SITZUNGSBERICHT
in der Rechtssache C-354/89 *

I — Sachverhalt

1. Gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 517/72 des Rates vom 28. Februar 1972 über die Einführung gemeinsamer Regeln für den Linienverkehr und die Sonderformen des Linienverkehrs mit Kraftomnibussen zwischen den Mitgliedstaaten (ABl. L 67, S. 19) werden der Linienverkehr und die Sonderformen des Linienverkehrs aufgrund einer Genehmigung betrieben. Die Entscheidungen über Anträge unter anderem auf Einrichtung eines Linienverkehrs oder einer Sonderform des Linienverkehrs werden in gegenseitigem Einvernehmen von den Mitgliedstaaten getroffen, in deren Hoheitsgebiet Fahrgäste aufgenommen oder abgesetzt werden. Führen die Verhandlungen zu keiner Einigung zwischen den Mitgliedstaaten, so kann die Kommission auf Antrag eines beteiligten Mitgliedstaats mit dem Streitfall befaßt werden.

Die Kommission trifft nach Anhörung der beteiligten Staaten so bald wie möglich eine Entscheidung, die den genannten Staaten mitgeteilt wird. Artikel 8 der Verordnung Nr. 517/72 lautet:

„(1) Ein Antrag auf Einrichtung eines Linienverkehrs oder einer Sonderform des Linienverkehrs wird geprüft, um festzustellen, ob die Bedienung des Verkehrs, der Gegenstand des Antrags ist, qualitativ wie auch quantitativ durch die vorhandenen Personenverkehrsdienste nicht bereits zufriedenstellend gewährleistet ist.

(2) Bei der Prüfung nach Absatz 1 werden insbesondere berücksichtigt:

a) die gegenwärtigen und vorhersehbaren Verkehrsbedürfnisse, die der Antragsteller zu befriedigen beabsichtigt,

b) beim Linienverkehr die Marktlage des Personenverkehrs in den betreffenden Gebieten.

(3) Bei der Prüfung nach Absatz 1 können auch die Möglichkeiten für die Einrichtung eines entsprechenden Verkehrsdienstes durch diejenigen Unternehmen, die in den betreffenden Gebieten bereits tätig sind, berücksichtigt werden."

Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung Nr. 517/72 lautet:

„Der Genehmigungsinhaber darf die Bedingungen, denen der Betrieb des Verkehrsdienstes unterliegt, nicht ohne vorherige Genehmigung des in Artikel 12 Absatz 2 genannten Mitgliedstaats ändern oder den Verkehrsdienst vor Ablauf der Genehmigung einstellen."

Gemäß dem erwähnten Artikel 12 Absatz 2 sind Anträge auf Änderung der Bedingungen, denen der Betrieb eines Verkehrsdienstes unterliegt, an den Mitgliedstaat zu richten, in dessen Hoheitsgebiet sich der Sitz des Unternehmens befindet.

* Verfahrenssprache: Französisch.

2. Am 9. Januar 1986 beantragte das Verkehrsunternehmen SARL Autocars Émile Frisch, Gesellschaft luxemburgischen Rechts mit Sitz in Luxemburg (im folgenden: Firma Frisch), bei der luxemburgischen Regierung die Genehmigung für die Einrichtung eines Sonder-Linienverkehrs für die Beförderung von Arbeitnehmern von Thil und verschiedenen anderen Ortschaften im Raum Thil (Frankreich) zu ihrer Arbeitsstelle im Keramikwerk Villeroy & Boch in Luxemburg und zurück. Es wurde vorgeschlagen, daß dieser Verkehrsdienst zwei tägliche Hin- und Rückfahrten mit Abfahrt ab Thil um 4.20 Uhr und um 12.20 Uhr und ab Luxemburg um 14.00 Uhr und um 22.00 Uhr für die Schichten 6.00 bis 14.00 Uhr und 14.00 bis 22.00 Uhr umfassen solle. Die Firma Villeroy & Boch unterstützte den Antrag der Firma Frisch und sagte eine Beteiligung an den Beförderungskosten für ihre Arbeitnehmer zu. Am 5. März 1987 stellte die Firma Frisch einen neuen Antrag auf Einrichtung eines Sonder-Linienverkehrs, der von dem ersten Antrag insofern abwich, als auch Arbeitnehmer der Firma ARBED, Dommeldange, befördert werden sollten. Die Firma ARBED würde sich an den Beförderungskosten ihres Personals nicht beteiligen.

Am 22. Januar 1986 ersuchte das luxemburgische Ministerium für Verkehr die Direction départementale de l'équipement de la Moselle (Behörde für Landesplanung des Departements Moselle) um Stellungnahme zu dem von der Firma Frisch gestellten Antrag. Die französische Behörde stimmte nicht zu, da sie der Auffassung war, daß die Einrichtung des neuen Verkehrsdienstes den Interessen der Schiocchet SARL mit Sitz in Beuvillers, 54560 Frankreich, schaden könne. Im Laufe der Kontakte zwischen der luxemburgischen und der französischen Verwaltung schlug letztere eine Aufteilung des Fahrgastaufkommens zwischen den Firmen Frisch und Schiocchet vor. Diese Aufteilung lehnten die luxemburgischen Behörden ab. Am 14. März 1988 befaßte die luxemburgische Regierung gemäß Artikel 14 der Verordnung Nr. 517/72 die Kommission, um deren Entscheidung über den Genehmigungsantrag der Firma Frisch herbeizuführen.

3. Am 7. September 1989 erließ die Kommission die Entscheidung 89/524/EWG über eine Streitigkeit zwischen Luxemburg und Frankreich betreffend die Einrichtung eines Sonder-Linienverkehrs für die Beförderung von Personen zwischen beiden Staaten (ABl. L 272, S. 18). Darin heißt es:

„Die zuständige Behörde des Großherzogtums Luxemburg erteilt der SARL Autocars Emile Frisch die Genehmigung zur Einrichtung eines Sonder-Linienverkehrs zwischen Thil (Frankreich) und Luxemburg für die Arbeitnehmer des Werks der Firma Villeroy & Boch mit Abfahrt in Thil um 4.20 Uhr und um 12.20 Uhr und vom Werk Villeroy & Boch um 14.00 Uhr und um 22.00 Uhr, mit dem folgende Orte bedient werden:

Thil — Hussigny — Tiercelet — Aumetz — Beuvillers — Audun-le-Roman — Serrouville — Errouville — Crusnes — Cantebonne — Villerupt — Audun-le-Tiche — Esch/Alzette — Schifflange — Werk Villeroy & Boch.

Die Benutzung dieses Verkehrsdienstes ist den Arbeitnehmern des Werks der Firma Villeroy & Boch in Luxemburg, rue de Rollingergrund 330, 1018 Luxemburg, vorbehalten."

4. Schon 1982 hatte die Kommission mit ihrer Entscheidung 82/595/EWG vom 10. August 1982 zur Beilegung der Streitigkeit zwischen dem Großherzogtum Luxemburg und der Französischen Republik betreffend die Erneuerung der Genehmigungen für bestimmte Sonderformen des Linienverkehrs (ABl. L 244, S. 32) eine Streitigkeit zwischen diesen beiden Staaten entschieden, der eine Auseinandersetzung zwischen den gleichen Firmen — Frisch und Schiocchet — um die Erneuerung der Genehmigungen für bestimmte Sonderformen des Linienverkehrs zugrunde lag.

II — Verfahren vor dem Gerichtshof

5. Die Klage der Firma Schiocchet ist am 20. November 1989 in das Register der Kanzlei des Gerichtshofes eingetragen worden. Das schriftliche Verfahren ist ordnungsgemäß abgelaufen.

6. Auf Bericht des Berichterstatters hat der Gerichtshof nach Anhörung des Generalanwalts beschlossen, die mündliche Verhandlung ohne vorherige Beweisaufnahme zu eröffnen.

7. Mit Entscheidung vom 7. November 1990 hat der Gerichtshof gemäß Artikel 95 §§ 1 und 2 der Verfahrensordnung die Rechtssache an die Zweite Kammer verwiesen.

III — Anträge der Parteien

8. Die Firma *Schiocchet* als Klägerin beantragt,

— die Entscheidung vom 7. September 1989 (89/524/EWG) für nichtig zu erklären.

9. Die *Kommission* als Beklagte beantragt,

— die Klage der Firma Schiocchet abzuweisen und

— dieser die Kosten aufzuerlegen.

IV — Vorbringen der Parteien

A — *Zulässigkeit*

10. Die *Klägerin* ist der Auffassung, ein Rechtsschutzinteresse für die Nichtigkeitsklage gegen die Entscheidung 89/524 zu haben. Denn nach dieser Entscheidung solle der Firma Frisch, die unmittelbare Wettbewerberin der Klägerin sei, die Einrichtung eines Sonder-Linienverkehrs genehmigt werden, der sich zumindest teilweise mit den von ihr betriebenen Linien überschneide. Ihre Stellung als Betreiberin von grenzüberschreitenden Linien würde verbessert, wenn die beanstandete Entscheidung für nichtig erklärt würde. Unter diesen Umständen habe sie ein hinreichendes Interesse an der Nichtigerklärung der Entscheidung 89/524.

11. Die Klägerin macht geltend, die streitige Entscheidung betreffe sie unmittelbar und individuell, obwohl sie nicht an sie gerichtet sei. Die aufgrund der Entscheidung 89/524 erteilte Genehmigung füge ihr im Hinblick auf die Linien für die Beförderung von Personen, die sie als einzige in der Region betreibe und mit denen die durch die fragliche Entscheidung genehmigte Linie unmittelbar konkurriere, einen unmittelbaren Schaden zu. Zur Untermauerung dieser Auffassung verweist die Klägerin auf das Urteil des Gerichtshofes vom 3. Mai 1978 in der Rechtssache 112/77 (Töpfer/Kommission, Slg. 1978, 1019).

B — *Begründetheit*

12. Die Klägerin macht erstens geltend, daß die Kommission die „lange Tradition des rechtswidrigen Verhaltens der Firma Frisch" und die „beständige und strenge Einhaltung des geltenden Rechts durch die Firma Schiocchet" hätte berücksichtigen müssen.

Zur Begründung dieses Vorbringens verweist die Klägerin darauf, daß die Firma Frisch seit 1970 für die Firma Villeroy & Boch die Beförderung des im französischen Grenzgebiet wohnhaften Personals durchgeführt habe. Die Firma Frisch habe täglich die Linien 1) Luxemburg — Audun-le-Tiche, 2) Luxemburg — Errouville, 3) Luxemburg — Longwy und wöchentlich die Linie Luxemburg — Schifflange bedient. Es handle sich um grenzüberschreitenden Verkehr im Sinne von Artikel 4 der Verordnung Nr. 117/66/EWG des Rates vom 28. Juli 1966 über die Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen (ABl. 1966 Nr. 147, S. 2688). Diese Art von grenzüberschreitendem Verkehr sei nach Artikel 2 der Verordnung Nr. 517/72 genehmigungspflichtig gewesen. Zumindest während des Zeitraums 1970 bis 1976 habe die Firma Frisch diesen Sonder-Verkehr ohne die erforderlichen Genehmigungen durchgeführt, da sie diese für die vier genannten Linien erst 1977 beantragt habe. Danach habe die Firma Frisch zunächst nur vorläufige Genehmigungen erhalten, da die von den luxemburgischen Behörden um Stellungnahme ersuchten französischen Behörden ihre Zustimmung zu diesen Genehmigungen immer verweigert hätten und das Großherzogtum Luxemburg daraufhin die Kommission befaßt habe, die mit der Entscheidung 82/595 zugunsten der Firma Frisch entschieden habe.

Außerdem habe die Firma Frisch, die wegen der von der Kommission in der Entscheidung 82/595 aufgezeigten Zuwiderhandlungen von den französischen Gerichten strafrechtlich verurteilt worden sei, diese Urteile nicht beachtet.

Darüber hinaus habe die Firma Frisch ständig versucht, die Grenzen zu überschreiten, die durch die erteilten Genehmigungen festgelegt worden seien. So habe sie seit Erlaß der Entscheidung 89/524 unter Verstoß gegen Artikel 4 Absatz 2 und Artikel 12 der Verordnung Nr. 517/72 die in der beanstandeten Entscheidung der Kommission festgelegten Bedingungen für den Betrieb der Linien geändert. Zum einen gehe aus einer betrieblichen Mitteilung der Firma Villeroy & Boch vom 28. November 1989 hervor, daß die Firma Frisch in Thil um 4.30 Uhr und um 12.30 Uhr und vom Werk Villeroy & Boch um 14.15 Uhr und um 22.15 Uhr abgefahren sei, wogegen die beanstandete Entscheidung für die Abfahrten in Thil die Zeiten 4.20 Uhr und 12.20 Uhr und für die vom Werk die Zeiten 14.00 Uhr und 22.00 Uhr vorschreibe. Zum anderen bediene die Firma Frisch nicht alle fünfzehn von der Kommission in ihrer Entscheidung 89/524 genannten Haltestellen. So würden die Ortschaften Beuvillers, Audun-le-Roman, Serrouville, Thil, Hussigny und Tiercelet von der Firma Frisch nicht mehr bedient. Daß die letzten drei Haltestellen aufgegeben worden seien, schließt die Klägerin aus einem Protokoll eines Gerichtsvollziehers für den 27. Februar 1990, aus dem insbesondere hervorgeht, daß die Firma Frisch „den Auftrag hat, Fahrgäste in Aumetz aufzunehmen und nach Luxemburg zurückzufahren". Derartige Änderungen, die einseitig unter Verstoß gegen Artikel 4 Absatz 2 der Verordnung Nr. 517/72 vorgenommen worden seien, rechtfertigten den Widerruf der fraglichen Genehmigung.

Zudem habe die Firma Frisch Zuwiderhandlungen im Rahmen des gemäß der Genehmigung Nr. 211/8/88 der luxemburgischen Behörden betriebenen Sonder-Linienverkehrs begangen. Die Firma Frisch setze auf dieser Strecke gleichzeitig zwei Busse ein, von denen der zweite erst abfahre, wenn der Bus der Klägerin in Sicht sei, und zwar zu dem einzigen Zweck, mit diesem unmittelbar in Wettbewerb zu treten. Alle diese Erwägungen stellten ein Bündel von Anzeichen für die Unredlichkeit der Firma Frisch gegenüber der Klägerin dar.

Die Firma Schiocchet selbst habe 1975 die Genehmigung für den Betrieb der Linie Boulange — Luxemburg beantragt. Diese Genehmigung sei ihr erteilt worden, nach-

dem die luxemburgischen Behörden ihre Zustimmung erklärt hätten. 1983 und dann 1985 und 1986 habe sie erfolglos die Erweiterung dieser Linie beantragt. Sie habe daher davon abgesehen, die in dem abgelehnten Erweiterungsantrag genannten Haltestellen zu bedienen, was bedeute, daß ihr die Aufnahme von Fahrgästen auf luxemburgischem Gebiet untersagt sei. Sie habe das Gemeinschaftsrecht und die Grenzen, die durch die erteilten Genehmigungen festgelegt worden seien, strikt eingehalten.

13. Zweitens ist die Klägerin der Auffassung, daß die Firma Frisch keine rechtliche Grundlage für ihren Antrag auf ausschließlichen Betrieb der Linie Thil — Luxemburg habe, da der von ihr vorgeschlagene Sonder-Linienverkehr nicht den Kriterien des Artikels 8 der Verordnung Nr. 517/72, insbesondere des Absatzes 2 Buchstabe a dieses Artikels entspreche.

Zunächst hätte die Kommission, was die Haltestellen Aumetz, Errouville, Crusnes und Thil betreffe, den luxemburgischen Behörden die Genehmigung für die Firma Frisch verweigern müssen, da diese Haltestellen bereits von der Klägerin zugunsten der Arbeitnehmer von Villeroy & Boch bedient würden.

Zudem habe die Klägerin am 4. Februar 1985 eine Genehmigung für die Bedienung der Haltestellen Beuvillers, Audun-le-Roman und Hussigny beantragt. Dieser Antrag, der von der Firma Frisch zuvor noch nicht bediente Haltestellen betreffe und der älter als der Antrag der Firma Frisch vom 9. Januar 1986 sei, hätte von der Kommission bei Erlaß der streitigen Entscheidung berücksichtigt werden müssen.

Darüber hinaus habe die Klägerin durch den Betrieb der Linie Boulange — Luxemburg ein tatsächliches, tägliches Restbedürfnis befriedigt. Diese Linie überschneide sich teilweise mit der Linie Luxemburg-Thil. Zum Nachweis dafür legt die Klägerin 45 Bestätigungen von Arbeitnehmern der Firma Villeroy & Boch vor, die zu ihrer Zufriedenheit ihre Transportleistung in Anspruch nähmen. Elf dieser Arbeitnehmer seien jedoch durch die Ablehnung des Erweiterungsantrags der Klägerin für die Linie Boulange — Luxemburg in Mitleidenschaft gezogen. Gleiches gelte für den potentiellen 211001|Kundenkreis der Grenzgänger, die bei den Organen der Europäischen Gemeinschaften in Luxemburg beschäftigt seien. Aufgrund dieser Tatsachen hätte die Kommission einer Teilung der Linien zwischen der Klägerin und der Firma Frisch, wie sie von den französischen Behörden im Laufe der Verhandlungen vorgeschlagen worden sei, zustimmen müssen.

Schließlich seien die von der Firma Frisch vorgenommenen Änderungen der in den beanstandeten Entscheidungen festgelegten Betriebsbedingungen zu berücksichtigen. Sollte es sich als zutreffend erweisen, daß die Firma Frisch bestimmte Ortschaften nicht bediene, wie zum Beispiel Beuvillers, Audun-le-Roman, Serrouville, Thil, Hussigny und Tiercelet, so bedeute dies entweder, daß die Kommission entgegen Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung 517/72 nicht die „gegenwärtigen und vorhersehbaren" Verkehrsbedürfnisse berücksichtigt habe, oder daß die Firma Frisch den ursprünglichen Antrag auf Genehmigung nur gestellt habe, um der Klägerin durch Irreführung der Kommission über die tatsächlichen Bedürfnisse, die die Firma Frisch mit der neuen Linie befriedigen wollte, zu schaden.

14. Als letzten Punkt führt die Klägerin an, daß der ausschließliche Betrieb der Linie Thil — Luxemburg durch die Firma Frisch ihre Verdrängung aus diesem Verkehrsdienst und die Schaffung eines Monopols zugunsten der Firma Frisch zur Folge habe. Dies sei besonders unbillig, da es um eine Linie gehe, die ab Errouville der von ihr betriebenen Linie Boulange — Luxemburg folge, da sie auf dieser Linie als einzige eine

tatsächlich genutzte Genehmigung innehabe und da es sich schließlich um eine natürliche Verlängerung der Linie Boulange — Luxemburg handele, für die sie Anträge auf Genehmigung gestellt habe, die älter als die der Firma Frisch seien. Die Linie Boulange — Luxemburg sei die einzige von ihr betriebene Linie, während die Firma Frisch vier Linien betreibe. Dieses Ungleichgewicht werde dadurch verstärkt, daß die Firma Villeroy & Boch ihre Arbeitnehmer dazu dränge, die Verkehrsdienste der Firma Frisch zu benutzen. Wenn die Gemeinschaftsregelung über den grenzüberschreitenden Verkehr darauf abziele, die Verkehrsdienste entsprechend den Bedürfnissen einzurichten und dabei einen normalen Wettbewerb aufrechtzuerhalten, so dürfe sie nicht dazu führen, daß der Verkehrsdienst eines beständig um Rechtstreue bemühten Verkehrsunternehmens in einem Ausmaß beschränkt werde, daß er fast nicht mehr vorhanden sei. Die streitige Entscheidung bewirke unmittelbar und sofort, daß jeder Wettbewerb mit der Firma Frisch ausgeschaltet werde. Die Firma Frisch werde sich also faktisch auf absehbare Zeit in einer Monopolsituation befinden. Die Entscheidung der Kommission führe ganz einfach zur Verdrängung der Klägerin. Die Bedingungen eines normalen Wettbewerbs in dieser Region auf dem Gebiet des Omnibusverkehrs seien nicht mehr gewährleistet.

15. Die *Kommission* macht geltend, daß die Firma Frisch ab dem 21. Januar 1977 über ordnungsgemäße Genehmigungen für den Betrieb von vier grenzüberschreitenden Linien verfügt habe; Frankreich habe später die Erneuerung dieser Genehmigungen abgelehnt. Seit dem 10. August 1982 verfüge die Firma Frisch wieder über ordnungsgemäße Genehmigungen; der auf das rechtswidrige Verhalten der Firma Frisch gestützte Klagegrund, soweit er sich auf die Ereignisse vor Erlaß der Entscheidung 82/595 beziehe, sei zurückzuweisen, da diese Entscheidung die Situation der Firma Frisch mit dem geltenden Recht in Einklang bringe. Soweit sich dieser Klagegrund auf Ereignisse nach der Entscheidung 82/595 beziehe, sei er unbegründet.

Die Kommission ist, was die zwischen 1982 und dem 7. September 1989 begangenen Zuwiderhandlungen betrifft, der Auffassung, daß sie Erwägungen, die auf dem angeblich „rechtswidrigen Verhalten" der Firma Frisch beruhten, nicht über die Erwägungen habe stellen dürfen, die sich aus der Prüfung der Verkehrsbedürfnisse und der Angemessenheit des beabsichtigten Verkehrsdienstes für diese Bedürfnisse ergeben hätten. Die französischen Behörden schienen diesen Standpunkt zu teilen, da sie in dem Schriftsatz, den sie im Rahmen des Verfahrens bei ihr eingereicht hätten, das zu der beanstandeten Entscheidung geführt habe, eine Aufteilung der Linie zwischen der Firma Frisch und der Klägerin vorgeschlagen und nicht auf ein „rechtswidriges Verhalten" der Firma Frisch hingewiesen hätten. Die Klägerin tue nichts dar, was als Beweis der Behauptung geeignet wäre, daß eine der vier von der Entscheidung 82/595 betroffenen Linien ordnungswidrig betrieben werde. Im übrigen habe Frisch den ordnungswidrigen Betrieb der Linie Boulange — Luxemburg seit dem 28. Juli 1982 eingestellt.

Zu den seit Erlaß der Entscheidung 89/524 vom 7. September 1989 eingetretenen Tatsachen ist die Kommission der Auffassung, daß die Rechtmäßigkeit einer Entscheidung nach den tatsächlichen und rechtlichen Umständen zum Zeitpunkt des Erlasses der Entscheidung zu beurteilen sei. Solche Tatsachen rechtfertigten die Aufhebung der angefochtenen Entscheidung nur dann, wenn sie einen offensichtlichen Beurteilungsfehler der Kommission offenbarten. Dies sei nicht der Fall, was die Änderung der Abfahrtszeiten in Thil und vom Werk betreffe, da ein Unterschied von zehn bis fünfzehn Minuten den Genehmigungsgegenstand nicht in Frage stelle und da nicht feststehe, ob solche Abweichungen als Änderungen angese-

hen werden könnten, die dem Verfahren von Artikel 12 Absatz 2 der Verordnung Nr. 517/72 unterlägen. Dies sei auch nicht der Fall, was die Änderungen in bezug auf die Bedienung einzelner der fünfzehn vorgesehenen Haltestellen betreffe. Die Regelung der Verordnung Nr. 517/72 sei eine Genehmigungsregelung, die die Haltestellen bestimme, an denen Fahrgäste aufgenommen werden könnten, ohne daß dies zwingend der Fall sein müsse. Eine solche Genehmigung räume unter Berücksichtigung der bestehenden und vorhersehbaren Bedürfnisse die Möglichkeit einer Bedienung der aufgeführten Ortschaften ein und enthalte insoweit keine Verpflichtung, alle genannten Haltestellen zu bedienen. Im vorliegenden Fall habe die der Firma Frisch erteilte Genehmigung eine Gültigkeitsdauer von zwei Jahren, und es sei möglich, daß die Bedürfnisse sich weiterentwickelten und eine Bedienung der von den Klägern genannten Ortschaften unverzichtbar machten. Es sei verfrüht, aus der Einbeziehung der Ortschaften Beuvillers, Audun-le-Roman und Serrouville in die Fahrstrecke, die in der beanstandeten Entscheidung beschrieben sei, auf einen offensichtlichen Beurteilungsfehler der Kommission zu schließen. Zudem könne die Nichtbedienung von Thil, d'Hussigny und Tiercelet am 27. Februar 1990 auf besonderen Umständen beruhen, wie zum Beispiel Urlaub oder Krankheit der Arbeitnehmer, die von diesen Haltestellen Gebrauch machten. Der Widerruf der streitigen Genehmigung falle nicht in den Rahmen des durch die Klage vor dem Gerichtshof anhängig gemachten Verfahrens.

Zu den angeblichen Zuwiderhandlungen im Zusammenhang mit einer gemäß der Genehmigung Nr. 211/8/88 betriebenen Linie führt die Kommission aus, daß diese Genehmigung, die älter als die beanstandete Entscheidung sei, eine andere als die durch die streitige Entscheidung genehmigte Linie betreffe. Zudem scheine die Tatsache, daß die Firma Frisch auf dieser anderen Linie zwei Busse einsetze, nicht im Widerspruch zu der Genehmigung Nr. 211/8/88 zu stehen, die besage, daß „verschiedene Omnibusse des Unternehmens" (Frisch) eingesetzt werden könnten. Außerdem könne ein solcher Doppeleinsatz durch die Anzahl möglicher Fahrgäste gerechtfertigt sein.

16. Die Kommission macht geltend, daß sie ihre Entscheidung 89/524 gemäß den Grundsätzen des Artikels 8 der Verordnung Nr. 517/72 erlassen habe.

Die Verkehrsbedienung, die der Antrag zum Gegenstand gehabt habe, sei nicht schon durch bestehende Personenverkehrsdienste gewährleistet gewesen, da zu den Zeiten, zu denen die 6-Uhr- und die 14-Uhr-Schicht kämen und gingen, kein Verkehrsdienst bestanden habe und bestimmte Haltestellen zu keiner Zeit bedient worden seien. Hierzu verweist die Kommission auf die neunte Begründungserwägung der streitigen Entscheidung, wonach der neue Verkehrsdienst „den nachweislichen Bedarf in dem fraglichen Gebiet in quantitativer und qualitativer Hinsicht befriedigt, da er rund 50 Arbeitnehmern der 6-Uhr-Schicht und der 14-Uhr-Schicht von Villeroy & Boch, die keine öffentlichen Verkehrsdienste für die Fahrt zu ihrer Arbeitsstelle und zurück benutzen können, eine zeitlich günstige Beförderung bietet. Die Linienführung soll verschiedene Ortschaften, die gegenwärtig zu den fraglichen Zeiten mit öffentlichen Verkehrsdiensten nicht bedient werden, umfassen."

Die Kommission ist der Ansicht, daß sie die Qualität des geplanten Verkehrsdienstes berücksichtigt habe, indem sie in der elften Begründungserwägung ihrer Entscheidung ausgeführt habe, daß ein Sonder-Linienverkehrsdienst für die Arbeitnehmer von Villeroy & Boch insofern die zweckmäßigste Form eines Verkehrsdienstes darstelle, als sich dieser Dienst ohne weiteres an ihre Bedürfnisse anpassen lasse.

Sie habe „die Möglichkeiten für die Einrichtung eines entsprechenden Verkehrsdienstes durch diejenigen Unternehmen, die in den betreffenden Gebieten bereits tätig sind" im Sinne von Artikel 8 Absatz 3 der Verordnung Nr. 517/72 berücksichtigt. Insoweit weist die Kommission auf die zwölfte Begründungserwägung der beanstandeten Entscheidung hin, in der es heißt: „Der von der Firma Frisch vorgeschlagene Fahrplan ist günstiger und der Verkehrsdienst schneller als der Linienverkehrsdienst, den Schiocchet für die 6-Uhr-Schicht ... vorsieht. Schiocchet sieht nicht die Einrichtung eines Verkehrsdienstes für die Beförderung der Arbeitnehmer der 14-Uhr-Schicht vor." Die Kommission fügt insoweit hinzu, daß die von den französischen Behörden vorgeschlagene Aufteilung der Linien zwischen den Firmen Frisch und Schiocchet nur den morgendlichen Verkehrsdienst habe betreffen können, den die Klägerin nur vorgesehen habe, und daß die von der Firma Frisch für diesen Verkehrsdienst vorgeschlagenen Leistungen den bestehenden Bedürfnissen besser als die der Klägerin entsprochen hätten.

Was insbesondere die „gegenwärtigen und vorhersehbaren Verkehrsbedürfnisse" im Sinne von Artikel 8 Buchstabe a der Verordnung Nr. 517/72 anbelangt, so führt die Kommission aus, zwar habe die Klägerin für die Haltestellen Aumetz, Errouville und Crusnes einen Verkehrsdienst tatsächlich gewährleistet, dies sei aber auch durch die Firma Frisch geschehen. Dieser Verkehrsdienst sei von der Klägerin nur zu Zeiten gewährleistet worden, die es den Fahrgästen ermöglichten, um 6.45 Uhr in Luxemburg zu sein, wogegen der Verkehrsdienst der Firma Frisch ihnen ermöglicht habe, um 5.45 Uhr und um 6.45 Uhr in Luxemburg zu sein. Wenn die Klägerin auch als einzige Thil bedient habe, so sei dies nur zu einer Zeit geschehen, die es den Fahrgästen ermöglicht habe, um 6.45 Uhr und nicht um 5.45 Uhr in Luxemburg zu sein; dies sei für Arbeitnehmer der 6-bis-14-Uhr-Schicht nicht geeignet gewesen. Das Argument, das die Klägerin daraus herleite, daß sie unter ihren Fahrgästen Arbeitnehmer des Werks Villeroy & Boch gehabt habe, verliere damit jede Bedeutung.

Zu den 45 Bestätigungen, die die Klägerin zur Unterstützung ihrer Behauptung eingereicht hat, daß sie ein tägliches Restbedürfnis befriedige, führt die Kommission aus, falls die elf unzufriedenen Arbeitnehmer zu einer Schicht gehörten, die um 6.00 Uhr beginne, würden sie durch den Verkehrsdienst der Firma Frisch zufriedengestellt, und falls sie ihre Arbeit zu einer anderen Zeit begännen, sei ihr Bedürfnis von der Kommission im Rahmen der Prüfung des Antrags auf einen Verkehrsdienst für die 6-Uhr- und die 14-Uhr-Schicht nicht zu berücksichtigen gewesen.

Zum Argument der Klägerin, ihr Antrag sei älter, führt die Kommission aus, daß sich aus dem Wortlaut von Artikel 8 der Verordnung Nr. 517/72 ergebe, daß die Reihenfolge der Einreichung der Anträge nicht berücksichtigt werde. Außerdem habe der Erweiterungsantrag der Klägerin nur Hussigny betroffen, wogegen die beanstandete Entscheidung fünfzehn Haltestellen betreffe, von denen drei weder von der Firma Frisch noch von der Klägerin bedient worden seien. Der Antrag der Klägerin habe es dieser jedenfalls nicht ermöglicht, Beuvillers und Audun-le-Roman zu bedienen und allen räumlichen Bedürfnissen zu entsprechen, die von der beanstandeten Entscheidung umfaßt würden. Da der Erweiterungsantrag der Klägerin überdies keinen Fahrplan für die Bedienung von Hussigny enthalten habe, sei es wenig wahrscheinlich gewesen, daß die von der Klägerin geplante Bedienung das gleiche zeitliche Bedürfnis befriedigen würde wie die Bedienung, die die Firma Frisch vorgeschlagen habe, die im Gegensatz zur Klägerin eine Bedienung für die 14-Uhr-Schicht vorgesehen habe.

Die Kommission fügt hinzu, daß sie mit einem Antrag auf einen Verkehrsdienst zugunsten der Arbeitnehmer der 6-Uhr- und der 14-Uhr-Schicht von Villeroy & Boch befaßt worden sei und daß sie die Bedürfnisse des potentiellen Kundenkreises der Ar-

beitnehmer, die nach den Bürozeiten der Bediensteten die Räume der Dienststellen der Gemeinschaftsorgane in Luxemburg reinigten, nicht zu berücksichtigen gehabt habe. Diese Bedürfnisse stünden in keinem Zusammenhang mit denen der Arbeitnehmer von Villeroy & Boch, und die von den französischen Behörden vorgeschlagene Aufteilung hätte es nicht ermöglicht, diesen Bedürfnissen zu entsprechen, da die Klägerin nur einen Verkehrsdienst am Morgen und keinen am Abend vorgesehen habe.

17. Die Kommission weist darauf hin, daß Gegenstand des Antrags der Firma Frisch die Einrichtung eines Sonder-Linienverkehrs gewesen sei und der Antrag also nicht unter dem Aspekt der „Marktlage des Personenverkehrs in den betreffenden Gebieten" im Sinne von Artikel 8 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung Nr. 517/72 habe geprüft werden müssen, der für Anträge auf Einrichtung eines Linienverkehrs im Sinne der Verordnung Nr. 117/66 gelte. Daher greife der von der Klägerin vorgetragene Klagegrund, die beanstandete Entscheidung schaffe ein Monopol zugunsten der Firma Frisch, nicht durch.

Darüber hinaus sei dieser Klagegrund unbegründet, weil sich der Verkehrsdienst der Klägerin auf der Linie Boulange — Luxemburg von dem Verkehrsdienst unterscheide, den die Firma Frisch aufgrund der beanstandeten Entscheidung betreibe. Zum einen richte sich der Verkehrsdienst der Klägerin an alle möglichen Interessenten, wogegen der Verkehrsdienst der Firma Frisch ausschließlich die Arbeitnehmer von Villeroy & Boch betreffe. Zum anderen sehe er die Beförderung zu späteren Zeiten vor, die für Arbeitnehmer mit normalen Arbeitszeiten interessant sein könnten. Der neu eingerichtete Verkehrsdienst stehe mit dem Verkehrsdienst der Klägerin nicht in unmittelbarem Wettbewerb. Der „Markt", dem er zuzuordnen sei, sei verschieden und überschneide sich nicht mit demjenigen, auf dem die Klägerin aktiv sei. Die Erteilung der Genehmigung, die die Firma Frisch für den Betrieb der Linie Thil — Luxemburg beantragt habe, führe nicht zur Schaffung einer Monopolsituation.

G. F. Mancini
Berichterstatter