu verstehen. Die Genehmigungsbehörde darf aber in einem im Rahmen des § 13 PBefG durchgeführten Wettbewerbsverfahren einen Stichtag setzen, bis zu dem die Anträge einzureichen sind (vgl. OVG Niedersachsen, Beschl. v. 27. Oktober 2009 - 7 LA 94/08 -; VG Augsburg, Urt. v. 9. März 2010 - Au 3 K 08.1343 -; vgl. auch VGH Hessen, Urt. v. 18. November 2008 - 2 UE 1476/07 - jeweils zit. nach JURIS). Dies dient einer geordneten Bearbeitung der eingehenden Anträge und der Entscheidungsfindung innerhalb eines überschaubaren Zeitrahmens. Zudem erlaubte das Auslaufen der bestehenden Genehmigungen keine zeitlich unbegrenzte Entscheidungsfrist. Entsprechendes gilt für die Bestimmung des 15. März 2008 als Termin, ab dem den Bewerbern die relevanten Unterlagen, u.a. die Antragsformulare, zur Verfügung gestellt werden sollten und des 15. Juni 2008 als spätesten Entscheidungstermin. Dem steht nicht entgegen, dass das Personenbeförderungsgesetz bis auf die Bestimmung in § 15 Abs. 1 PBefG keine weiteren Fristregelungen kennt. Insoweit ergibt sich die notwendige Rechtsgrundlage (vgl. Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 7. A., § 31 Rdnr. 13; VG Koblenz, Urt. v. 26. Januar 2006 - 6 K 835/05.KO -, zit. nach JURIS) aus dem Regelungszusammenhang des Personenbeförderungsgesetzes, insbesondere dem aus § 8 Abs. 4 PBefG abzuleitenden Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen und dem damit vorgegebenen Stufenverhältnis zu der Initiative des Aufgabenträgers für eine gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung. Wenn eine Behörde berechtigt ist, ein Auswahlverfahren als Wettbewerbsverfahren bzw. als Ausschreibungsverfahren im weiteren Sinne durchzuführen, ist sie auch zur Setzung von Verfahrensfristen und - jedenfalls für die eigentliche Antragstellung - Ausschlussfristen befugt, solange keine vorrangig zu beachtenden gesetzlichen Vorgaben bestehen.

Weiterhin ist es nicht zu beanstanden, dass der Beklagte schon vor bzw. während des Antragsverfahrens seine finanziellen Unterstützungsleistungen in einer Satzung festlegte und eine Bewertungsrichtlinie mit dem im Wettbewerbsverfahren verwendeten Bewertungsschema einschließlich der abstrakten Punktebewertung sämtlichen Antragstellern zur Verfügung stellte. Damit konkretisierte der Beklagte die Vorgaben in dem Nahverkehrsplan 2007 bis 2014 in der Gestalt der 1. Fortschreibung, auf dem das Bewertungsschema beruhte, und erfüllte in besonderer Weise das Transparenzgebot (vgl. auch OVG Sachsen-Anhalt, Beschl. v. 23. Oktober 2007 - 1 M 148/07 -, zit. nach JURIS). Zugleich diente diese Verfahrensgestaltung der erforderlichen Schaffung gleicher Wettbewerbsbedingungen für Neu- und Altunternehmer, da der Altunternehmer sonst einen Informationsvorsprung gehabt hätte. Damit verpflichtete sich der Beklagte, das durch das Bewertungsschema nach Punkten ermittelte Ergebnis seiner Ermessensentscheidung maßgeblich zugrunde zu legen. Denn die Antragsteller erarbeiteten ihre Vorschläge auf der Basis der in das Bewertungsschema aufgenommenen Kriterien. Diese Ermessensentscheidung durfte dann nur infolge des gesetzlich vorgeschriebenen Altunternehmerprivilegs nach § 13 Abs. 3 PBefG oder auf Grund außergewöhnlicher Umstände, die mit dem Bewertungsschema nicht bzw. nicht hinreichend erfasst wurden oder nicht erfasst werden konnten, zu Ungunsten des Punktbesten ausfallen und zur Genehmigung an einen anderen Antragsteller oder sogar zu einem neuen Verfahren führen. Eine nach der Bepunktung durchgeführte Gesamtbetrachtung

anhand der herangezogenen Kriterien (vgl. OVG Niedersachsen, Urt. v. 24. April 2008 - 11 LB 266/07 -, zit. nach JURIS zu einem rettungsdienstrechtlichen Auswahlverfahren), mit der die Punkteergebnisse abgeändert werden, ist nicht zulässig. Dies gilt selbst dann, wenn einzelne Kriterien des Bewertungsschemas nicht im Sinne der Behörde zu verstehen waren oder den von ihr gewünschten Zweck nicht in vollem Umfang erfüllt haben. Da der Genehmigungsbehörde ein - wenn auch beschränkter - Ermessensspielraum verbleibt und die Vorab-Bekanntgabe des Bewertungsschemas im Wesentlichen eine Verschiebung der Ermessensausübung darstellt, liegt darin auch keine Begrenzung des Ermessensspielraums der Behörde in unangemessener Weise (vgl. aber OVG Niedersachsen, Urt. v. 24. April 2008 - 11 LB 266/07 -, zit. nach JURIS). Soweit vertreten wird, erst die nach § 14 PBefG einzuholenden Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange lieferten sowohl die nach Lage der konkret beantragten Linienverkehre maßgeblichen Auswahlkriterien für die Entscheidung als auch Erkenntnisse für die eigentliche Auswahl (so OVG Berlin-Brandenburg, Urt. v. 18. Juni 2009 - OVG 1 B 1.08 -, zit. nach JURIS), hindert dies eine solche Offenlegung des Bewertungsschemas ebenfalls nicht. Es steht der Genehmigungsbehörde frei, im Interesse einer möglichst weitgehenden Transparenz der Entscheidungsfindung die Stellungnahmen nach § 14 PBefG - bei entsprechend gewichtiger Relevanz der angesprochenen Gesichtspunkte - allein im Rahmen der abschließenden Ermessensausübung und nicht bei der Erstellung des Bewertungsschemas zu berücksichtigen. Zudem ist weder ersichtlich noch geltend gemacht, dass sich solche Gesichtspunkte im Laufe des Anhörungsverfahrens ergeben haben.

Die gegen die Ausgestaltung des Genehmigungsverfahrens erhobenen Einwendungen der Klägerin sind nicht durchgreifend.

Eine unzulässige Vermischung der beiden Genehmigungsformen des Personenbeförderungsgesetzes für eigenwirtschaftliche Verkehre (§ 13 PBefG) und für gemeinwirtschaftliche Verkehre (§ 13a PBefG) läge allenfalls dann vor, wenn durch die Verwendung des offen gelegten Bewertungsschemas oder die Veröffentlichung der finanziellen Unterstützungsleistungen eine Ausschreibung konkreter und hinreichend erschöpfend beschriebener Verkehrsleistungen im Sinne eines Vergabeverfahrens erreicht worden wäre. Es ist aber nicht ersichtlich oder substantiiert dargelegt, dass die mitgeteilten Kriterien und die Angabe der zu erreichenden Punkte oder die Ausgestaltung der finanziellen Unterstützung eine solche Konkretisierung zur Folge hatten. Soweit sich die Klägerin gegen einen „aktiven behördlichen Genehmigungswettbewerb“ wendet, entspricht diese Vorgehensweise des Beklagten hinsichtlich der Aufforderung zur Angebotsabgabe den ausdrücklichen Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts. Es handelte sich im Gegensatz zur Auffassung der Klägerin auch nicht deshalb um eine Ausschreibung im Sinne eines Vergabeverfahrens, weil der Beklagte Begrifflichkeiten aus dem Vergaberecht verwendet hat. Wie das Bundesverwaltungsgericht ausdrücklich festgestellt hat, ist der Genehmigungswettbewerb ein „Ausschreibungsverfahren im weiteren Sinne“, so dass solche Anlehnungen nicht zu verhindern sind. Entscheidend ist jedoch die inhaltliche Ausgestaltung des Verfahrens.

Eine fehlende Transparenz hinsichtlich der Punkteverteilung pro Kriterium liegt nicht vor. Der Beklagte hat mit seinen Informationen zum Bewertungsmaßstab hinreichend deutlich gemacht, wie die Punkte im Einzelnen vergeben werden. Eine noch weitergehende Vorabinformation über die konkrete Bewertung noch nicht bekannter Angebote wäre faktisch zum einen kaum möglich und würde zum anderen gerade einem Ausschreibungsverfahren zu nahe kommen, in dem die Behörde bestimmte Leistungen festlegt. Im Übrigen ist die Genehmigungsbehörde nicht verpflichtet, den Wettbewerbern die Gesichtspunkte und Kriterien, an denen sie ihre Entscheidung ausrichten würde, im Einzelnen aufzuzeigen, insbesondere eine (intern erstellte) Bewertungsmatrix vorab zu übersenden (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 31. März 2009 - 3 S 2455/06 -, zit. nach JURIS; vgl. auch OVG Sachsen-Anhalt, Beschl. v. 3. Dezember 2009 - 3 M 307/09 -, zit. nach JURIS zu einer Genehmigung nach § 11 RettDG LSA). Auch die Klägerin macht nicht geltend, aus welchen rechtlichen Regelungen sich eine solche Verpflichtung ergeben sollte.

Dass durch die vorgenommene Verfahrensausgestaltung in zeitlicher Hinsicht tatsächliche und rechtliche Probleme sowohl für Gewinner als auch unterlegene Altunternehmer entstehen, die nicht zumutbar sind, ist nicht erkennbar. Da die Linienverkehrsgenehmigung für eine feste Geltungsdauer erteilt wird (vgl. § 16 Abs. 2 PBefG), wird es für die betroffenen Unternehmer immer Probleme geben, wenn die endgültige Entscheidung erst kurz vor dem Auslaufen der bisherigen Genehmigung getroffen wird. Nach dem Personenbeförderungsgesetz gibt es aber bis auf die Regelung des § 15 Abs. 1 Satz 2 bis 4 PBefG zu der dreimonatigen, einmal um drei Monate verlängerbaren Bearbeitungsfrist keine besonderen zeitlichen Vorgaben oder etwa Bestimmungen zu einer Übergangsfrist für den bisherigen Betreiber. Sollte die Klägerin tatsächlich Probleme bei der Abwicklung gehabt haben, würde daraus im Übrigen keinesfalls ein Anspruch auf Erteilung der Genehmigung erfolgen; soweit sie Probleme für die Beigeladene und die Fahrgäste anspricht, wird sie dadurch nicht belastet.

Der Einwand, es bestehe keine Möglichkeit zur Sicherstellung der Umsetzung des Angebots in der Realität ist ein grundsätzliches Problem bei der Erteilung von Linienverkehrsgenehmigungen und kann dem vom Beklagten verwendeten genehmigungsrechtlichen Wettbewerbsverfahren selbst nicht entgegen gehalten werden. Entsprechendes gilt für den Einwand, es gewinne derjenige, der das „unrealistischste“ Angebot abgebe. Ein Unterlaufen der vergaberechtlichen Schutzmechanismen durch die Verfahrensgestaltung ist schon deshalb nicht anzunehmen; weil bei der Genehmigung von eigenwirtschaftlichen Verkehren das Vergaberecht von vornherein nicht anwendbar ist.

b) Auch andere Verfahrensfehler liegen nicht vor, insbesondere ist das Anhörungsverfahren nach § 14 Abs. 1 Nr. 2 und 3 PBefG gegenüber den dort genannten Rechtsträgern und Institutionen durchgeführt worden.

Die Aufnahme von Nebenbestimmungen im Genehmigungsbescheid ist nach § 15 Abs. 3 PBefG grundsätzlich erlaubt. Selbst wenn es sich dabei (teilweise) um möglicherweise nach § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfG LSA i.V.m. § 36 Abs. 1 VwVfG unzulässige Nebenbestimmungen handeln sollte, hätte dies keine Auswirkungen. Diese Nebenbestimmungen belasten nur die Beigeladene. Es ist auch nicht ersichtlich, dass nach Art und

Umfang der Nebenbestimmungen eine unzulässige „Bestellung“ von Verkehrsleistungen vorlag. Das Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens wurde ebenfalls nicht unterlaufen. Der Beklagte hat der Auswahlentscheidung allein die vorgelegten Anträge ohne die durch die Nebenbestimmungen herbeigeführten Änderungen zugrunde gelegt. Dann ist es aber im Rahmen der Erteilung der Genehmigung nicht ausgeschlossen, einen Antrag, der mangelbehaftet ist, sich aber gegenüber allen anderen (im Ergebnis noch stärker mangelbehafteten) Anträgen durchgesetzt hat, durch Nebenbestimmungen zu „heilen“ und die Mängel zu beseitigen.

c) Die Bildung des Linienbündels, die nach Auffassung der Klägerin unsachgemäß sei und sie in ihrem Recht aus Art. 12 GG verletze, erfolgte nicht im Rahmen des Genehmigungsverfahrens, sondern gem. § 6 Abs. 2 Nr. 3 ÖPNVG LSA in dem Nahverkehrsplan. Die Genehmigungsbehörde wiederum durfte jedenfalls auf Grund der Maßgaben der §§ 8 Abs. 3 Satz 2, 13 Abs. 2a PBefG die Linienbündelung im Nahverkehrsplan gem. § 9 Abs. 2 PBefG zur Grundlage des Genehmigungsverfahrens machen. Unabhängig von der Frage, ob und welchem Umfang eine solche Festlegung des Nahverkehrsplans mittelbar im Genehmigungsverfahren angegriffen werden kann, sind die von der Klägerin erhobenen Einwendungen angesichts der Natur des Nahverkehrsplans als planerischem Instrument und des dem Aufgabenträger insoweit eingeräumten Spielraums (vgl. § 6 Abs. 1 ÖPNVG LSA) schon zu unsubstanziert. Der bloße Hinweis, die Aufteilung sei „künstlich“, lasse „keinen inneren verkehrlichen Zusammenhang“ erkennen, weise keine „wirtschaftliche Auskömmlichkeit“ auf und es sei nicht berücksichtigt worden, ob sie „erforderlich“ gewesen sei, ist nicht ausreichend und lässt insbesondere nicht erkennen, dass der Nahverkehrsplan gem. § 8 Abs. 3 Satz 2 Alt. 2 PBefG vorhandene Verkehrsstrukturen missachtet hat. Entsprechendes gilt für den Vortrag, dem Beklagten habe es an einem Konzept zur Kooperation verschiedener Genehmigungsinhaber gefehlt. Auch dass die Vorgaben des Nahverkehrsplans zu einer Ungleichbehandlung der Unternehmer i.S.d. § 8 Abs. 3 Satz 2 Alt. 3 PBefG führten, ist weder ersichtlich noch vorgetragen. Im Übrigen hat die Klägerin ihren Antrag aus April 2008 zu diesem Linienbündel gestellt und verfolgt also damit gerade eine Übernahme eines auf der Grundlage des Nahverkehrsplans ausgeschrieben Verkehrs (vgl. auch OVG Sachsen-Anhalt, Beschl. v. 9. Februar 2007 - 1 M 267/06 -, zit. nach JURIS).

d) Die Auswahl der einzelnen Kriterien des Bewertungsschemas erfolgte rechtsfehlerfrei.

Die Kriterien für die Auswahlentscheidung zwischen mehreren Bewerbern um eine Linienverkehrsgenehmigung ergeben sich vor allem aus § 13 und § 8 Abs. 3 PBefG (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 31. März 2009 - 3 S 2455/06 -, zit. nach JURIS). Die Genehmigungsbehörde konkretisiert damit die öffentlichen Verkehrsinteressen i.S.d. § 13 Abs. 2 Nr. 2 PBefG und nimmt insbesondere eine Bewertung von Verkehrsbedürfnissen und ihrer befriedigenden Bedienung vor. Dabei sind gem. §§ 8 Abs. 3 Satz 2 und 5, 13 Abs. 2a PBefG sowie § 6 Abs. 2 Nr. 6 ÖPNVG LSA die Vorgaben des

Nahverkehrsplans zu beachten (vgl. dazu VGH Hessen, Urt. v. 18. November 2008 - 2 UE 1476/07 -, zit. nach JURIS). Diese Vorgaben sind aber - wie schon aus dem Wortlaut des § 8 Abs. 3 Satz 2 und 5 PBefG folgt, der die Begriffe „zu berücksichtigen“ und „Rahmen“ verwendet - nicht zwingend (vgl. auch Linke, Die Gewährleistung des Daseinsvorsorgeauftrags im öffentlichen Personennahverkehr, Diss. 2009, S. 63 m.w.N. in Fn. 329; Sellmann, NVwZ 1995, 1167 f.). Auch aus § 13 Abs. 2a PBefG ergibt sich im Umkehrschluss ein Spielraum der Genehmigungsbehörde, da ihr ein Versagungsersparnis zukommt, wenn ein Angebot dem Nahverkehrsplan widerspricht. Zudem besteht vorliegend die Besonderheit, dass der Aufgabenträger gleichzeitig Genehmigungsbehörde ist.

Diese Kriterien darf die Genehmigungsbehörde in einem Bewertungsschema erfassen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 31. März 2009 - 3 S 2455/06 -; OVG Berlin-Brandenburg, Urt. v. 18. Juni 2009 - OVG 1 B 1.08 - zit. nach JURIS). Schon bei der Auswahl der Kriterien kommt der Behörde ein Beurteilungsspielraum zu. Denn sie hat im Konflikt zwischen verschiedenen öffentlichen Verkehrsinteressen eine abwägende (planerische) Entscheidung zu treffen. Diese Entscheidung unterliegt ähnlich wie andere planerische Verwaltungsentscheidungen nur beschränkter gerichtlicher Kontrolle. Ein möglicherweise zur gerichtlichen Aufhebung einer derartigen abwägenden Entscheidung der Genehmigungsbehörde führender Verstoß gegen das Abwägungsgebot liegt vor, wenn eine Abwägung überhaupt nicht stattgefunden hat, in sie an Belangen nicht eingestellt worden ist, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden musste, die Bedeutung der betroffenen Belange verkannt worden ist oder der Ausgleich zwischen den durch die Entscheidung berührten Belangen und Interessen in einer Weise vorgenommen worden ist, der zu ihrer objektiven Gewichtung außer Verhältnis steht. Allerdings ist eine Abwägungsentscheidung nicht schon dann mangelhaft, weil die Gewichtung der einzelnen Belange und Interessen zulässigerweise auch hätte anders vorgenommen werden können. Von einer Fehlgewichtung kann nur dann die Rede sein, wenn die getroffene Entscheidung unter Berücksichtigung der objektiven Gegebenheiten nicht vertretbar erscheint (vgl. VGH Hessen, Urt. v. 21. Oktober 2008 - 2 UE 922/07 -, zit. nach JURIS).

Die erforderliche Abwägung erfolgte durch die Erarbeitung des Bewertungsschemas des Beklagten mit verschiedenen Beurteilungskriterien, die unterschiedlich gewertet wurden. Die in dem Schema festgelegten Kriterien sind auch als Auswahlkriterien zur Prüfung und Bewertung geeignet, welcher Bewerber die bessere Verkehrsbedienung bietet. Mit den insgesamt 21 Kriterien werden das konkrete Verkehrsangebot einschließlich des Liniennetzes, die Änderungen des Tarifwabenplans, die Gestaltung der Fahrpreise sowie die Qualität des Verkehrsangebots bewertet. Da es naturgemäß ausgeschlossen ist, sämtliche Auswirkungen eines Genehmigungsantrages zu berücksichtigen, muss schon bei den Kriterien eine gewisse Selektion getroffen werden. Der Beklagte folgte mit der getroffenen Wahl in ausreichender Weise den in Nr. 5 des Nahverkehrsplans 2007 - 2014 in der Gestalt der 1. Fortschreibung genannten Anforderungen an das ÖPNV-Angebot bei der Vergabe von Liniengenehmigungen und deckte einen hinreichend breiten Bereich der öffentlichen Verkehrsinteressen ab. Soweit die

Klägerin geltend macht, qualitätsbezogene Anforderungen, die außerdem auch im Nahverkehrsplan aufgenommen worden seien, sowie sonstige positive und negative Auswirkungen eines Genehmigungsantrages hätten nicht in hinreichender Weise Eingang in das Bewertungsschema gefunden, hat sie keinen Erfolg. Es lag angesichts der Ausgestaltung des Nahverkehrsplans als Rahmenplan im Spielraum des Beklagten, nicht sämtliche darin aufgenommenen Gesichtspunkte in einem Bewertungsschema zu berücksichtigen. Der Beklagte hat die wesentlichen Vorgaben des Nahverkehrsplans, insbesondere die in Nr. 5.3.5 zu dem Linienbündel selbst aufgestellten Anforderungen, übernommen. Eine sachlich nicht mehr vertretbare Außerachtlassung einzelner Gesichtspunkte des öffentlichen Verkehrsinteresses liegt nicht vor.

Die für den Beklagten entstehende Kostenbelastung für die Schülerbeförderung (vgl. § 71 Abs. 2 Satz 1 SchulG LSA) bzw. der (Gesamt)Zuschussbedarf der öffentlichen Hand mussten in dem Bewertungsschema keine Berücksichtigung finden. Zwar ist die Frage, welcher der Bewerber die beantragten Verkehre bei sonst gleicher Qualität und Quantität kostendeckender und damit für die öffentliche Hand wegen eines geringeren Zuschussbedarfs kostengünstiger erbringen kann, ein zulässiges, durch das Gebot wirtschaftlicher Verkehrsgestaltung des ÖPNV in § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG gesetzlich verankertes Kriterium für die Auswahlentscheidung (vgl. OVG Berlin-Brandenburg, Urт. v. 18. Juni 2009 - OVG 1 B 1.08 -, zit. nach JURIS). Dem Gesichtspunkt einer möglichst geringen Komplementärfinanzierung im Hinblick auf die zu erwartende Unterdeckung beim Betrieb eines Linienverkehrs im öffentlichen Personennahverkehr kann im Rahmen der Genehmigungsentscheidung sogar eine überragende Bedeutung zukommen (vgl. OVG Sachsen-Anhalt, Beschl. v. 15. Oktober 1993 - 4 M 9/93 -, zit. nach JURIS). Dadurch wird die Genehmigungsbehörde aber nicht gehindert, auf Grund der Zielstellung im Nahverkehrsplan zur Daseinsvorsorge, der freien Verkehrsmittelwahl und der Erfolgsorientierung (vgl. Nr. 1 des Nahverkehrsplans) einer optimalen und für den Fahrgast preisgünstigen Verkehrsbedienunɡ den Vorrang innerhalb eines vorab bekannt gegebenen Bewertungsschemas gegenüber einem möglichst geringen Zuschussbedarf seitens der öffentlichen Hand einzuräumen. Dies gilt umso mehr dann, wenn - wie hier - durch Satzung die Höhe von bestimmten Unterstützungsleistungen des Aufgabenträgers für den Gewinner des Genehmigungswettbewerbs von vornherein festgelegt wird. Denn die genannten Gesichtspunkte stehen von vornherein zueinander in Konkurrenz. Dass die Kosten für die Schülerbeförderung letztlich bei dem Beklagten verbleiben, führt zu keinem anderen Ergebnis. Zu Recht hat die Widerspruchsbehörde festgestellt, der Genehmigungswettbewerb ziele auf das "beste" und nicht das „kostengünstigste“ Verkehrsangebot bzw. -konzept für den Landkreis ab. Eine Wettbewerbsverzerrung durch überbeuerte Schülerbeförderungskosten mit der Folge einer möglichen Quersubventionierung war nicht deshalb zu befürchten, weil ein entsprechendes Kriterium im Bewertungsschema fehlte. Auffälligen Unterschieden in den Angeboten der einzelnen Bewerber hinsichtlich der Kosten für die Schülerbeförderung, die als außergewöhnlicher Umstand anzusehen sind, musste die Genehmigungsbehörde im Rahmen ihrer nach der punktemäßigen Bewertung zu erfolgenden Ermessensentscheidung nachgehen.

Keinen Erfolg hat die Klägerin weiterhin, soweit sie geltend macht, der Beklagte habe es unterlassen, in wirtschaftlicher Hinsicht eine sachgerechte Auskömmlichkeitsprüfung vorzunehmen bzw. zu prüfen, ob das Leistungsangebot der Beigeladenen nicht ernsthaft gemeint ist. Die Aufnahme dahingehender Kriterien in das Bewertungsschema war nicht erforderlich.

Bei einer Auskömmlichkeitsprüfung wird im Vergaberecht geprüft, ob der angebotene Preis in offenbarem Missverhältnis zu der angebotenen Leistung steht (vgl. § 25 Nr. 2 Abs. 2 und 3 VOL/A). Eine solche Prüfung im Genehmigungsverfahren ist im Personenbeförderungsgesetz nicht vorgesehen, sondern es wird allein die Sicherheit und Leistungsfähigkeit der Bewerber im Sinne von § 13 Abs. 1 Nr. 1 PBefG überprüft. Eine weitergehende Überprüfung der Finanzierung ist im Rahmen der Beurteilung der Leistungsfähigkeit eines Wettbewerbers durch die Genehmigungsbehörde grundsätzlich nicht geboten (vgl. BVerwG, Urt. vom 19. Juni 2006 - 3 C 33.05 -, zit. nach JURIS; OVG Nordrhein-Westfalen, Beschl. v. 13. September 2008 - 13 B 929/08 -, zit. nach JURIS), da die finanzielle Leistungsfähigkeit Teil der Entscheidung des Unternehmers ist, den Verkehrsdienst eigenwirtschaftlich betreiben zu können. Die Art und Weise der Kostendeckung, insbesondere die Frage, ob der zur Genehmigung gestellte Linienverkehr Defizite verursachen wird und wie diese gedeckt werden können, ist nicht zwingend zu berücksichtigen (so auch OVG Niedersachsen, Urt. v. 16. September 2004 - 7 LB 3545/01 -, m.w.N. zit. nach JURIS). Selbst wenn man davon ausgeht, die dauerhafte Kostendeckung sei Teil des öffentlichen Verkehrsinteresses (vgl. VG München, Urt. v. 11. Februar 2010 - M 23 K 08.5960 -, zit. nach JURIS), durfte der Beklagte schon auf Grund der damit verbundenen praktischen Schwierigkeiten (vgl. dazu OVG Niedersachsen, Urt. v. 16. September 2004, - 7 LB 3545/01 -, zit. nach JURIS) auf eine Prüfung mit dem verwendeten Bewertungsschema verzichten. Weiterhin durfte der Beklagte angesichts der gem. § 21 PBefG bestehenden Betriebspflicht und den Widerrufsmöglichkeiten nach § 25 PBefG davon ausgehen, dass die von den Antragstellern jeweils eingereichten Angebote im Falle einer Genehmigungserteilung auch durchgeführt werden würden, und ebenfalls innerhalb des Bewertungsschemas auf eine besondere Prüfung dazu verzichten. Vielmehr waren diese Belange - falls dazu hinreichender Anlass bestand - ebenfalls als außergewöhnlicher Umstand im Rahmen der Ermessensentscheidung zu berücksichtigen.

Im Gegensatz zur Auffassung der Klägerin ist das Kriterium E15 zu der sog. Mobilitätszentrale nicht sachwidrig. Damit wird das eigene Betreiben bzw. die Mitarbeit an einer solchen Zentrale honoriert. Selbst wenn jedem Bewerber - wie von der Klägerin vorgebracht - eine entsprechende Bereitschaft unterstellt werden könnte, durfte der Beklagte mit diesem Kriterium eine Bestätigung dieser Bereitschaft verlangen. Die Beteiligung ist dabei nicht abhängig von dem Willen des aktuellen Betreibers der Mobilitätszentrale, sondern das Kriterium ist dahingehend auszulegen, dass allein die Bereitschaft des jeweiligen Bewerbers erfasst wird.

e) Auch für die Methodik der Punktevergabe sowie die abstrakte Punktevergabe für die einzelnen Kriterien kommt dem Beklagten ein Beurteilungsspielraum zu.

(1) Diesen Spielraum hat er bezüglich der Methodik - trotz eines teilweise komplizierten Systems mit Erfüllungspunkten, Übererfüllungspunkten und Untererfüllungsabzügen sowie der nur einige Kriterien betreffenden Vergabe von Erfüllungspunkten und Untererfüllungsabzügen in bestimmter Höhe nur für den Besten und Schlechtesten im Vergleich - (noch) fehlerfrei ausgefüllt. Die bloße Behauptung der Klägerin, es handele sich um ein unsystematisches und vorab nicht vorhersehbares Sammelsurium an Bewertungsbruchstücken, die methodisch fehlerhaft seien und zu sachwidrigen Zufallsergebnissen führten, ist von vornherein unzureichend. Damit liegt schon keine konkrete Rüge methodischer Fehler vor. Auch wenn bei einzelnen Kriterien der Beste und der Schlechteste trotz eines nur geringen inhaltlichen Abstands zwischen den jeweiligen Anträgen jeweils sämtliche Plus- bzw. Minuspunkte erhalten, ist eine solche Gestaltung der Punktevergabe noch vom Ermessensspielraum des Beklagten umfasst. Es ist nicht willkürlich, einzelnen Kriterien eine ganz besondere Bedeutung beizumessen und durch eine solche Gestaltung der Punktevergabe die Antragsteller zur Abgabe entsprechender Angebote zu bewegen.

(2) Die abstrakte Festlegung der Punktezahlen für die einzelnen Kriterien lässt ebenfalls keinen Beurteilungsfehler erkennen.

Eine faktische Entwertung einzelner Kriterien durch eine zu hohe Bewertung anderer Kriterien(gruppen) - die vier Kriterien E1, E2, E3 und E7 gegenüber allen anderen Kriterien oder die Kriteriengruppen E1 bis E7 zu E8 bis E14 und zu E15 bis E21 oder das Kriterium E2 zu E3 - liegt nicht vor (vgl. auch VG Dessau- Roßlau, Beschl. v. 14. August 2008 - 2 B 93/08 DE -). Eine solche Entwertung liegt dann vor, wenn einzelnen Kriterien ein derart hohes Gewicht gegeben wird, dass sämtliche anderen Kriterien jegliche Relevanz verlieren und damit sachlich gänzlich entwertet werden (OVG Sachsen-Anhalt, Beschl. v. 9. Februar 2007 - 1 M 267/06 -, zit. nach JURIS). Abgesehen davon, dass es sich bei den von der Klägerin dazu getroffenen Ausführungen schon um theoretische Betrachtungen handeln dürfte, weil jeder Bewerber auch in den betroffenen Kriterien Punkte erhält und keine nach oben offene Punktevergabe vorgenommen wird, ist gerade schon die (abstrakte) Gewichtung der Kriterien Kernbestandteil des dem Beklagten zukommenden Beurteilungs- bzw. Ermessensspielraums, in den nur bei einer durch sachliche Gründe nicht mehr zu rechtfertigenden Fehlgewichtung eingegriffen werden kann (vgl. OVG Sachsen-Anhalt, Beschl. v. 23. Oktober 2007 - 1 M 148/07 -, zit. nach JURIS). So spiegeln die starke Gewichtung flexibler Bedienformen, der Soll-Fahrten in Nebenzeiten und die vergleichsweise nicht sehr starke Bewertung des Schülerverkehrs die verkehrstechnischen Präferenzen des Beklagten wider (vgl. auch VG Dessau- Roßlau, Beschl. v. 14. August 2008 - 2 B 93/08 DE -), die auch ihren Niederschlag im Nahverkehrsplan 2007 bis 2014 in Gestalt der 1. Fortschreibung gefunden haben. Entsprechendes gilt für die im Vergleich zur tatsächlichen Nachfrage hohe Gewichtung der Familientageskarte und der Jahreskarte. Soweit die Klägerin im

Übrigen rügt, die Beigeladene habe nur 2,6 % ihrer Punkte für den Schülerverkehr erhalten, ist darauf hinzuweisen, dass es bei der Klägerin auch nur 7,6 % ihrer Punkte sind. Zudem hängt die Genehmigungsfähigkeit des Antrags der Beigeladenen nicht von diesem einen Kriterium ab (vgl. VG Dessau-Roßlau, Beschl. v. 14. August 2008 - 2 B 93/08 DE -).

Die von der Klägerin angesprochene tatsächliche Praxis bei der Durchführung einzelner Angebote durch die Beigeladene hat mit der abstrakten Bewertung nichts zu tun. Entsprechendes gilt für die Nichtberücksichtigung bestimmter Angebote der Klägerin innerhalb des Kriteriums E13, die zudem schon nach ihrer eigenen Angabe keine Auswirkungen auf die Punkteverteilung hatte. Die Vergabe von Plus- und Minuspunkten im Kriterium E1 auf der Grundlage einer Verteilung der Schüler auf alle Haltestellen des jeweiligen Ortes mit dem gleichen Anteil ist als Pauschalregelung nicht ermessensfehlerhaft. Der Klägerin ist zuzugeben, dass eine solche gleichmäßige Verteilung in der Realität nicht vorkommen dürfte. Die von ihr präferierte Verteilung nach den tatsächlichen Verhältnissen musste aber schon deshalb nicht erfolgen, weil eine Ermittlung sehr aufwändig ist. Weiterhin können sich die tatsächlichen (Wohn)Verhältnisse über den von der Genehmigung erfassten Mehrjahreszeitraum auch ändern. Die Wertung der Rabattierung der Zeitkarten erfolgte nach dem Bewertungsschema im Gegensatz zur Darstellung der Klägerin nur im Kriterium E11. Auch die Kriterien E9 und E10 erfassen unterschiedliche Belange. Soweit die Klägerin rügt, sie habe im Vergleich der Angebote bezüglich der Tarife massive Punktverluste erlitten, obwohl die Unterschiede nur gering seien, sie ein einfacheres Tarifmodell habe und die Einführung bestimmter Tarife haushaltspolitisch nicht zu rechtfertigen sei, liegt die abstrakte Bewertung der einzelnen Tarifmerkmale im Beurteilungs- bzw. Ermessensspielraum des Beklagten. Dass die Bewertungen der Kriterien E8 bis E14 zur Tarifierung nicht dem Nahverkehrsplan und der vorher geübten Praxis entsprechen, ist schon eine bloße Behauptung der Klägerin. Darüber hinaus besteht insoweit keine Bindung des Beklagten. Schließlich ist die Steigerung im Kriterium E15 von 100 Punkten für eine Beteiligung an der Mobilitätszentrale auf 200 Punkte für Beteiligung und Betreibung sowie der Abzug von 200 Punkten, wenn noch nicht einmal eine Beteiligung erfolgt, in sich ausgewogen und schlüssig. Eine gleichheitswidrige Bevorteilung der Beigeladenen, die schon eine Mobilitätszentrale betreibt, liegt nicht vor.

f) Die konkrete Vergabe der Punkte anhand des vorab bekannt gegebenen Bewertungsschemas ist allerdings in mehreren Punkten zu beanstanden.

Die konkrete Vergabe unterliegt voller gerichtlicher Kontrolle, soweit sie anhand bestimmter Kriterien fest vorgegeben ist. Nur soweit das Schema der Genehmigungsbehörde bei der Punktevergabe selbst Spielräume lässt, ist die Vergabe lediglich begrenzt überprüfbar. Außerdem erfolgt anders als bei einer nachträglichen Verwendung eines Bewertungsschemas die Auslegung der Kriterien dieses Schemas bei einer Vorweg-Bekanntgabe des Bewertungsschemas in Anlehnung an die Rechtsprechung zum Vergaberecht nach dem objektiven Empfängerhorizont (§§ 133, 157 BGB) sämtlicher an dem Genehmigungswettbewerb in der ersten Stufe (Abrufen der Unterlagen) teil-

nehmenden Unternehmen. Im Vergaberecht ist anerkannt, dass für die Auslegung der zur Verfügung gestellten Vergabeunterlagen der objektive Empfängerhorizont, also die Sicht der Bieter, maßgebend ist. Dabei ist nicht auf einen einzelnen Bieter, sondern auf den angesprochenen Empfängerkreis insgesamt abzustellen (vgl. BGH, Urteile v. 10. Juni 2008 - X ZR 78/07 -, v. 18. April 2002 - VII ZR 38/01 - und v. 22. April 1993 - VII ZR 118/92 -, jeweils zit. nach JURIS; Müller-Wrede, VOL/A, 3. A., EG § 9 Rdnr. 7 m.w.N.). Einer Übertragung dieses Ansatzes steht nicht entgegen, dass es sich bei dem Bewertungsschema gerade nicht um Unterlagen innerhalb eines Vergabeverfahrens handelt und sich diese Vorgaben im Vergaberecht in erster Linie auf die Leistungsbeschreibung beziehen. Denn die Zweckbestimmung der zugrunde liegenden Regelungen im Vergaberecht, eine gleiche und faire Wettbewerbssituation der Bieter zu gewährleisten, liegt auch der Bekanntgabe des Bewertungsschemas schon während des Antragsverfahrens zugrunde. Das Bewertungsschema stellt - insoweit vergleichbar mit der Leistungsbeschreibung - die Grundlage für die inhaltliche Ausgestaltung der einzelnen Anträge dar. Durch die vorherige Bekanntgabe des Schemas an die potentiellen Antragsteller, das wiederum Auswirkungen auf deren Anträge hatte bzw. haben konnte, hat sich der Beklagte also selbst gebunden. Die Auslegung des Bewertungsschemas richtet sich danach in besonderer Weise nach dessen Wortlaut, wobei nicht nur auf den Textteil mit den Bewertungskriterien, sondern auch die Angaben in den eigentlichen Bewertungsblättern abzustellen ist. Diese vom Beklagten auszufüllenden Bewertungsblätter waren Teil der Bewertungsrichtlinie. Besonderheiten aus dem Bereich einzelner Antragsteller bleiben ebenso unberücksichtigt wie das subjektive Verständnis der Genehmigungsbehörde. Bei der Auslegung maßgeblich heranzuziehen ist auch der vom Beklagten veröffentlichte Antwortkatalog, mit dem er Hinweise zur Auslegung der einzelnen Kriterien gegeben hat. Eine Berücksichtigung des Nahverkehrsplanes oder von verkehrstechnischen Überlegungen darf dagegen nur dann erfolgen, wenn der Wortlaut auslegungsfähig ist. Eine vom Wortlaut abweichende Auslegung ist auch dann nicht vorzunehmen, wenn diese Auslegung verkehrstechnisch vorzuziehen wäre; etwas anderes gilt nur, wenn die Wortlautauslegung verkehrstechnisch offensichtlich unsinnig wäre.

Der vom Beklagten nach dem Bewertungsschema ermittelte Punktwert von 2.543,869 Punkten für die Klägerin und 3.008,545 Punkten für die Beigeladene ist fehlerhaft.

(1) Zwar bestehen gegen die Genehmigung des Anrufbusverkehrs der Beigeladenen nach § 2 Abs. 6 i.V.m. § 42 PBefG keine Bedenken, so dass dieser Verkehr gewertet werden musste. Insoweit wird auf das den Prozessbevollmächtigten der Beteiligten bekannte Urteil der Kammer vom 25. Oktober 2010 in dem Verfahren - 7 A 1/10 HAL - Bezug genommen. Der Beklagte durfte auch die beiden Linien 335 und 339 der Klägerin, die nur im Rufbusverkehr am Wochenende betrieben werden sollten, aus der Bewertung herausnehmen. Es ist schon fraglich, ob der Rufbusverkehr für diese Linien nicht eher einem Gelegenheitsverkehr i.S.d § 46 PBefG als einem Linienverkehr i.S.d. § 42 PBefG ähnelt, weil eine Einbindung in ein bestehendes Linienverkehrssystem mit festen Linienfahrten fehlt. Jedenfalls aber durfte der Beklagte innerhalb des ihm nach

§ 2 Abs. 6 PBefG zustehenden Ermessensspielraums eine Genehmigung als Linienverkehr ablehnen, weil die beiden von der Klägerin als Tourismuslinien ausgestalteten Verkehrsangebote ersichtlich nicht der Daseinsvorsorge dienen sollten. Dass den flexiblen Bedienformen neben den festen Linienangeboten eine Rolle innerhalb der Daseinsvorsorge zur Mobilitätsverbesserung zukommen soll, lässt sich auch dem Nahverkehrsplan 2007 bis 2014 in der Gestalt der 1. Fortschreibung entnehmen. Eine Ablehnung des Antrages der Klägerin in Gänze kam dabei jedoch nicht in Betracht, sondern die beiden Linien waren lediglich - wie es der Beklagte zumindest hilfsweise auch getan hat - aus der Bewertung zu nehmen.

(2) Fehlerhaft ist die Bewertung in den Kriterien E3, E6, E9 bis E11 und E15.

Das Kriterium E3, mit dem das Grundangebot in flexiblen Betriebsweisen erfasst wird, ist dahingehend auszulegen, dass nicht das tatsächliche Angebot gewertet wird, sondern nur geprüft wird, in welchem Umfang „Sollfahrten“ - d.h. mindestens eine Fahrt pro Stunde - angeboten werden. Damit konnten zwischen 00.00 und 24.00 bei 24 Fahrten pro Richtung maximal 48 Sollfahrten erreicht werden und das tatsächlich halbstündige Angebot der Beigeladenen durfte nicht zu einer erhöhten Bewertung führen. Diese Auslegung ergibt sich aus dem Bewertungsschema, in dem es zur Ermittlung des Soll-Angebots heißt: „Für jeden Ort, Ortsteil und Wohnplatz werden anhand des vom Antragsteller gewählten Beginns und Endes der Bedienung mit flexibler Bedienweise der Bedienzeitraum und damit die Anzahl Sollfahrten ermittelt, die bei stündlicher Bedienung mindestens angeboten werden müssen.“ Schon der Begriff „Sollfahrt“ lässt darauf schließen, dass damit ein Mindestangebot gemeint ist und nicht das tatsächliche Angebot. Dies wird durch die Formulierung „bei mindestens stündlicher Bedienung“ bestätigt und auch durch andere Formulierungen in dem Schema, die mehrmals auf ein „durchgängiges mindestens stündliches Angebot“ abstellen. Die als „Wertung Soll-Angebot“ bezeichnete Bewertung des Angebots der Antragsteller bezieht sich danach auf die Erfüllung der Soll-Fahrten. Im Gegensatz zur Auffassung des Beklagten ist ein tatsächlich besseres Angebot zwar zulässig, aber für die Bewertung zählt nur die Erfüllung der Mindestvorgabe. Dass nach dem Schema für die Wertung des Soll-Angebots ausdrücklich jeder Ort, Ortsteil und Wohnplatz mit dem Angebot gewertet wird, das für ihn vorliegt, steht dieser Auslegung nicht entgegen. Denn in dem nachfolgenden Satz wird gerade auf die Wertung des Angebots „in der jeweiligen Stunde“ abgestellt und Pluspunkte werden nur dann verteilt, wenn „die ermittelten Sollabfahrten in beide Richtungen realisiert sind“. Unterschiede in der Zahl der Sollfahrten ergeben sich deshalb durch die Unterschiede in dem Bedienzeitraum und der Zahl der erfassten Orte/Ortsteile/Wohnplätze, nicht aber durch eine höhere Zahl von Fahrten innerhalb des Stundenzitraums. In diesem Sinne ist auch der „höchste Wert der Anzahl Sollfahrten“ bzw. die „größte Anzahl Sollfahrten je Woche“ unter „Bewertungsmaßstab“ zu verstehen. Zudem ist in den Bewertungsblättern nach der Ermittlung der „Sollfahrten bei stündlicher Bedienung im Bedienzeitraum“ entweder die Spalte „Erfüllung stündliche Bedienung im Bedienzeitraum“ auszufüllen oder die Spalte „Nichterfüllung stündliche Bedienung im Bedienzeitraum“. Für die vom Beklagten vertretene Deutung gibt es in

dem Formular gar keine Ausfüllmöglichkeit. Auch die in dem Bewertungsschema erläuterte Zweckbestimmung sowie die Antwort 16 des Antwortkatalogs lassen darauf schließen, dass mit dem Kriterium E3 ein regelmäßiges, getaktetes Grundangebot an Leistung mit flexibler Bedienform honoriert, nicht aber der Umfang der angebotenen Leistungen bewertet werden soll. Dies ergibt sich ebenfalls aus dem Nahverkehrsplan 2007 bis 2014 in Gestalt der 1. Fortschreibung, der für das streitbefangene Linienbündel lediglich eine stündliche Bedienung fordert (vgl. Nr. 5.3.5, F 5-36). Dass damit das tatsächlich bessere Angebot der Beigeladenen im Vergleich mit der Klägerin keine höhere Punktebewertung ergibt, ist in dem Bewertungsschema angelegt. Eine solche Vorgehensweise ist aber nicht verkehrstechnisch derart abwegig, dass die Antragsteller das Bewertungsschema anders verstehen mussten. Die Vorgabe zu dem das Angebot im Linienverkehr für die übrigen Fahrgäste betreffenden Kriterium E2, dass der Abstand von zwei Linienfahrten mindestens 20 Minuten beträgt, lässt für die Auslegung der Bestimmungen in dem Kriterium E3 keine Rückschlüsse zu.

Die Klägerin erhält daher nach der letzten Vergleichsberechnung des Beklagten, die von ihr und der Beigeladenen auch nicht beanstandet worden ist, gegenüber der ursprünglichen Bewertung des Beklagten 208,02 Punkte mehr, die Beigeladene 12,642 Punkte weniger.

Im Rahmen des Kriteriums E6, das die Verknüpfung an den Bahnverkehr in Gräfenhainichen und an den Regionalverkehr in Wörlitz bewertet, kommt es mit der Klägerin auf das Verhältnis der verknüpften Busankünfte und -abfahrten zu den nicht verknüpften Busankünften und -abfahrten an und nicht - wie der Beklagte es in seiner Bewertung angenommen hat - auf das Verhältnis der verknüpften Bahnankünfte und -abfahrten zu den nicht verknüpften Bahnankünften und -abfahrten. Denn nach dem Bewertungsschema werden Pluspunkte nur vergeben, wenn mehr als 50 % aller angebotenen ankommenden und abfahrenden Busse im festen Linienverkehr am Verknüpfungspunkt Anschluss an die bzw. von der Bahn oder an den bzw. von dem Stadtverkehr haben. 200 Minuspunkte werden vergeben, wenn 50 % oder weniger als 50 % aller angebotenen ankommenden und abfahrenden Busse im festen Linienverkehr am Verknüpfungspunkt Anschluss an die bzw. von der Bahn oder an den bzw. von dem Stadtverkehr haben. Der Wortlaut des Bewertungsschemas ist damit eindeutig und wird auch nicht durch die Angaben in dem von dem Beklagten auszufüllenden Bewertungsblatt widerlegt, in dem die Begriffe „Linien-Nr.“ und „Fahrt-Nr.“ enthalten sind. Diese Begriffe beziehen sich nicht zwangsläufig auf den Bahnverkehr oder den Regionalverkehr, sondern können auch auf den Busverkehr Anwendung finden. Zudem wird auch aus der Zielstellung in dem Bewertungsschema deutlich, dass entscheidend die Verknüpfung der von den Antragstellern angebotenen Linienfahrten sein soll. Der Auffassung des Vertreters der ISUP-GmbH, diese Auslegung des Bewertungsschemas sei verkehrstechnisch unhaltbar, folgt die Kammer nicht. Die bloße Behauptung, die Auslegung sei praxiswidrig und unüblich, und der Verweis auf den Vorrang des übergeordneten Verkehrsmittels sind keine ausreichenden Nachweise für diese Ansicht. Zwar ist es verkehrstechnisch möglicherweise eher angezeigt, eine möglichst hohe Verknüpfung des Bahnverkehrs und des übergeordneten Regionalbusverkehrs zu erreichen und jeweils

auf diese Verkehrsmittel abzustellen. Es ist aber auch nicht ausgeschlossen, stärker zu honorieren, dass möglichst viele der Linienbusse eine Verknüpfung an diese übergeordneten Verkehrsmittel aufweisen.

Entgegen der Auffassung des Beklagten ist weiterhin auf der Grundlage dieser Auslegung keine Mehrfachbewertung eines ankommenden und sofort wieder abfahrenden Busses vorzunehmen und im Unterkriterium E6.2 sind allein die in dem Bewertungsschema angegebenen Fahrten der Regionalbuslinie 344 heranzuziehen. Nach dem Bewertungsschema sind die „ankommenden und abfahrenden Busse“ zu ermitteln. Ein Bus, dessen Ankunfts- und Abfahrzeit gleich sind, kann insoweit nicht getrennt gewertet werden und es ist dann nur zu prüfen, ob er entweder an ein ankommendes oder abfahrendes übergeordnetes Verkehrsmittel angebunden ist. Dass in Wörlitz nur die Verknüpfungen an die Regionalbuslinie 344 zu werten sind und nicht an sämtliche von und nach Wittenberg verkehrenden Busse, ergibt sich eindeutig aus dem Bewertungsschema, in dem die Anschlusstabelle dieser Linie abgedruckt und ausgeführt worden ist, dass diese Tabelle für die Bewertung gelten solle. Dass auf die tatsächlichen Verhältnisse zu einem späteren Zeitpunkt abgestellt werden sollte, lässt sich dem Bewertungsschema nicht entnehmen und ergibt sich auch nicht aus dem Hinweis auf den Stand des Fahrplans.

Nach den detaillierten Berechnungen des von der Klägerin beauftragten Sachverständigenbüros (vgl. Anlage K29 zum Schriftsatz vom 8. Juni 2010), denen die Kammer folgt, erhält die Klägerin in dem Kriterium E6 gegenüber der Berechnung des Beklagten insgesamt 247,353 Punkte weniger und die Beigeladene 277,981 Punkte weniger.

In den Kriterien E9, E10 und E11, mit denen der Einstiegspreis, der Fahrpreisanstieg und die Rabattierung der Zeitkarten bewertet wird, ist bei der Einzelfahrkarte nicht auf den im Vorverkauf berechneten Preis ohne den „Servicezuschlag“ von 20 % abzustellen, sondern auf den Preis, zu dem die Einzelfahrkarte im Bus - mit diesem Servicezuschlag - verkauft wird, im Kriterium E9 also mit 1,20 €.

Nach dem Bewertungsschema berücksichtigt werden „alle Fahrausweisarten normal (d.h. nicht solche, die Kind, AZUBI, Schüler, Gepäck oder sonstig ermäßigt sind)“. Weiterhin bleiben „Sonderfahrausweise für bestimmte Nutzergruppen (Jobticket, Semesterticket, Veranstaltungsticket, Hotelticket u.ä.)“ außen vor. Die Klägerin weist zu Recht darauf hin, dass bei der Beigeladenen die Einzelfahrkarte nur zu dem Preis von 1,20 € permanent und flächendeckend erhältlich sein sollte. Denn ohne den Servicezuschlag bietet die Beigeladene die Einzelfahrkarte nur in den Vorverkaufsstellen zu deren Öffnungszeiten an. Diese Preisgestaltung der Beigeladenen stellt sich daher nicht als Festlegung eines Zuschlags für den Verkauf im Bus, sondern als Gewährung einer Ermäßigung für den Erwerb der Fahrkarte im Vorverkauf dar. Regulär, d.h. ohne die Beschränkungen und die Erfüllung besonderer Bedingungen, kann die Fahrkarte nur zu dem höheren Preis erworben werden. Der Vorverkaufspreis ist damit ein ermäßigter Preis und nach dem Bewertungsschema aber ausgeschlossen. Ob eine andere Betrachtung geboten wäre, wenn der niedrigere Preis nach dem jeweiligen System an mehr Verkaufsstellen angeboten würde als der höhere Preis oder die teurere Fahrkarte tatsächlich nur noch in seltenen Fällen nachgefragt würde, kann offen bleiben. Die Ver-

kaufsstellen für die Fahrkarte mit Servicezuschlag, nämlich die Busse an den Haltestellen, übersteigen die Zahl der Vorverkaufsstellen bei weitem und nach den Darlegungen des Geschäftsführers der Beigeladenen in der mündlichen Verhandlung vom 25. Oktober 2010 ist die Zahl der jeweils verkauften Fahrkarten mit und ohne Servicezuschlag fast gleich. Dass der Servicezuschlag nach Auffassung des Beklagten und der Beigeladenen Verkaufsströme lenken und letztlich Verkaufsprozesse beschleunigen soll, steht der hier vertretenen Auslegung nicht entgegen. Denn nach der Gesamtregelung handelte es sich bei der günstigeren Fahrkarte um eine ermäßigte Fahrkarte. Aus der Tarifhoheit der Antragsteller folgt, dass ihre im Antrag vorgesehenen Tarife der Auswahlentscheidung im wettbewerblichen Genehmigungsverfahren zugrunde gelegt werden. Darüber hinaus aber hat die Tarifhoheit keine Auswirkungen. Auch wurde nicht - wie es der Beklagte geltend macht - nur der Fahrpreis ohne Servicezuschlag nach § 45 Abs. 2 i.V.m. § 39 PBefG genehmigt. Die Genehmigung erfasste gerade auch den von der Beigeladenen in ihren Tarifbestimmungen ausdrücklich genannten „Service-Zuschlag“.

Soweit sich die Klägerin gegen die Berücksichtigung der Freizeit- und Familientageskarte der Beigeladenen wendet, die für 2 Erwachsene und maximal 3 Kinder gültig ist, hat sie keinen Erfolg. Es handelt sich bei dieser Freizeit- und Familientageskarte um keinen ermäßigten Fahrausweis i.S.d. Bewertungsschemas. Denn die Beigeladene bietet keine Tageskarten zu einem nicht ermäßigten (höheren) Preis an. Die Freizeit- und Familientageskarte stellt auch kein nutzerspezifisches Angebot dar, weil Familien nicht als eigene Nutzergruppe, vergleichbar mit den anderen in dem Bewertungsschema aufgeführten Nutzergruppen (Arbeitnehmer, Studenten, Veranstaltungsbesucher, Hotelgäste), anzusehen sind. Im Übrigen wurde in dem Bewertungsschema jeweils zur Berechnung der Nutzungshäufigkeit ausdrücklich auf Familientageskarten für 2 Erwachsene und bis zu 3 Kindern als Beispiel abgestellt, so dass offensichtlich war, dass solche Fahrkartenangebote nicht ausgeschlossen sein sollten.

Danach ist die Beigeladene im Kriterium E9 mit einem mittleren Einstiegspreis von 0,826 € nicht mehr Beste (das ist die Scalar GmbH mit 0,812 €) und erhält gegenüber der Berechnung des Beklagten 124,72 Punkte weniger. Schlechteste bleibt die Klägerin mit einem mittleren Einstiegspreis von 0,857 €, so dass sich bei ihren 200 Minuspunkten nichts ändert. Im Kriterium E10 ergibt sich bei der Beigeladenen (Preis 1. Stufe: 1,20; Preis letzte Stufe: 6,- €) ein Mittelwert von 2,721 €. Sie ist nicht mehr Beste (das ist die Scalar GmbH mit 2,617 €) und erhält gegenüber der Berechnung 77,757 Punkte weniger. Schlechteste bleibt die Klägerin mit einem Mittelwert von 3,152 €. Im Kriterium E11 ergibt sich bei der Beigeladenen ein Mittelwert von 0,291 €, so dass sie Schlechteste bleibt. Beste ist weiterhin die Scalar GmbH mit einem Mittelwert von 0,378 €. Die Klägerin mit einem Mittelwert von 0,294 € erhält aber weitere 162,001 Punkte weniger.

Bei dem Kriterium E16 kam es - wie in dem Kriterium E15 - nach dem Bewertungsschema nur darauf an, ob der jeweilige Antragsteller „im Antrag“ bestimmte Verpflichtungen einging bzw. seine Bereitschaft zur Vornahme bestimmter Handlungen erklärte. Dementsprechend waren die Antragsformulare ausgestaltet. Dies ergibt sich im Ergeb-

nis auch aus den Darlegungen des Beklagten in der Erläuterung seiner Ermessenserwägungen. Weitergehende Initiativen, die nach der Bewertung des Angebotes der Klägerin durch den Beklagten fehlten, waren nach dem eindeutigen Wortlaut des Schemas nicht erforderlich. Da die Klägerin sämtliche Formularfelder angekreuzt hat, erhält sie gegenüber der Berechnung des Beklagten weitere 100 Punkte.

Die Klägerin kommt danach auf einen Punktestand von 2.442,535, die Beigeladene auf einen Punktestand von 2.515,445.

(3) Im Übrigen weist die Bewertung des Beklagten keine Fehler auf.

In dem Kriterium E1 hat der Beklagte zur Verteilung von Plus- und Minuspunkten für jede Schule und deren konkrete Anfangs- und Endzeiten geprüft, ob die zu befördernden Fahrschüler nach den vorgelegten Fahrplänen zu mindestens 98 % innerhalb der vorgegebenen Richtzeiten der Fahrzeit und der Wartezeit an der Schule befördert wurden. Nach den Darlegungen in dem Schriftsatz des Beklagten vom 19. Oktober 2010 und der in der mündlichen Verhandlung überreichten Ausarbeitung der ISUP-GmbH vom 21. Oktober 2010 ist auch davon auszugehen, dass dabei entsprechend dem Bewertungsschema die Fußwegzeit für den Weg von der Haltestelle bis zum Klassenzimmer nicht in die Berechnung der Fahrzeiten und Wartezeiten eingegangen ist. Die Begründung für die vom Beklagten bei der Klägerin vorgenommenen Punktabzüge ergibt sich daraus, dass diese bei sieben Schulanfangs- und -endzeiten die Richtzeiten nicht für mindestens 98 % der Schüler erfüllt hat. Dies hat der Beklagte in seiner Klageerwiderung im Einzelnen noch einmal dargelegt. In der Schulanfangs- und -endzeitenliste (vgl. GA II, S. 284 in dem Verfahren - 2 B 93/08 DE -) wurde auch für jede Schule mindestens eine Haltestelle genannt. Weiterhin war nach der Antwort 25 in dem Antwortkatalog geklärt, dass die Schüler mit gleichem Anteil auf sämtliche Haltestellen des jeweiligen Wohnort/Ortsteil/Wohnplatz verteilt wurden. Eine abweichende Festlegung durch die einzelnen Antragsteller war nicht erlaubt. Soweit die Klägerin auf eine gleichheitswidrige Änderung des Angebots der Beigeladenen hinsichtlich des Gymnasiums in Gräfenhainichen hinweist, ergibt sich aus der Bewertung, dass für das einzige Gymnasium in Gräfenhainichen der Beigeladenen die 3 Schulanfangs- und -endzeiten zu ihren Lasten gewertet worden sind.

Zu Recht hat der Beklagte auch die vorgesehenen 400 Zusatzpluspunkte zusätzlich zu den Plus- und Minuspunkten für jede Anfangs- bzw. Endzeit an jeder Schule nicht vergeben. Diese sollte nach dem Schema derjenige Antragsteller erhalten, der die geringste durchschnittliche Gesamtbeförderungszeit (Summe aus Fahr-, Fußweg- und Wartezeit) für die morgendliche Hin- und nachmittägliche Rückfahrt über alle zu befördernde Schüler anbietet. Zwar kommt es nach dem Wortlaut des Bewertungsschemas für die Ermittlung der durchschnittlichen Beförderungszeit entgegen der in der Bewertung dargelegten Rechtsauffassung des Beklagten nicht darauf an, ob der jeweilige Antragsteller bei allen vorgegebenen Schulanfangs- und Endzeiten mindestens 98 % der Schüler innerhalb der zulässigen Fahr- und Wartezeiten befördert. Denn die (durchschnittliche) Gesamtbeförderungszeit ist ausdrücklich ohne Bezugnahme auf die

Richtzeiten für Fahrzeit und Wartezeit definiert worden und hat zudem eine andere Zweckbestimmung. Allerdings lässt sich dem Verweis auf „alle zu befördernde Schüler“ entnehmen, dass für die Vergabe der Zusatzpluspunkte der jeweilige Antragsteller nach seinen Fahrplänen sämtliche Fahrschüler - auf der Grundlage einer gleichmäßigen Verteilung dieser Fahrschüler auf die Haltestellen eines Wohnorts/Ortsteils/Wohnplatzes - zumindest vor der Anfangszeit der Schule und in zumutbarem zeitlichem Abstand nach dem jeweiligen Schulende befördern muss. Der Verweis bezieht sich nämlich auf das grundlegende Ziel des Kriteriums E1, dass die pflichtigen Fahrschüler zu 100 % im Linienverkehr zu befördern sind. Auf Grund fehlender Vorgaben in dem Bewertungsschema kam es auch nicht in Betracht, für die Schüler nicht angefahrener Wohnorthaltestellen die Beförderungszeit der nächstgelegenen angefahrenen Wohnorthaltestelle zu werten. Die genannte Voraussetzung erfüllte nach der detaillierten Darstellung in der Ausarbeitung der ISUP-GmbH vom 21. Oktober 2010 keiner der drei Antragsteller. Bei der Klägerin wird in mehreren Fällen der Wohnort bzw. die Wohnorthaltestelle nicht angefahren und bei einem Gymnasium in Dessau erfolgt in mehreren Fällen die letzte Abfahrt von der Schulhaltestelle vor Ende der letzten Unterrichtszeit. Bei der Beigeladenen erfolgt in zahlreichen Fällen entweder die Ankunft zu spät oder die Abfahrt zu früh und in einem Fall wird die Wohnorthaltestelle nicht angefahren. Bei der Scalar GmbH wird in mehreren Fällen die Wohnorthaltestelle nicht angefahren.

Die Rügen der Klägerin zu dem Kriterium E2, die „eine Vielzahl von unzutreffenden Annahmen“ im Antrag der Beigeladenen behauptet und auf später erfolgte Fahrplanänderungen verweist, ist trotz der beispielhaft genannten zwei Problemfälle unsubstanziert. Es bleibt offen, woraus sich konkret eine Veränderung der Punktebewertung zu ihren Gunsten bzw. zu Lasten der Beigeladenen ergeben soll. Ob das Angebot der Beigeladenen nur „auf dem Papier“ bestand, ist im Rahmen der Punktevergabe irrelevant und nur im Rahmen der allgemeinen Ermessensausübung zu berücksichtigen.

Die Klägerin bedient nach eigenem Vortrag bei dem Kriterium E4 nicht alle der in der Haltestellenliste vorgegebenen Sollhaltestellen. Daher erhielt sie in den Unterkategorien E4.1 und E4.2 zu Recht wie die beiden anderen Antragsteller 200 bzw. 100 Minuspunkte. Auf die von der Klägerin genannten Gründe, warum eine Bedienung bestimmter Haltestellen nicht erfolgen musste, kommt es von vornherein nicht an. Die Festlegung der zu bedienenden Haltestellen ist allein Sache des Beklagten. Anhaltspunkte für eine den Beurteilungsspielraum des Beklagten überschreitende sachwidrige Festlegung sind weder ersichtlich noch substantiiert vorgetragen. Aus dem Wortlaut des Bewertungsschemas ergibt sich weiterhin, dass eine (positive) Bewertung für diese beiden Unterkategorien nur erfolgen konnte, wenn auch alle Soll-Haltestellen angefahren wurden. Für E4.2 besteht eine ausdrückliche Regelung unter „Bewertungsmaßstab“, für E4.1 ergibt sich dies aus den unter „Basis“ getroffenen Darlegungen. Dies schaffte aber keiner der Antragsteller. Bei der dritten Unterkategorie E4.3 erhielt allein die Klägerin die maximale Pluspunktzahl, die beiden anderen Antragsteller erhielten die maximale Negativpunktzahl. Auf das - im Übrigen unsubstanzierte - Vorbringen der

Klägerin zu den Abständen der Haltestellen der Beigeladenen kommt es danach nicht an.

Die punktemäßige Bewertung hinsichtlich des Kriteriums E14 wird von der Klägerin ausdrücklich nicht beanstandet. Soweit sie sich gegen die Ausführungen des Beklagten zur Begründung des Abwägungsergebnisses in dem Bescheid wendet, ist dies bei der Punktebewertung unerheblich.

In dem Kriterium E15 ist - wie oben zu dem Kriterium E16 dargelegt - nur auf das ausgefüllte Antragsformular abzustellen. Allerdings hat die Klägerin keine ausreichende Verpflichtung zur Beteiligung erklärt, weil das entsprechende Feld in dem Antragsformular nicht angekreuzt worden ist. Die Bereitschaft zur Betreibung einer Mobilitätszentrale umfasste nach der Gestaltung des Antragsformulars auch nicht automatisch die Bereitschaft zu einer Beteiligung. Im Ergebnis hat die Klägerin daher zu Recht nur 100 Punkte in diesem Kriterium erhalten.

(4) Nicht durchgreifend sind auch die zahlreichen Rügen der Klägerin zu einer Ungleichbehandlung durch den Beklagten. Das Vorbringen hinsichtlich der unterschiedlichen Kontaktierung potenzieller Wettbewerbsteilnehmer durch den Beklagten lässt schon offen, welche rechtlichen Folgen daraus zu ziehen sein sollen. Selbst wenn es dazu gekommen sein sollte, ist nicht erkennbar, warum deshalb die Genehmigungsentscheidung rechtswidrig sein soll. Mit der Erklärung, das Bewertungsschema „grundsätzlich“ zu verwenden, hat der Beklagte offensichtlich die Verwendung für Genehmigungsverfahren im Allgemeinen gemeint. Daraus ist nicht zu schließen, im konkreten Einzelfall eines Genehmigungsverfahrens werde manchmal das Bewertungsschema nicht bzw. nicht vollständig angewendet. Eine Verletzung des Gleichbehandlungsgebots durch eine zu späte Beantwortung der im Genehmigungsverfahren zulässigerweise gestellten Fragen liegt ebenfalls nicht vor. Es ist dem insgesamt engen Zeitplan geschuldet, dass nach der Zurverfügungstellung der Antragsunterlagen am 15. März 2008 erst die Fragen gesammelt werden mussten und dann relativ knapp vor dem Ende der Abgabefrist am 30. April 2008 beantwortet werden konnten. Dass durch die Beantwortung einzelner Fragen unzumutbare Erschwernisse für die Antragsteller bzw. die Klägerin vorlagen, ist aber nicht ersichtlich oder hinreichend substantiiert vorgetragen. Die Behauptung der Klägerin, es sei mit der Antwort 25 eine grundlegende Änderung des Kriteriums E1 vorgenommen worden, ist nicht zutreffend. Es handelte sich dabei lediglich um eine Klarstellung hinsichtlich der Bedienung von Haltestellen im Schülerverkehr. Eine willkürliche Bevorzugung einzelner Bewerber durch den Beklagten scheidet schon deshalb aus, weil der Beklagte die Anträge zu dem Zeitpunkt noch nicht kannte. Eine Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes durch einen Hinweis an die Beigeladene in einem Schreiben des Beklagten vom 22. Mai 2008 hinsichtlich eines Gymnasiums in Gräfenhainichen liegt nicht vor, weil auch gegenüber der Klägerin mit Schreiben vom 19. Mai 2008, 22. Mai 2008 und 26. Mai 2008 vergleichbare Hinweise erfolgt sind. Der Beklagte bat in all diesen Schreiben an Klägerin und Beigeladene jeweils um Erläuterungen einzelner Bestand-

teile des Antrages. Gerade die Klägerin nützte dies auch, um auf zwei der Schreiben zusätzliche Antragsunterlagen zu übersenden. Bei den nachträglich gegebenen Erläuterungen und eingereichten Unterlagen handelte es sich auch um eine Klarstellung bzw. erlaubte Berichtigung (vgl. § 1 Abs. 1 Satz 1 VwVfG LSA i.V.m. § 25 Abs. 1 Satz 1 VwVfG) der eingereichten Anträge und nicht um unzulässige Ergänzungen. Entsprechendes gilt hinsichtlich des Vortrages der Klägerin, es liege eine Ungleichbehandlung hinsichtlich der für das Angebot wesentlichen Vorverkaufsstellen und bestimmter Angaben zu den Tarifen vor.

g) Das der Genehmigungsbehörde eingeräumte Ermessen ist fehlerhaft ausgeübt worden, weil weder der Beklagte noch die Widerspruchsbehörde der Ermessensentscheidung den im Ergebnis weit geringeren Unterschied von 72,91 Punkten zugrunde gelegt haben, so dass das Altunternehmerprivileg des § 13 Abs. 3 PBefG nicht in hinreichender Weise gewürdigt worden ist. Der Abstand zu dem bisher angenommenen Punkteunterschied von 464,676 Punkten ist so groß, dass die bisherige Ermessensausübung keinen Bestand mehr haben kann.

(1) Im Rahmen der Auswahlentscheidung zwischen mehreren Konkurrenten ist nach § 13 Abs. 3 PBefG die langjährige beanstandungsfreie Bedienung der Linie durch einen der Bewerber angemessen zu berücksichtigen. Die Klägerin kann sich in Bezug auf das streitbefangene Linienbündel darauf berufen, weil sie alle bzw. die meisten der Linien in dem von dem Linienbündel betroffenen Gebiet vorher bedient hat (vgl. dazu OVG Sachsen-Anhalt, Beschl. v. 9. Februar 2007 - 1 M 267/06 -, zit. nach JURIS). Das Kriterium der jahrelangen erfolgreichen Verkehrsbedienung verweist zum einen auf den im Gewerberecht bekannten Grundsatz "bekannt und bewährt". Das entspricht einem berechtigten Verkehrsinteresse, bei der Erteilung einer neuen Genehmigung denjenigen zu bevorzugen, der in Jahren bewiesen hat, dass er den fraglichen Verkehr ordnungsgemäß betreibt. Darüber hinaus liegt der Regelung auch der Gedanke des Besitzstandsschutzes zugrunde. Die für die Durchführung eines rechtmäßigen Linienverkehrs getätigten Investitionen sollen nicht ohne Not entwertet werden (so BVerwG, Urf. v. 19. Oktober 2006 - 3 C 33.05 -, zit. nach JURIS). Dies bedeutet, dass der neue Bewerber - schlagwortartig ausgedrückt - das „bessere Angebot“ machen muss, um sich gegenüber einem Altkonzessionär durchsetzen zu können (so BVerwG Urf. v. 2. Juli 2003 - 3 C 46.02 -, zit. nach JURIS; vgl. auch OVG Sachsen-Anhalt, Beschl. v. 22. Oktober 2007 - 1 M 148/07 -, zit. nach JURIS). Trotz der Verwendung des Begriffes „angemessen“ in § 13 Abs. 3 PBefG folgt aus dem übrigen Wortlaut der Norm, ihrem Sinn und Zweck sowie dem Regelungszusammenhang, dass die „angemessene“ Berücksichtigung des vom Altunternehmer betriebenen Verkehrs nur einen von mehreren Belangen darstellt, den die Genehmigungsbehörde innerhalb der Auswahlentscheidung berücksichtigen muss. Es bleibt aber dabei, dass ihr für diese Entscheidung ein Ermessensspielraum zusteht. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass § 13 Abs. 3 PBefG für den öffentlichen Personennahverkehr auf § 8 Abs. 3 PBefG verweist und den Besitzstandsschutz somit insoweit ausdrücklich einschränkt. Für den Fall, dass der Altunternehmer also den Verkehr jahrelang in einer dem öffentlichen Verkehrsinteresse

entsprechenden Weise betrieben hat, ist die Berücksichtigung dieses Umstands durch die Genehmigungsbehörde nur einer eingeschränkten gerichtlichen Kontrolle zugänglich (vgl. VGH Bayern, Urt. v. 6. März 2008 - 11 B 04.2449 -, zit. nach JURIS unter Hinweis auf BVerwG, Urt. v. 19. Oktober 2006 - 3 C 33.05 -; VGH Baden-Württemberg, Urt. v. 27. November 2003 - 3 S 709/03 -, zit. nach JURIS; vgl. auch Fromm u.a., PBefG, 3. A., § 13 Rdnr. 16). Was „angemessen“ i.S.d. § 13 Abs. 3 PBefG ist, ist also keine gerichtlich voll nachprüfbare Tat- und Rechtsfrage (so aber OVG Niedersachsen, Urt. v. 16. September 2004 - 7 LB 3545/01 -; VG Minden, Beschl. v. 15. Juni 2007 - 7 L 226/07 - jeweils zit. nach JURIS; Heinze, PBefG, 2007, § 13 Rdnr. 15 S. 254). Soweit in älteren Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. Urteile v. 11. Oktober 1968 - 7 C 16.66 - und v. 17. Januar 1969 - 7 C 74.67 -, zit. nach JURIS) auf Grund des Wortlauts der Norm kein Ermessen der Behörde angenommen wurde, ist diese Ansicht angesichts der neueren Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zu den Beurteilungs- und Ermessensspielräumen der Genehmigungsbehörde überholt.

Ein Ermessensfehler bei der Auswahlentscheidung liegt danach im Regelfall vor, wenn die Anträge der Bewerber gleich gut sind und - ohne dass besondere Umstände vorliegen - nicht das Angebot des Altunternehmers ausgewählt wird. Ein schlechteres Angebot eines Neubewerbers kann sich also nur bei Vorliegen ganz besonderer Umstände durchsetzen. Sobald der Antrag des Neubewerbers besser ist als der Antrag des Altunternehmers, liegt es im Ermessensspielraum der Genehmigungsbehörde, ob sie dem Antrag des Neubewerbers den Vorzug gibt. Dieser Ermessensspielraum verdichtet sich immer mehr für den Neubewerber, je besser sein Antrag ist. Eine schematische Betrachtungsweise verbietet sich dabei, auch muss es sich bei dem Antrag des Neubewerbers nicht zwingend um „gewichtige Gründe bzw. ein überzeugend besseres Angebot“ handeln (vgl. auch VG Minden, Beschl. v. 15. Juni 2007 - 7 L 226/07 -; vgl. weiter VGH Bayern, Urt. v. 6. März 2008 - 11 B 04.2449 -, jeweils zit. nach JURIS; a.M.: OVG Niedersachsen, Urt. v. 16. September 2004 - 7 LB 3545/01 -; VG Koblenz, Urt. v. 26. Januar 2006 - 6 K 835/05.KO -; VG Augsburg, Urt. v. 10. Juni 2008 - Au 3 K 07.1357 u.a. -; VG Ansbach, Urt. v. 22. Februar 2010 - AN 10 K 08.01303 u.a. -, jeweils zit. nach JURIS; Bauer, PBefG, 2010, § 13 Rdnr. 42). § 13 Abs. 3 PBefG lässt sich gerade nicht entnehmen, dass das Angebot des Neuunternehmers in einem bestimmten Maße besser sein muss als das Angebot des Altunternehmers. Dies wird auch von dem Sinn und Zweck der Regelung nicht gefordert.

Es ist daher grundsätzlich nicht zu beanstanden, wenn die Genehmigungsbehörde nach Erstellen einer punktemäßigen Bewertung selbst bei einem geringen punktuellen Übergewicht von einem besseren Antrag des Neubewerbers ausgeht, der sich durchsetzt. Allerdings muss die Genehmigungsbehörde dazu bei ihrer Ermessensentscheidung die Höhe des Punkteabstands und die maximal erreichbaren positiven und negativen Punktezahlen sowie die mit dem Altunternehmerprivileg verbundenen konkreten Belange, z.B. die wirtschaftlichen Folgen des Verlustes der Genehmigung für den Altunternehmer, wertend berücksichtigen. § 13 Abs. 3 PBefG bezieht sich damit allein auf die abschließende Ermessensentscheidung der Genehmigungsbehörde, bei der der punktemäßigen Bewertung eine maßgebliche Bedeutung zukommt, und stellt entgegen

keinen unabhängig davon bestehenden materiellen Entscheidungsmaßstab dar. Soweit die Klägerin auf einen Vertrauensschutz auf Grund der ihr gewährten Zuwendungen verweist, ist keine andere Bewertung geboten. Dass ein Altunternehmer Fördermittel erhalten hat, begründet gerade teilweise das Altunternehmerprivileg und hat keinen zusätzlichen „besonderen Vertrauensschutz“ außerhalb des § 13 Abs. 3 PBefG zur Folge.

Soweit der Beklagte eine „Gesamtschau“ vorgenommen hat, handelt es sich um eine nach der Bepunktung durchgeführte Gesamtbetrachtung anhand der herangezogenen Kriterien, die auf Grund der Vorab-Bekanntmachung des Bewertungsschemas gerade nicht erlaubt war. Insbesondere war es auch nicht erlaubt, über den Wortlaut des Bewertungsschemas hinaus weitere Vorgaben - wie in den Kriterien E15 und E16 - zu machen und die Punktebewertung nachträglich abzuändern.

Der Beklagte ist bei seiner Auswahlentscheidung von einer so erheblich abweichenden Punktedifferenz zwischen Klägerin und Beigeladener ausgegangen (464,676 Punkte), dass die Ermessensentscheidung im Hinblick auf die korrekt ermittelte Punktedifferenz von vornherein nicht trägt. Die Widerspruchsbehörde ist ebenfalls von diesem Punkteabstand ausgegangen. Auch im gerichtlichen Verfahren erfolgte keine Ergänzung der Ermessensausübung i.S.d. § 114 Satz 2 VwGO.

Die Ablehnungsentscheidung gegenüber der Klägerin sowie der an die Beigeladene erteilte Genehmigungsbescheid sind daher aufzuheben.

(2) Andere Ermessensfehler liegen dagegen nicht vor.

Der Beklagte hat bei allen Antragstellern eine „grobe überschlägige Auskömmlichkeitsbetrachtung“ angestellt und dabei den Gesamtkosten pro Jahr auf der Grundlage der Fahrplankilometer und einem Durchschnittseinnahmesatz pro Fahrt die Gesamterlöse mit und ohne Schülerverkehr gegenüber gestellt. Die Leistungen nach § 45a PBefG wurden dabei außen vor gelassen.

Die von der Klägerin gerügten Fehler bei der Berechnung sind schon teilweise nicht gegeben. Der Kostensatz für den Anrufbus ist für Klägerin und Beigeladene gleichermaßen auf 0,85 € je Kilometer angesetzt worden. Die Errechnung der Durchschnittspreise ergibt sich aus den Preisen für die Fahrkarten und der (theoretischen) Nutzungshäufigkeit und ist in der Unterstützungssatzung vorgezeichnet. Da die Preise der Klägerin unstreitig teilweise höher liegen, ist auch der Durchschnittspreis höher. Die Werte für Wochen-, Monats- und Jahreskarte sind im Übrigen bei Klägerin und Beigeladener gleich. Der Unterschied zwischen den von der Klägerin in ihrem Antrag aufgeführten Kilometerzahlen der flexiblen Bedienung und den vom Beklagten zugrunde gelegten Kilometerzahlen beträgt zwar 55.295 km. Dem muss aber nicht weiter nachgegangen werden, weil ein Fehler nur Auswirkungen auf die Prüfung der Auskömmlichkeit des Angebotes der Klägerin hätte.

Soweit der Beklagte unterschiedliche Abrufungsgrade für die flexiblen Bedienformen (Klägerin und : 6 %; Beigeladene: 3 %) und unterschiedliche Werte bei der Annahme der Steigerung der Beförderungsfälle im Vergleich zum Jahr 2007 (Klägerin und : 15 %; Beigeladene: 30 %) angenommen hat, lag eine solche prognostische Bewertung der auch im Leistungsumfang unterschiedlichen Angebote noch im Ermessensspielraum des Beklagten. Seine Ermessensausübung, bei einem Defizit von 231.110,- € für die Beigeladene noch von einem auskömmlichen Angebot auszugehen, ist angesichts der nach § 45a PBefG zu erwartenden Ausgleichsleistungen nicht zu beanstanden.

Greifbare Anhaltspunkte dafür, dass die Beigeladene angebotene Leistungen offensichtlich nicht durchführen konnte oder wollte, so dass auf Grund dieser Umstände eine andere Auswahlentscheidung ernsthaft in Frage kam, lagen weder zum Zeitpunkt der Genehmigungsentscheidung noch zum Zeitpunkt der Widerspruchsentscheidung vor. Soweit die Klägerin dazu pauschal auf Änderungen des Angebots bzw. auf Fahrplankorrekturen im Jahr 2008 und auf Tarifierhöhungen der Beigeladenen zum 1. Februar 2009 bzw. 1. Februar 2010 verweist, hat sie keinen Erfolg. Änderungen der Beförderungsentgelte und -bedingungen sowie der Fahrpläne sind nach § 45 Abs. 2 i.V.m. § 39 Abs. 1 bzw. § 40 Abs. 2 Satz 1 PBefG erlaubt und der Genehmigungsinhaber hat möglicherweise sogar einen Anspruch darauf. Grundsätzlich dürfte die tatsächliche Durchführung bzw. Nichtdurchführung von Leistungen allenfalls - je nach Art und Umfang - ein Indiz dafür sein, ob ein Angebot ernsthaft war oder nicht, Voraussetzung neben der Wichtigkeit der in Rede stehenden Leistungen für das Gesamtangebot ist aber, dass die Behörde bei der Auswahlentscheidung die offensichtlich fehlende Durchführbarkeit von Leistungen erkannt hat oder hätte erkennen können. Entsprechendes gilt für die vorgetragene Tarifierhöhung. Der bloße Hinweis auf die Feststellung des Landesrechnungshofes zu den Genehmigungsverfahren für drei andere Linienbündel, der Genehmigungsbehörde habe die Ursprungskalkulation nicht vorgelegen und sie habe daher die Angemessenheit der Tarif- und Preisgestaltung nicht prüfen können, ist dazu nicht ausreichend. Im Übrigen ist die Tatsache, dass Tarife später erhöht werden, an sich noch kein Beleg dafür, dass sie vorher objektiv zu niedrig kalkuliert waren.

Ein Ermessensausfall durch die Hinzuziehung der bei der Vorbereitung und Durchführung des Wettbewerbsverfahrens lag nicht vor.

Die Einschaltung privaten Sachverständigen bei komplexen Genehmigungsverfahren ist grundsätzlich nicht zu beanstanden (vgl. OVG Sachsen-Anhalt, Beschl. v. 9. Februar 2007 - 1 M 267/06 -, zit. nach JURIS). Dabei muss die Genehmigungsbehörde „Herrin des Verfahrens“ bleiben und es darf nicht der eingeschaltete Dritte letztlich die eigentlichen Entscheidungen getroffen haben. Die Einbindung der bei der Ausarbeitung der Bewertungsrichtlinie mit dem Bewertungsschema, der Erstellung des Frage- und Antwortkatalogs sowie bei der Bewertung der einzelnen Anträge ist aber nicht ausreichend, um anzunehmen, dass diese Voraussetzungen nicht mehr erfüllt waren. Es liegen keine konkreten Anhaltspunkte dafür vor, dass die GmbH jeweils letztverant-

wortlich gehandelt hat. Der Umstand, dass im Verfahren verwendete Unterlagen für die urheberrechtlich geschützt sind und dass keine schriftlichen Nachweise für eigene Prüfungen des Beklagten oder eine ausdrückliche Billigung der Vorschläge der ; vorliegen, ist insoweit nicht genügend. Vielmehr ist davon auszugehen, dass sich der Beklagte die jeweiligen Vorschläge der in ausreichender Weise durch die Bekanntmachung im Dezember 2007, die Zur-Verfügung-Stellung der Antragsunterlagen einschließlich der Bewertungsrichtlinie, die Veröffentlichung des Frage- und Antwortkatalogs sowie den Erlass der streitbefangenen Bescheide in ausreichender Weise zu Eigen gemacht hat. Weiterhin ist die jeweils abschließende Bewertung von einem Vertreter der und einem Vertreter des Beklagten unterzeichnet worden und auch bei der Öffnung der Anträge war ein Vertreter des Beklagten anwesend. Schließlich spricht dafür auch, dass die sonstige Verwaltungstätigkeit innerhalb des Genehmigungsverfahrens - die Beantwortung von Anfragen, die Durchführung der Anhörungen, die Vornahme von Nachforderungen und eigenen Anfragen - durch Mitarbeiter des Beklagten durchgeführt und in den streitbefangenen Bescheiden die zusätzlich erforderlichen Ermessenserwägungen angestellt worden sind. Es kann danach offen bleiben, ob nicht allein in der Nachprüfung der Rechtmäßigkeit und Zweckmäßigkeit des angefochtenen Verwaltungsakts innerhalb des Vorverfahrens (vgl. § 68 Abs. 1 Satz 1 VwGO) eine hinreichende Billigung der Einschaltung der zu sehen ist.

Für eine Prüfung der mit dem Bewertungsschema nicht erfassten Schülerbeförderungskosten bestand von vornherein kein Anlass, weil die von den Antragstellern angesetzten Fahrpreise für die Schüler-Monatskarten jeweils gleich waren. Dass sonstige außergewöhnliche Umstände vorlagen, die unabhängig von dem Ergebnis des Bewertungsschemas eine Abweichung von dem punktemäßigen Ergebnis - sei es in Form einer anderen Auswahlentscheidung oder in Form eines neuen Auswahlverfahrens - erlaubten oder sogar erforderlich machten, ist weder ersichtlich noch vorgetragen.

2. a) Die Klägerin hat aber gem. § 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO nur einen Anspruch darauf, dass der Beklagte über ihren Antrag vom 30. April 2008 auf Erteilung einer Verkehrsgenehmigung unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu entscheidet. Die Entscheidung richtet sich auf eine Erteilung der Genehmigung bis zum Ende der ursprünglich festgesetzten Geltungsdauer.

Eine Verpflichtung des Beklagten zur Erteilung der Linienverkehrsgenehmigung und der Genehmigungen zu den beantragten Zustimmungen kommt nicht in Betracht, weil das dem Beklagten für die Auswahlentscheidung eingeräumte Ermessen nicht auf Null reduziert ist. Abgesehen von dem inzwischen seit der Auswahlentscheidung eingetretenen Zeitablauf steht dem schon entgegen, dass das Angebot der Klägerin weder besser als das Angebot der Beigeladenen ist noch zumindest gleich.

Der Beklagte muss nunmehr auf der Grundlage der oben ermittelten Ergebnisse des Bewertungsschemas sein Ermessen hinsichtlich des Altunternehmerprivilegs der Klägerin in hinreichender Weise ausüben und im Übrigen prüfen, ob der Zeitablauf einer

Erteilung der Genehmigung an die Klägerin entgegen steht. So ist zu untersuchen, ob die Klägerin noch sämtliche Vorgaben des § 13 Abs. 1 PBefG erfüllt und nach dem Zeitablauf in der Lage ist, das von ihr gemachte Angebot zu bedienen. Die Entscheidung besteht entweder in der Erteilung der Linienverkehrsgenehmigung an die Klägerin oder die Beigeladene oder - bei Vorliegen besonderer Umstände, die einer solchen Erteilung an beide Antragsteller entgegen stehen - in der Durchführung eines neuen Auswahlverfahrens.

Die Erteilung der Linienverkehrsgenehmigung gem. § 13 PBefG richtet sich dabei grundsätzlich nach den Vorgaben der am 3. Dezember 2009 in Kraft getretenen Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Denn die Linienverkehrsgenehmigung gewährt ein ausschließliches Recht i.S.d. Art. 2 Buchst. f VO 1370/2007 für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen i.S.d. Art. 2 Buchst. e VO 1370/2007, so dass gem. Art. 3 Abs. 1 VO 1370/2007 eine Vergabe im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages erfüllen muss (vgl. Linke, Die Gewährleistung des Daseinsvorsorgeauftrags im öffentlichen Personennahverkehr, Diss. 2009, S. 175 m.w.N. in Fn. 957; Deuster, IR 2009, 202, 203 f.; Saxinger, DVBl. 2008, 688, 689 ff. jeweils m.w.N.). Als „ausschließliches Recht“ ist in Art. 2 Buchst. f VO 1370/2007 ein Recht definiert, das einen Betreiber eines öffentlichen Dienstes berechtigt, bestimmte öffentliche Personenverkehrsdienste auf einer bestimmten Strecke oder in einem bestimmten Streckennetz oder Gebiet unter Ausschluss aller anderen solchen Betreiber zu erbringen. Zwar besteht im Personenbeförderungsrecht keine Regelung, die eine Linienverkehrsgenehmigung ausdrücklich als ausschließliches Recht ausweist. Dies folgt jedoch aus der gesetzlichen Ausgestaltung der Linienverkehrsgenehmigung. Denn der Genehmigungsinhaber kann in Anwendung des § 13 Abs. 2 Nr. 2 PBefG nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. Urteile v. 24. Juni 2010 - 3 C 14.09 -, v. 2. Juli 2003 - 3 C 46.02 - und v. 6. April 2000 - 3 C 6.99 -, jeweils zit. nach JURIS) auf Grund der Genehmigungserteilung eine Doppelbedienung durch andere Unternehmer zumindest auf Teilstrecken im Allgemeinen verhindern und ist weiterhin zu einer Ausgestaltung seines Verkehrs berechtigt, um die Erteilung einer Genehmigung an einen Konkurrenten zu unterbinden. Daher besteht während der Geltungsdauer einer Liniengenehmigung für konkurrierende Unternehmen in der Regel keine Möglichkeit, eine entsprechende Genehmigung zu erhalten. Durch die Linienverkehrsgenehmigung wird also nicht nur ein besonderes Recht i.S.d. Art. 86 Abs. 1 EGV verliehen. Weiterhin folgt unmittelbar aus der Genehmigungserteilung u.a. die Betriebspflicht (§ 21 PBefG), die Beförderungspflicht (§ 22) und die Tarifpflicht (§ 45 Abs. 2 i.V.m. § 39 Abs. 3 PBefG) des Genehmigungsinhabers. Bei diesen Pflichten handelt es sich i.S.d. Art. 2 Buchst. e VO 1370/2007 um von der zuständigen Behörde festgelegte oder bestimmte Anforderungen im Hinblick auf die Sicherstellung von im allgemeinen Interesse liegenden öffentlichen Personenverkehrsdiensten, die der Betreiber unter Berücksichtigung seines eigenen wirtschaftlichen Interesses nicht oder nicht im gleichen Umfang oder nicht zu den gleichen Bedingungen ohne Gegenleistung übernommen hätte (vgl. auch Saxinger, DVBl. 2008, 688, 692 ff.). Dass diese gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen auf den Bestimmungen des Personenbeförderungsgesetzes beruhen, ist unschädlich, weil sie erst durch die Erteilung der Linienverkehrsgenehmigung entstehen und die Behörde

damit die Anforderungen „bestimmt“ hat. Dementsprechend hatte der Europäische Gerichtshof schon zu der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 entschieden, dass durch Linienverkehrsgenehmigungen solche gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auferlegt werden (Urt. v. 24. Juli 2003 - C-280/00 -, DVBl. 2003, 1206, 1207 Rdnr. 47). Die Genehmigungsbehörde nach dem Personenbeförderungsgesetz ist danach auch als zuständige Behörde i.S.d. Art. 2 Buchst. b Art. 1370/2007 anzusehen.

Die Linienverkehrsgenehmigung des § 13 PBefG muss als öffentlicher Dienstleistungsauftrag - wozu nach Art. 2 Buchst. i VO 1370/2007 auch eine Entscheidung der zuständigen Behörde in Form einer Verwaltungsregelung für den Einzelfall gehören kann - den Vorgaben des Art. 4 VO 1370/2007 genügen. Die in der Linienverkehrsgenehmigung vom Beklagten zu treffenden Bestimmungen erfüllen im Zusammenspiel mit der Satzung zur Unterstützung eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen und den im Personenbeförderungsgesetz unmittelbar geregelten Verpflichtungen und Rechten die in Art. 4 Abs. 1 Buchst. a bis c, Abs. 2, 3, 5 Satz 2 und Abs. 6 VO 1370/2007 genannten Verpflichtungen der zuständigen Behörde (wohl a.M.: Deuster, IR 2009, 202, 205). Lediglich die Berechtigung zur Vergabe von Unteraufträgen muss nach Art. 4 Abs. 7 VO 1370/2007 nunmehr zusätzlich geregelt werden. Dass das Personenbeförderungsgesetz dazu keine ausdrücklichen Vorschriften kennt, steht einer entsprechenden Entscheidung nicht entgegen. Weiterhin hat die Genehmigungsbehörde gem. Art. 4 Abs. 5 Satz 1 VO 1370/2007 die Möglichkeit, Sozialstandards bei einem Betreiberwechsel vorzusehen.

Auf Grund der Übergangsregelung des Art. 8 Abs. 2 VO 1370/2007 musste eine Anwendung des in Art. 5 VO 1370/2007 geregelten Vergabeverfahrens nicht erfolgen. Art. 8 Abs. 2 VO 1370/2007 ist auch nicht durch Art. 8 Abs. 1 Satz 3 VO 1370/2007 ausgeschlossen, weil die Erteilung einer Linienverkehrsgenehmigung keine Auftragsvergabe nach den Richtlinien 2004/17/EG oder 2004/18/EG darstellt. Diese Richtlinien fassen unter den Begriff der „öffentlichen Dienstleistungsaufträge“ jeweils nur den Abschluss von schriftlichen entgeltlichen Verträgen (vgl. Art. 1 Abs. 2 Buchst. a RL 2004/17/EG; Art. 1 Abs. 2 Buchst. a RL 2004/18/EG).

Die in Art. 7 Abs. 2 Satz 1 VO 1370/2007 vorgesehenen Veröffentlichungspflichten bestehen nur, wenn ein wettbewerbliches Vergabeverfahren oder eine Direktvergabe erfolgen (a.M.: Deuster, IR 2009, 202, 205).

b) Da die Klägerin keinen Anspruch auf Erteilung der begehrten Verkehrsgenehmigung hat, ist auch der Verpflichtungsantrag auf Erteilung der Zustimmung zu den Beförderungsentgelten und -bedingungen sowie zu den Fahrplänen unbegründet. Denn nur, wenn die Klägerin einen Anspruch auf Erteilung der Linienverkehrsgenehmigung hat, kann sie auch die Zustimmung des Beklagten zu den Beförderungsentgelten und -bedingungen sowie zu den Fahrplänen nach § 45 Abs. 2 i.V.m. §§ 39 Abs. 1 und 2, § 40 Abs. 2 PBefG verfolgen. Der Beklagte muss daher in einer ersten Stufe anhand der oben dargestellten Maßstäbe auf der Grundlage des Ergebnisses des Bewertungsschemas über den Genehmigungsantrag entscheiden. Sollte diese Entscheidung zugunsten der Klägerin ausfallen, müsste in einer zweiten Stufe eine Entscheidung über die beantragten Zustimmungen erfolgen, wobei die Klägerin berechtigt wäre, die Be-

förderungsentgelte und -bedingungen sowie die Fahrpläne vorher dem Zeitablauf anzupassen. Der Beklagte wiederum müsste dann prüfen, ob es sich um erlaubte Anpassungen oder um nicht zulässige Abweichungen von dem Antrag handelt. Dabei hätte er sich auch an den der Beigeladenen genehmigten Änderungen zu orientieren.

3. Die hilfswise gestellten Anträge zu dem Antrag der Klägerin aus März 2008 und zur Durchführung eines neuen Auswahlverfahrens dürften schon deshalb keinen Erfolg haben, weil der Hauptantrag zu ihrem Antrag aus April 2008 zumindest teilweise begründet ist. Unabhängig davon sind diese Klageanträge auch für sich genommen jeweils unbegründet.

6. Der Ablehnungsbescheid des Beklagten vom 11. Juni 2008 in der Gestalt des Widerspruchsbescheides des Landesverwaltungsamtes Sachsen-Anhalt vom 20. April 2009 ist rechtmäßig und verletzt die Klägerin nicht in ihren Rechten (§ 113 Abs. 5 Satz 1 VwGO). Die Klägerin hat keinen Anspruch darauf, dass sie auf ihren Antrag vom 13. März 2008 eine Genehmigung erhält und die der Beigeladenen erteilte Genehmigung aufgehoben wird.

Zwar war die Klägerin im Zeitpunkt März 2008 die einzige Bewerberin und nach § 13 PBefG besteht ein Rechtsanspruch auf die Erteilung der Genehmigung, wenn keine Versagungsgründe vorliegen. Der Beklagte war aber nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts berechtigt – wie oben dargelegt –, zur Neuerteilung auslaufender Linienverkehrsgenehmigungen einen als Ausschreibungsverfahren im weiteren Sinne zu verstehenden Genehmigungswettbewerb durchzuführen. Daraus folgt zwingend, dass außerhalb dieses Wettbewerbsverfahrens gestellte Genehmigungsanträge, die nicht dessen verfahrensrechtlichen Vorgaben entsprechen, nicht statthaft sind. Dass das Personenbeförderungsgesetz selbst keine Regelungen zur Setzung von materiellen Ausschlussfristen kennt, steht dem nicht entgegen. Denn sonst würde das Wettbewerbsverfahren unterlaufen und der damit verfolgte Zweck nicht erfüllt.

Die Klägerin stellte die Anträge im März vor dem in der Bekanntmachung genannten Stichtag 15. März 2008, ab dem den nachfragenden Antragstellern die zur Durchführung des Verfahrens notwendigen Unterlagen zur Verfügung gestellt werden sollten. Daher erfolgte die Antragstellung auch nicht auf den vom Beklagten gestalteten Antragsformularen. Damit handelte es sich bei diesen Anträgen nicht um Anträge innerhalb des Wettbewerbsverfahrens. Zum Zeitpunkt der Stellung der Anträge der Klägerin waren ihr die Tatsache der Durchführung eines Genehmigungswettbewerbs und die näheren Einzelheiten auf Grund der im Dezember 2007 durchgeführten Bekanntmachung auch bekannt.

Darüber hinaus konnte, da es um ein einheitliches Genehmigungsverfahren nach § 13 PbefG geht, der zeitlich später erfolgten Antragstellung im April 2008 nur die Erklärung entnommen werden, dass der vorherige Antrag aus März 2008 nicht mehr aufrecht erhalten werden sollte. Denn ein Unternehmer kann nur einen Antrag auf Erteilung einer bestimmten Verkehrsgenehmigung stellen. Beide Anträge waren auch ausdrücklich auf dasselbe Linienbündel gerichtet.

7. Der äußerst hilfsweise erhobene Antrag zur Durchführung eines neuen Auswahlverfahrens ist unbegründet, weil – wie oben dargelegt – die vom Beklagten vorgenommene Ausgestaltung des Genehmigungswettbewerbs nicht zu beanstanden ist.

Die Kostenentscheidung folgt aus den §§ 154 Abs. 1 und 3, 155 Abs. 1 Satz 1 VwGO. Die Klägerin hat hinsichtlich der begehrten Genehmigungen nur mit einem Bescheidungsantrag obsiegt. Insoweit trägt sie die Hälfte der Kosten. Die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen sind gem. § 162 Abs. 3 VwGO grundsätzlich erstattungsfähig, weil sie einen Klageabweisungsantrag gestellt hat.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 167 VwGO i.V.m. § 709 ZPO.

Die Berufung wird wegen grundsätzlicher Bedeutung zugelassen (§ 124a Abs. 1 Satz 1 i.V.m. § 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO). „Grundsätzliche Bedeutung“ im Sinne von § 124 Abs. 2 Nr. 3 VwGO besitzt eine Rechtssache nur dann, wenn zu erwarten ist, dass die Entscheidung im angestrebten Rechtsmittelverfahren zur Beantwortung von entscheidungserheblichen konkreten Rechts- oder Tatsachenfragen beitragen kann, die eine über den Einzelfall hinausgehende Tragweite besitzen und die im Interesse der Rechtseinheit oder Weiterentwicklung des Rechts einer Klärung bedürfen (so OVG Sachsen-Anhalt in st. Rspr., vgl. zuletzt Beschl. v. 25. August 2010 – 1 L 116/10 -, zit. nach JURIS m.w.N.). Es sind mehrere konkrete Rechtsfragen entscheidungserheblich – u.a. zur Ausgestaltung und Durchführung eines wettbewerblichen Genehmigungsverfahrens nach § 13 PbefG, zur Einordnung des Anrufbusverkehrs der Beigeladenen nach § 2 Abs. 6 i.V.m. § 42 PbefG und zur Auslegung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 -, die zur Fortbildung des Rechts über den Einzelfall hinaus fallübergreifend geklärt werden müssen. Diese Rechtsfragen sind auch ober- und höchstrichterlich noch nicht geklärt

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen dieses Urteil ist die Berufung an das Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt in Magdeburg statthaft. Die Berufung ist innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Urteils bei dem Verwaltungsgericht Halle, Thüringer Straße 16, 06112 Halle, einzulegen. Die Berufung muss das angefochtene Urteil bezeichnen. Die Berufung ist innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils zu begründen. Die Begründung ist, sofern sie nicht zugleich mit der Einlegung der Berufung erfolgt, bei dem Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt, Breiter Weg 203 – 206, 39104 Magdeburg, einzureichen. Vor ihrem Ablauf kann die Begründungsfrist auf Antrag von dem Vorsitzenden des Senats verlängert werden. Die Berufungsbegründung muss einen bestimmten Antrag sowie die im Einzelnen anzuführenden Gründe der Anfechtung enthalten.

Vor dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfeverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Dies betrifft auch die Einreichung der Berufungs- und der Berufungsbegründungsschrift.

Als Prozessbevollmächtigte vor dem Oberverwaltungsgericht sind zugelassen:

1. Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt sowie Kammerrechtsbeistände.
2. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Diplom-Juristen aus dem Beitrittsgebiet im Sinne des § 5 des Einführungsgesetzes zum Rechtsdienstleistungsgesetz oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder Diplom-Juristen aus dem Beitrittsgebiet im zuvor genannten Sinn anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse als Prozessbevollmächtigte vertreten lassen.
3. In Abgabeangelegenheiten: Auch Steuerberater, Steuerbevollmächtigte, Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer, Personen und Vereinigungen im Sinne des § 3 Nr. 3 a des Steuerberatungsgesetzes sowie Gesellschaften im Sinne des § 3 Nr. 2 des Steuerberatungsgesetzes, die durch Personen im Sinne des § 3 Nr. 1 des Steuerberatungsgesetzes handeln.
4. Berufsständische Vereinigungen der Landwirtschaft für ihre Mitglieder.
5. Gewerkschaften und Vereinigungen von Arbeitgebern sowie Zusammenschlüsse solcher Verbände für ihre Mitglieder oder für andere Verbände oder Zusammenschlüsse mit vergleichbarer Ausrichtung und deren Mitglieder.
6. In Angelegenheiten der Kriegsofopferfürsorge und des Schwerbehindertenrechts sowie der damit in Zusammenhang stehenden Angelegenheiten: Auch Vereinigungen, deren satzungsgemäße Aufgaben die gemeinschaftliche Interessenvertretung, die Beratung und Vertretung der Leistungsempfänger nach dem sozialen Entschädigungsgesetz oder der behinderten Menschen wesentlich umfassen und die unter Berücksichtigung von Art und Umfang ihrer Tätigkeit sowie ihres Mitgliederkreises die Gewähr für eine sachkundige Prozessvertretung bieten.
7. Juristische Personen, deren Anteile sämtlich im wirtschaftlichen Eigentum einer der in den Nummern 5 und 6 bezeichneten Organisationen stehen, wenn die juristische Person ausschließlich die Rechtsberatung und Prozessvertretung dieser Organisation und ihrer Mitglieder oder anderer Verbände oder Zusammenschlüsse mit vergleichbarer Ausrichtung und deren Mitglieder entsprechend deren Satzung durchführt, und wenn die Organisation für die Tätigkeit der Bevollmächtigten haftet.

Bevollmächtigte, die keine natürlichen Personen sind, handeln durch ihre Organe und mit der Prozessvertretung beauftragten Vertreter. Ein Beteiligter, der nach den Nummern 1 und 3 bis 7 zur Vertretung berechtigt ist, kann sich selbst vertreten.

Bei dem Verwaltungsgericht Halle und bei dem Oberverwaltungsgericht Sachsen-Anhalt können in allen Verfahrensarten auch elektronische Dokumente nach Maßgabe

der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei den Gerichten und Staatsanwaltschaften des Landes Sachsen-Anhalt vom 01. Oktober 2007 (GVBl. LSA 2007 S. 330), geändert durch Verordnung vom 09. Februar 2009 (GVBl. LSA 2009 S. 44) und durch Verordnung vom 25. August 2009 (GVBl. LSA 2009, S. 467), eingereicht werden.

Fenzel

Braun

Schneider

Beschluss

Der Streitwert wird auf € festgesetzt.

Gründe:

Die Festsetzung des Streitwertes beruht auf § 52 Abs. 1 GKG, wobei die Kammer in Anlehnung an den sog. Streitwertkatalog für die Verwaltungsgerichtsbarkeit (NVwZ 2004, 1327 ff.) II. Nr. 47.6 grundsätzlich einen Betrag von 20.000,- € je Linie ansetzt und von der Hälfte der bisher erfassten Linien bei einem Linienbündel ausgeht (vgl. OVG Sachsen-Anhalt, Beschlüsse v. 9. Februar 2007 und v. 23. Oktober 2007, jeweils a.a.O.). Diese Festsetzung erfasst auch den Antrag auf die Verpflichtung zur Erteilung der Zustimmung zu den Beförderungsentgelten und -bedingungen sowie zu den Fahrplänen. Soweit die Klägerin mit ihrem Hauptantrag die Genehmigung für das im April 2008 beantragte Linienbündel begehrt sowie hilfsweise die Wiedererteilung der im März 2008 beantragten Linien, ist gem. § 45 Abs. 1 Satz 3 GKG der höhere Wert maßgeblich. Es handelt sich vorliegend bei den (Einzel)genehmigungen für Linien und der Genehmigung für das Linienbündel um denselben Gegenstand i.S.d. § 45 Abs. 1 Satz 3 GKG. Denn die Anträge richteten sich jeweils auf Liniengenehmigungen für denselben Zeitraum und den im Wesentlichen selben örtlichen Bereich. Dementsprechend war von den sechs Linien auszugehen, die die Klägerin bedient und deren Weitererteilung sie mit ihrem Antrag aus März 2008 beantragt hatte. Der Hilfsantrag auf Durchführung eines neuen Auswahlverfahrens betrifft ebenfalls denselben Gegenstand i.S.d. § 45 Abs. 1 Satz 3 GKG.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen die Streitwertfestsetzung ist die Beschwerde an das Oberverwaltungsgericht des Landes Sachsen-Anhalt in Magdeburg statthaft, wenn der Wert des Beschwerdegegenstandes 200 Euro übersteigt. Die Beschwerde ist auch statthaft, wenn sie das Gericht wegen grundsätzlicher Bedeutung zugelassen hat. Die Beschwerde ist spätes-

tens innerhalb von sechs Monaten, nachdem die Entscheidung in der Hauptsache Rechtskraft erlangt oder das Verfahren sich anderweitig erledigt hat, bei dem Verwaltungsgericht Halle, Thüringer Straße 16, 06112 Halle, schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle einzulegen; § 129 a ZPO gilt entsprechend. Anträge und Erklärungen können ohne Mitwirkung eines Bevollmächtigten abgegeben werden. Ist der Streitwert später als einen Monat vor Ablauf dieser Frist festgesetzt worden, so kann die Beschwerde noch innerhalb eines Monats nach Zustellung oder formloser Mitteilung des Festsetzungsbeschlusses eingelegt werden.

Bei dem Verwaltungsgericht Halle und bei dem Oberverwaltungsgericht Sachsen-Anhalt können in allen Verfahrensarten auch elektronische Dokumente nach Maßgabe der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr bei den Gerichten und Staatsanwaltschaften des Landes Sachsen-Anhalt vom 01. Oktober 2007 (GVBl. LSA 2007 S. 330), geändert durch Verordnung vom 09. Februar 2009 (GVBl. LSA 2009 S. 44) und durch Verordnung vom 25. August 2009 (GVBl. LSA 2009, S. 467), eingereicht werden.

Fenzel

Braun

Schneider