

Melanie Oertel
Dipl. Betr.wirt (FH) Rolf Valussi

Direktvergaben vor oder nach Inkrafttreten der neuen Verordnung?

Eine Abwägung der Gründe pro und contra schnelle Direktvergaben

Am 3. Dezember 2009 wird die neue EG-Verordnung Nr. 1370/2007 in Kraft treten, die für den Anwendungsbereich ihrer Vergaberegeln die Direktvergabemöglichkeit an einen „internen Betreiber“ vorsieht. Im Verhältnis zur bislang bestehenden Möglichkeit einer „Inhouse-Vergabe“ haben sich die Zulässigkeitsanforderungen zum Teil geändert. Aufgabenträger, die demnächst einen Verkehrsvertrag direkt vergeben möchten, stehen damit vor der Frage, ob sie dies noch auf Grundlage des derzeit geltenden Rechts oder aber erst nach Inkrafttreten der neuen Verordnung vollziehen.

Ziel der Überlegungen muss es sein, den Prozess so zu organisieren, dass rechtssicher bzw. rechtlich möglichst risikolos exklusiv mit dem zu betrauenden Unternehmen verhandelt und der Vertrag abgeschlossen werden kann (Direktvergabe). Dazu gehört auch, dass das Unternehmen die nach PBefG erforderlichen Liniengenehmigungen (wieder) erhält. Die Entscheidung wird deshalb auch durch die

anstehende Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) beeinflusst.¹

Nach altem oder neuem Recht?

In dem vorliegenden Beitrag werden die Risiken einer Direktvergabe in den beiden Alternativen „altes Recht“ und „neues Recht“ einander gegenübergestellt und gewürdigt. Diese stellen sich wie folgt dar:

>> *Altes Recht:* Vergabe, Vertragsschluss und Genehmigungserteilung vor dem 3. Dezember 2009 (Vergabe nach den Inhouse-Regeln des Vergaberechts bzw. der Rechtsprechung des EuGH, eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge des Unternehmens², evtl. vorgezogene Genehmigungserteilung).

¹ Untersucht wird die Konstellation, in der dem Aufgabenträger beide Alternativen offenstehen (Auslaufen der Liniengenehmigungen nach dem 3.12.2009 bei möglicher Genehmigungserteilung vor diesem Zeitpunkt).

² Die Alternative einer gemeinwirtschaftlichen Genehmigung nach dem Vorbild von Berlin und die nach Ansicht der Autoren durch Inkrafttreten der VO (EG) Nr. 1370/2007 nicht wesentlich veränderte

>> *Neues Recht*: Abschluss eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA) nach dem 3. Dezember 2009 (Direktvergabe an einen internen Betreiber vor Auslaufen der Genehmigungen nach den Regelungen der VO (EG) Nr. 1370/2007).

>> **Risiken nach altem und neuem Recht**

>> Genehmigungsrecht

>> *Altes Recht*

Die Schwierigkeiten bei Anwendung des „alten Rechts“ liegen in dem knappen Zeitfenster, welches bis zum 3. Dezember 2009 noch offen steht.

Durch die zeitliche Organisation der Verfahrensentscheidungen ist sicherzustellen, dass auf die Genehmigungserteilung tatsächlich „altes Recht“ anwendbar ist. Maßgeblich für die Frage des anwendbaren Rechts ist der Zeitpunkt der letzten Behördenentscheidung.³ Bei „einfacher“ Betrachtung ist dieses die Entscheidung der Genehmigungsbehörde. Sollte jedoch ein Dritter gegen die Genehmigungserteilung an das Unternehmen Widerspruch einlegen, müsste auch die Entscheidung über den Widerspruch noch vor dem 3.12.2009 getroffen werden, damit nicht über den Widerspruch bereits auf Basis des neuen Rechts entschieden wird.⁴

Frage der Nutzbarkeit des Querverbunds werden hier außer Betracht gelassen.

³ So erfolgt die Rechtmäßigkeitsprüfung im Widerspruchsverfahren immer auf Grundlage der Rechtslage im Zeitpunkt der Nachprüfung, vgl. Kopp/Schenke, VwGO Kommentar, 15. Aufl. 2007, § 68 Rn. 15.

⁴ Einen Anspruch dahingehend, dass ein Verfahren nach dem Recht beendet wird, mit dem es begonnen wurde kennt die VO (EG) Nr. 1370/2009 nicht. Sie geht vielmehr davon aus, dass durch den zweijährigen Übergangszeitraum ausreichend Zeit ver-

Um hier sicherzugehen, muss demnach der Genehmigungsantrag ein Jahr zuvor gestellt werden (6 Monate Bescheidungsfrist der Genehmigungsbehörde, 6 Monate „Puffer“ für ein eventuelles Widerspruchsverfahren). Spätester Zeitpunkt nach altem Recht für die Beantragung der Wiedererteilung der Liniengenehmigung wäre damit der 2. Dezember 2008.

Zum Zeitpunkt, zu dem der Genehmigungsantrag gestellt werden kann, muss jedoch der Finanzierungsvertrag bereits geschlossen sein, da die finanzielle Leistungsfähigkeit über die gesamte Genehmigungslaufzeit hinweg Prüfungsgegenstand bei der Genehmigungserteilung nach § 13 PBefG ist und das Unternehmen diese nicht auf sonstige Weise nachweisen könnte.

Ein Vertragsschluss noch bis Ende dieses Jahres ist angesichts des erforderlichen Vorlaufs (Beschlussfassung zur Inhousevergabe in den politischen Entscheidungsgremien, Leistungsbeschreibung, Vertragsverhandlungen) nicht realisierbar, wenn nicht zum jetzigen Zeitpunkt bereits alle vorbereitenden Maßnahmen abgeschlossen sind. Kann das Zeitfenster für den Vertragsschluss nicht eingehalten werden, wären die Beteiligten in hohem Maße von der Motivation der Genehmigungsbehörde zur schnellen Abwicklung des Genehmigungsantrages und des eventuellen Widerspruchsverfahrens abhängig. Fiele die letzte Behördenentscheidung in die Zeit ab dem 3. Dezember 2009, entstünde die missliche Situation, dass der Vertrag nach altem, die Genehmigung jedoch nach neuem Recht zu bewerten wäre. Dieses wäre keine „unmögliche“ Rechtssituation, würde aber auch eine Belastung für das Verfahren mit sich bringen.

bleibt, um ab dem Inkrafttreten der Verordnung nach dieser zu verfahren.

Zu bedenken ist auch, dass das „Auskunftsurteil“ des Bundesverwaltungsgerichts⁵ verlangt, dass konkurrierende Unternehmen rechtzeitig über auslaufende Genehmigungen informiert werden. Dieses sollte regelmäßig im Jahr vor der Genehmigungserteilung erfolgen. Es erscheint eher unwahrscheinlich, dass die Rechtsprechung für den Fall einer vorgezogenen Genehmigungserteilung nicht auf der vorgelagerten Publizität besteht. Selbst wenn eine Bekanntgabe sechs Monate vor der Genehmigungsentscheidung noch als ausreichend zu erachten sein sollte, so wäre diese Frist auch am 3. Juni 2008 bereits abgelaufen. Die Vorgaben einiger Landesregierungen verlangen hier weit vorgelagerte Bekanntmachungen.⁶

>> *Neues Recht*

Nach dem Referentenentwurf des BMVBS⁷ zur Novellierung des PBefG vom 27. August 2008 ist weiterhin auch bei Abschluss eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages eine Genehmigung der Genehmigungsbehörde erforderlich. Damit hat sich die Position der BAG ÖPNV⁸, wonach durch den öffentlichen Dienstleistungsauftrag/Direktvergabe nach neuem Recht durch den Aufgabenträger „automatisch“ die Konzession erteilt werden soll und das Genehmigungserfordernis ganz entfiel, nach dem derzeitigen Stand nicht durchgesetzt.

Inwieweit der Referentenentwurf im Detail tatsächlich geltendes Recht wird und wie die Rechtspraxis hierzu aussehen wird, ist

⁵ BVerwG, Urteil vom 2.7.2003, Az.: 3 C 46/02.

⁶ So zum Beispiel Hessen, sog. „Güttler III-Erlass“: 14 Monate; Brandenburg: im Jahr vor der geplanten Genehmigungserteilung.

⁷ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

⁸ Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände.

noch nicht erkennbar. Zu beachten ist, dass nach § 13 Abs. 2 Nr. 2d) des Referentenentwurfs nur ein bereits erteilter, direkt vergebener öffentlicher Dienstleistungsauftrag einer Genehmigungserteilung aufgrund eines kommerziellen Antrags entgegensteht. Vor Abschluss der Direktvergabe bleibt damit das Risiko konkurrierender Angebote bestehen.

Die Frist für die Bekanntmachungspflicht nach Art. 7 (2) VO (EG) Nr. 1370/2007 kann hingegen leichter eingehalten werden, wenn die Direktvergabe erst nach dem 3. Dezember 2009 erfolgen soll. Je nach beabsichtigtem Zeitpunkt der Direktvergabe bleiben Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen ausreichend Vorbereitungszeit.

>> Beihilferecht

>> *Altes Recht*

Beihilferechtlich muss die Finanzierung eines „inhouse“ vergebenen Verkehrsvertrages den vier Altmark-Kriterien entsprechen. Dies bedeutet insbesondere, dass dem VU nur die Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens ausgeglichen werden dürfen. Dieses vierte Kriterium bleibt (bei Vergabe bis zum 2. Dezember 2009) dauerhaft erhalten, d.h. Zahlungen aufgrund des Vertrages müssen auch über den 3. Dezember 2009 hinaus nach diesem Maßstab gedeckelt werden. Jedenfalls ist nicht auszuschließen, dass die Kommission auf Tatbestandsebene Altverträge weiterhin mit der Begründung am vierten Kriterium misst, dass bei Abschluss des Vertrages dieses einzuhalten war. Es bedarf somit vorab einer genauen Prüfung, ob das Unternehmen das vierte Kriterium erfüllen und die Erfüllung nachweisen kann.

Werden die vier Kriterien nicht eingehalten, ist der Vertrag zwingend vorab zu notifizieren. Auch die mögliche Anwendung der VO (EWG) Nr. 1191/69 dürfte hier keine Vortei-

le nach sich ziehen. Art. 17 (2) der VO (EWG) Nr. 1191/69, der ordnungskonforme Zahlungen von der Notifizierungspflicht befreit, ist nach Auffassung der Europäischen Kommission nicht auf Verträge anwendbar; bei Direktvergabe seien Verträge daher zwingend zu notifizieren.⁹ Dies bedeutet eine erhebliche zeitliche Verzögerung und eine obligatorische Befassung der Kommission mit dem Vertrag mit den daraus resultierenden Risiken.

Die Frage der Notifizierungsfähigkeit würde nach ähnlichen Maßstäben wie die der VO (EG) Nr. 1370/2007 beurteilt werden: Die Rechtfertigung von tatbestandsmäßigen Beihilfen erfolgt zwar auf Grundlage der VO (EWG) Nr. 1191/69. Für die Bestimmung der Höhe zulässiger Zahlungen greift die Kommission jedoch auf allgemeine beihilferechtliche Grundsätze zurück, wie sie beispielsweise im Gemeinschaftsrahmen festgelegt sind, da die VO (EWG) Nr. 1191/69 nach Argumentation der Kommission keine Vorgaben zum Ausgleich bei vertraglichen Regelungen kenne.¹⁰ Es ist wahrscheinlich, dass die Kommission über diesen Hebel schon die im zeitlichen Geltungsbereich der VO (EWG) Nr. 1191/69 geschlossenen Verkehrsverträge nach den Vorgaben des Anhangs beurteilen wird, ohne dies ausdrücklich so zu benennen. Das Argument hierfür ist, dass die Regelungen des Anhangs letztlich nur bereits bestehende beihilferechtliche Grundsätze wiedergeben.

>> *Neues Recht*

Die VO (EG) Nr. 1370/2007 ist für ab dem 3. Dezember 2009 geschlossene Finanzierungsregelungen alleiniger Maßstab für die

Beurteilung der beihilferechtlichen Prüfung. Die VO (EG) Nr. 1370/2007 kennt weiterhin die Anforderungen einer klaren Leistungsbeschreibung, der Vorgabe objektiver und transparenter Ausgleichsparameter sowie das Verbot von Überkompensation im öffentlichen Dienstleistungsauftrag. Nach Art. 6 (1) S. 2 der Verordnung sind bei direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen auch die Regelungen des Anhangs der Verordnung zu beachten; die Ausgleichsleistung darf damit den finanziellen Nettoeffekt der Auswirkung der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung auf die Kosten und Einnahmen des Unternehmens nicht überschreiten. Die Regelungen in ihrer Gesamtheit stellen damit eine Konkretisierung der ersten drei Altmark-Trans Kriterien dar.

Es entfällt das „vierte Kriterium“, das insbesondere auch die Wirtschaftlichkeit im Marktvergleich („Kosten eines durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens“ entsprechend den „geringste Kosten für die Allgemeinheit“) im Fokus hatte, der sog. Effizienzmaßstab. Bereits bei Einhaltung der Anforderungen, die den ersten drei Altmark-Kriterien entsprechen, entfällt damit die Notifizierungspflicht. Im Rahmen der Vertragsgestaltung ist jedoch die Vorgabe der Nr. 7 des Anhangs der VO (EG) Nr. 1370/2007 zu beachten, nach der die Finanzierungsregelungen einen Anreiz zur wirtschaftlichen Geschäftsführung geben müssen.

Die Einführung umfassender Publizitäts- und Berichtspflichten betrifft voraussichtlich auch Altverträge ab dem 3.12.2009. Die Übergangsvorschriften des Art. 8 gelten nur für die Vergaberegeln der neuen Verordnung; zumindest besteht ein erhebliches

⁹ Vgl. Arbeitspapier der Kommissionsdienststellen vom 20.11.2007, SEK(2007)1516 endg., Kap. 3.6.

¹⁰ Europäische Kommission, 14.7.2007, Staatliche Beihilfe Nr. C 16/07 („Postbus“), 2007/C162/11, Tz. 93f.

Risiko, dass die Kommission diese Auffassung im Streitfall vertritt.¹¹

>> Vergaberecht

>> *Altes Recht*

Der Rahmen für eine Direktvergabe nach „altem“ Recht wird von der Rechtsprechung zur sogenannten „Inhouse-Vergabe“ abgesteckt. Erforderlich ist demnach:

- >> Beherrschung wie über eine eigene Dienststelle.
- >> Tätigkeit im Wesentlichen für den Eigentümer.

Das Beherrschungserfordernis des Vergaberechts ist sehr restriktiv im Hinblick auf die Eigentümerstellung; die Rechtsprechung verlangt hier 100%iges kommunales Eigentum. Die Einbindung privaten Kapitals ist danach risikobehaftet. Ein weiteres Erfordernis ist die Tätigkeit im Wesentlichen für den Eigentümer, das Unternehmen muss also den überwiegenden Teil seiner Tätigkeit für den öffentlichen Auftraggeber erbringen. Dabei sind alle Tätigkeiten zu berücksichtigen, die das Unternehmen aufgrund einer Vergabe durch den öffentlichen Auftraggeber verrichtet, unabhängig davon, wer diese Tätigkeit vergütet und in welchem Gebiet diese Tätigkeit ausgeübt wird.¹² Eine klare Grenze für das Wesentlichkeitskriterium hat der EuGH bislang nicht gezogen, jedoch in einem konkreten Fall entschieden, dass eine fremde Betätigung von 10% zulässig sein kann.¹³

Tätigkeiten des Unternehmens außerhalb des Bereichs des Auftraggebers sind deshalb nicht generell ausgeschlossen. „Fremde“ Auftraggeber können „bedient“ werden, so lange das Wesentlichkeitskriterium nicht überschritten ist.

>> *Neues Recht*

Wenn die Regelungen des „internen Betreibers“ nach Maßgabe der VO (EG) Nr. 1370 zur Anwendung kommen, dann gelten folgende Anforderungen:

- >> Beherrschung wie über eine eigene Dienststelle.
- >> Tätigkeit im Territorium der Auftraggeberkommune.

Das Beherrschungserfordernis ist schwächer ausgestaltet als nach der EuGH-Rechtsprechung im Bereich des Richtlinienvergaberechts. Private Kapitalbeteiligungen als solche hindern nicht daran, ein Beherrschungsverhältnis anzunehmen. Insoweit besteht kein Risiko hinsichtlich privater Beteiligungen am Unternehmen, solange die faktische Beherrschung durch den Auftraggeber belegbar ist.

Die VO (EG) Nr. 1370/2007 begrenzt den Tätigkeitsbereich auf das Territorium der Auftraggeberkommune. Allerdings gibt es zwei Erweiterungen: Im ein-/ ausbrechenden Verkehr ist eine Direktvergabe durch die Eigentümerkommune jederzeit zulässig. Dieses betrifft alle Linien, die auf dem Gebiet des Auftraggebers beginnen oder enden. Verkehre, die nur im Umland betrieben werden, können dann direkt vergeben werden, wenn dieses im Rahmen eines Verkehrsverbundes geschieht und insoweit für eine Gangbarkeit des Verbündeprivilegs gesorgt wird.

Demgegenüber ist eine aktive Teilnahme an wettbewerblichen Verfahren außerhalb des Verkehrsverbundes in jedem Fall schädlich.

¹¹ In öffentlichen Veranstaltungen vertritt die Europäische Kommission diese Position, z.B. Herr Faross (DG TREN) auf dem Nahverkehrstag Rheinland-Pfalz im Juni 2008.

¹² EuGH, Urteil vom 11.05.2006, Rs.C-340/04 (Carbotermo), Tz. 66ff.

¹³ EuGH, Urteil vom 19.04.2007, Rs.C-295/05 (Tragisa), Tz. 63f.

Ob eine Teilnahme am Wettbewerb innerhalb des Verkehrsverbundes unschädlich ist, hängt von der Interpretation der Reichweite des sogenannten Verbändeprivilegs ab.

Bei Anwendbarkeit der Verordnung trifft den Auftraggeber im Gegensatz zu einer Vergabe nach der Inhouse-Rechtsprechung die Bekanntmachungspflicht nach Art. 7 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007.

Hinzuweisen ist darauf, dass die Anwendbarkeit der Vergaberegeln der VO (EG) Nr. 1370/2007 auf öffentliche Dienstleistungsaufträge im Bereich von Straßenbahn und Bus nach Art. 5 Abs. 1 dann nicht gegeben ist, wenn der konkrete Auftrag einen Dienstleistungsauftrag nach Vergaberecht darstellt.¹⁴ In diesem Fall ist eine Direktvergabe nur möglich, wenn die Voraussetzungen einer Inhouse-Vergabe nach Vergaberecht vorliegen. Insoweit bestimmt die konkrete Ausgestaltung der Vergabe (Dienstleistungskonzession oder Dienstleistungsauftrag), welchen Restriktionen der Auftragnehmer einer Direktvergabe unterliegt.

>> Weiterentwicklungsfähigkeit

Auch wenn die Direktvergabe auf altem Recht basiert, muss jede Änderung am Vertrag auf neues Recht zurückgreifen. Soweit nicht alle Aspekte der Angebots- und der Organisationsentwicklung bereits abgebildet sind, führt dies dazu, dass nach Abschluss

¹⁴ Für Straßenbahn- und Busleistungen kommen die Vergaberegeln der Verordnung nach deren Art. 5 (1) nur dann zur Anwendung, wenn es sich um Dienstleistungskonzessionen handelt. Entscheidendes Kriterium dafür ist, ob das wirtschaftliche Risiko beim Auftragnehmer (dann Dienstleistungskonzession) liegt. Im Zweifel ist jedoch von einem Dienstleistungsauftrag auszugehen OLG München, Beschluss vom 31.5.2008, Az.: Verg 05/08. Bei gemischten Aufträgen ist der Schwerpunkt des Auftrags maßgeblich, ob das Vergaberecht oder die Vergaberegeln der VO (EG) Nr. 1370/2007 zur Anwendung kommen.

des Vertrages der "Jetztzustand" eingefroren wird. Jede wesentliche Änderung gegenüber dem Zustand bei Vertragsschluss macht hingegen die Anwendung der VO (EG) Nr. 1370/2007 erforderlich, da „altes Recht“ dann nicht mehr existiert. Verbunden sind die Erweiterungsmaßnahmen grundsätzlich auch mit ergänzenden Liniengenehmigungen.

Das bedeutet, dass Liniennetzänderungen oder Erweiterungen (Neubaustrecken) nur dann möglich wären, wenn die VO (EG) Nr. 1370/2007 angewendet wird. Dieses dürfte eine nicht unerhebliche Hürde darstellen, da für den Fall, dass das direkt betraute Unternehmen sich organisatorisch (speziell bezüglich seiner Beteiligungsstruktur) auf das „Inhouse-Privileg des alten Rechts“ eingestellt hat, jede Leistungsänderung, die einer „neuen“ Genehmigung bedarf, nach dem 3. Dezember 2009 automatisch voraussetzt, dass auch die Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007 eingehalten werden.¹⁵

Bei einer Direktvergabe nach dem 3. Dezember 2009 würden wie bereits der Ausgangsauftrag auch etwaige Änderungen auf der VO (EG) Nr. 1370/2007 basieren. Eine Einschränkung der Weiterentwicklung von Verkehrsangebot oder Unternehmen findet nicht statt.

>> **Bewertung und Fazit**

Im Ergebnis macht der nicht zu bewältigende Zeitdruck eine Direktvergabe nach den Regelungen der VO (EG) Nr. 1370/2007 unumgänglich. Dies gilt insbesondere vor folgendem Hintergrund:

>> rechtliche Komplexität der zu treffenden Entscheidungen.

¹⁵ Hinweis: die Verfahrensgestaltung ist gemäß Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 nach dem 3.12.2009 durch den Zuschnitt der Verträge bis zu einem gewissen Grad steuerbar.

- >> verkehrspolitische Relevanz der Entscheidung (dauerhafte Instrumente zur Absicherung und Weiterentwicklung des Angebotes; Qualitätssteuerung).
- >> haushaltspolitische Relevanz (Querverbund, Effizienzvorgaben, Sollkostenberechnung, Einbindung fremdbedienter Verkehre).
- >> parallel laufende Prozesse (z.B. Novellierung PBefG, ÖPNVG der Länder).

Eine Genehmigungserteilung nach „altem“ Recht ist, sofern nicht bereits alle Vorbereitungen getroffen sind, kaum mehr rechtssicher realisierbar und bietet keine erkennbaren Vorteile. Die Situation eines Vertragschlusses nach altem und einer Genehmigungserteilung nach neuem Recht würde die rechtlichen Unsicherheiten nur erhöhen.

Vergaberechtlich sind die Anforderungen zwar insofern verschärft, als eine Wettbewerbsteilnahme zumindest außerhalb eines Verkehrsverbundes unzulässig und die Absicht der Direktvergabe bekanntzumachen sind. Eine Direktvergabe nach „neuem Recht“ bietet jedoch Vorteile mit Blick auf das Beherrschungserfordernis, da private Kapitalbeteiligungen nicht per se schädlich sind.

Für eine Direktvergabe nach „neuem“ Recht spricht neben der sachgerechteren zeitlichen Lösung, dass die beihilferechtlichen Risiken geringer sind und diese Lösung nicht zu Einschränkungen hinsichtlich der Weiterentwicklung des ÖPNV im Gebiet des Aufgabenträgers führt.

>> Die Autoren



Melanie Oertel (29) ist Rechtsanwältin und Beraterin bei der KCW GmbH in Berlin. Sie studierte Rechtswissenschaften in Münster und in Poitiers, Frankreich. Seit 2007 ist sie für die KCW GmbH

tätig und dort auf Fragestellungen des Verkehrsgewerberechts, des kommunalen Wirtschaftsrecht und des europäischen Beihilferechts spezialisiert.



Dipl. Betr.wirt (FH) Rolf Valussi (59) ist Leiter des Geschäftsbereichs Strategische Projekte, Informations- und Qualitätsmanagement bei traffiQ, der Lokalen Nahverkehrsgesellschaft

Frankfurt am Main. Seit 2004 fungiert er zusätzlich als Geschäftsführer der ivm GmbH (integriertes Verkehrsmanagement Region Frankfurt Rhein Main).

Valussi war nach kaufmännischer Ausbildung zehn Jahre in der Privatwirtschaft tätig. Anschließend studierte er an der FH Frankfurt Kommunal- und Verkehrswirtschaft.

>> Kontakt

traffiQ Lokale Nahverkehrsgesellschaft
Frankfurt am Main mbH
Stiftstraße 9 – 17
D-60313 Frankfurt am Main
Telefon: 069 212 24 424
Telefax: 069 212 24 430
info@traffiQ.de
www.traffiQ.de