

23.09.11

## **Stellungnahme**

des Bundesrates

---

### **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften**

Der Bundesrat hat in seiner 886. Sitzung am 23. September 2011 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a<sub>0</sub> - neu - (§ 8 Überschrift PBefG),  
Buchstabe a (§ 8 Absatz 3 Satz 1 bis 6, 6a bis 6d - neu -,  
Satz 7 PBefG)  
Buchstabe b (§ 8 Absatz 4 Satz 2 PBefG)

Artikel 1 Nummer 2 ist wie folgt zu ändern:

- a) Dem Buchstaben a ist folgender Buchstabe voranzustellen:

'a<sub>0</sub>) In der Überschrift wird das Wort "Personennahverkehr" durch das Wort "Personenverkehr" ersetzt.'

- b) Der Buchstabe a ist wie folgt zu fassen:

'a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

- aa) Satz 1 bis 6 werden durch folgende Sätze 1 bis 6d ersetzt:

"Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan soll beschreiben, welche Standards im öffentlichen Verkehrsinteresse zur Genehmigungsfähigkeit des

Verkehrs verbindlich zugesichert werden sollen. Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs von Ausnahmen im Einzelfall abgesehen eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind Vertreter der Verkehrsunternehmen, der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sowie von Fahrgastverbänden anzuhören und ihre Interessen angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan kann der gemäß § 8a Absatz 1 zuständigen Behörde vorgeben, von den Optionen des Artikels 4 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. EU Nr. L 315, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung zum Schutz der Arbeitnehmer, die zuvor zur Erbringung der Dienste eingestellt wurden, Gebrauch zu machen, und dem von ihr ausgewählten Unternehmer aufzuerlegen, in Bezug auf diese Arbeitnehmer bestimmte Sozialstandards einzuhalten. Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen sowie die Bestimmung des Aufgabenträgers regeln die Länder. Der Genehmigungsbehörde sind die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit des Betriebs sowie die Zuverlässigkeit und die fachliche Eignung des Unternehmers im Rahmen der Erteilung von Liniengenehmigungen nachzuweisen. Bei der Genehmigung eigenwirtschaftlicher Verkehre hat sie einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan bei ihrer Bewertung der öffentlichen Verkehrsinteressen maßgeblich zu berücksichtigen. Verbundorganisationen sollen, soweit diese entsprechende Aufgaben für die Aufgabenträger und/oder Verkehrsunternehmen wahrnehmen, für eine Integration der Nahverkehrsbedienung, insbesondere für Verkehrskooperationen, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne sorgen."

bb) In Satz 7 wird die Zahl "1" durch die Angabe "6d" ersetzt.

c) In Buchstabe b wird in Absatz 4 Satz 2 nach dem Wort "darstellen" der

Satzteil "und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden" eingefügt.

Begründung:

Die Formulierungen des § 8 Absatz 3 beschreiben weder die derzeitige Aufgaben- und Verantwortungsteilung der Akteure im deutschen Nahverkehr zutreffend noch werden sie den Anforderungen, die sich aus der Anpassung an die Verordnung ergeben, gerecht. Die künftige Regelung in § 8 Absatz 3 soll nachvollziehbar beschreiben, welche Funktionen und Verantwortlichkeiten dem Aufgabenträger mit seiner Gewährleistungsverantwortung für die ausreichende Verkehrsbedienung und dem zentralen Planungsinstrument Nahverkehrsplan, der Genehmigungsbehörde mit ihrem gewerberechtlich geprägten Aufgabengebiet und den Verkehrsverbänden mit ihrem unterstützenden Integrationsauftrag zukommen. Bisher wurde die Integration als Aufgabe der Genehmigungsbehörde dargestellt. Das jedoch greift zu kurz, da sie sich nur auf die Verkehre nach den PBefG bezieht, wohingegen in der Praxis regelmäßig eine verkehrsträgerübergreifende Integration (ÖSPV/SPNV) erforderlich, in den Landesgesetzen gefordert und in der Realität auch weitestgehend etabliert ist.

Aber selbst die reine Integration der straßengebundenen Verkehre, wie sie das geltende Recht verlangt, kann die Genehmigungsbehörde nur erfüllen, wenn die Verkehrsunternehmen entsprechende Auflagen im eigenen wirtschaftlichen Interesse akzeptieren. Darüber hinausgehende gemeinwirtschaftliche Anforderungen an Qualität und Integration des Angebots kann nur der Aufgabenträger durchsetzen, denn nur er kann Ausgleichszahlungen und ausschließliche Rechte gewähren und deren Gewährung von der Einhaltung von Integrationsvorgaben abhängig machen.

Eine Neufassung von § 8 Absatz 3 Satz 1 bis 6 bringt nunmehr die gesetzliche Aufgabenbeschreibung mit der etablierten Praxis sowie auch den Vorgaben des Regionalisierungsgesetzes in Einklang. Darüber hinaus werden in Bezug auf die Erstellung und die Inhalte des Nahverkehrsplans fünf Aspekte herausgehoben: die Berücksichtigung der Barrierefreiheit, der Fahrgastinteressen, des Arbeitnehmerschutzes bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge, des Umweltschutzes sowie die Interessen der Verkehrsunternehmer.

Der Nahverkehrsplan soll unter anderem auch den eigenwirtschaftlich agierenden Unternehmern eine möglichst verbindliche Orientierung bieten. Von daher sollte er klar als Anforderung beschreiben, für welche Standards eine verbindliche Zusicherung seitens der Betreiber erwartet wird. Relevant ist dieses z. B. um die netzweite Barrierefreiheit des Angebots zu sichern oder auch um bestimmte Umweltstandards für bestimmte sensible Bereiche verbindlich einfordern zu können (z. B. Maßnahmen der Lärm- oder Emissionsminderungsplanung).

Speziell für die Teilhabe von Personen mit Mobilitätseinschränkungen gilt, dass hier die UN-Behindertenrechtskonvention auf ein Höchstmaß an Barrierefreiheit verpflichtet. Es muss daher das Regel-Ausnahmeprinzip zur Anwendung kommen und im Nahverkehrsplan müssen die Ausnahmen von der Regel

auch klar benannt und ggf. begründet werden. Dabei ist klar, dass insbesondere die Infrastruktur nicht losgelöst von Modernisierungsmaßnahmen nur zum Zwecke der Herstellung von Barrierefreiheit umfangreich modernisiert werden kann. Gleiches gilt für den Ersatz von Fahrzeugen insbesondere Schienenfahrzeugen. In jedem Fall muss aber sichergestellt sein, dass bei Modernisierungsmaßnahmen oder bei Fahrzeugneubeschaffungen ohne Ausnahme für Barrierefreiheit gesorgt wird.

Die Genehmigungsbehörde richtet ihr Handeln am öffentlichen Verkehrsinteresse aus und hat dabei einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan maßgeblich zu berücksichtigen. Sofern ein Nahverkehrsplan nicht aufgestellt wurde und sich andere Dokumente als Bezugspunkt für die Definition von Umfang und Qualität des Nahverkehrs bewährt haben, ist es der Genehmigungsbehörde unbenommen, diese in Abstimmung mit dem Aufgabenträger zugrunde zu legen. In Betracht kommen insbesondere Vereinbarungen der Aufgabenträger zu Verbundorganisationen, in denen Anforderungen gemäß Unterabsatz 1 Satz 2 definiert werden oder Regelungen, die die Verbundorganisationen im Auftrag der Aufgabenträger erlassen haben.

## 2. Zu Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe c - neu - (§ 8 Absatz 5 - neu - PBefG)

In Artikel 1 Nummer 2 ist dem Buchstaben b folgender Buchstabe anzufügen:

'c) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz angefügt:

"(5) Die zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (zuständige Behörde) kann in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewähren. Das ausschließliche Recht darf sich nur auf den Schutz der Verkehrsleistungen beziehen, die Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind. Die zuständige Behörde bestimmt hierbei den räumlichen und zeitlichen Geltungsbereich sowie die Art der Personenverkehrsdienstleistungen, die unter Ausschluss anderer Betreiber zu erbringen sind. Dabei dürfen solche Verkehre, die das Fahrgastpotenzial der geschützten Verkehre nur unerheblich beeinträchtigen, nicht ausgeschlossen werden." '

### Begründung:

Nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 können die zuständigen Behörden dem ausgewählten Betreiber neben einer Ausgleichsleistung auch ein ausschließliches Recht gewähren. Mit der Regelung in § 8 Absatz 5 – neu – wird diese Befugnis in das Personenbeförderungsgesetz integriert und es wird eine bundeseinheitliche Ermächtigungsgrundlage geschaffen.

Nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag "die Art und der Umfang der gegebenenfalls gewährten Ausschließlichkeit" anzugeben. § 8 Absatz 5 Satz 2 enthält hierfür ergänzende Regelungen, um einen zu extensiven Gebrauch dieser Befugnis zu Lasten von potenziellen Bewerbern zu verhindern. Entsteht in einem (späteren) Genehmigungsverfahren darüber Streit, ob dem neuen Antrag ein ausschließliches Recht entgegensteht, ist die Genehmigungsbehörde berechtigt, dessen Rechtmäßigkeit zu überprüfen.

3. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 8a PBefG)

In Artikel 1 Nummer 3 ist § 8a wie folgt zu fassen

"§ 8a Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge

(1) Die zuständigen Behörden im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (zuständige Behörde) können zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung allgemeine Vorschriften im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlassen oder, wenn eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht entsprechend § 8 Absatz 4 Satz 1 möglich ist, öffentliche Dienstleistungsaufträge nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erteilen. Wer zuständige Behörde für die Erteilung öffentlicher Dienstleistungsaufträge und den Erlass allgemeiner Vorschriften ist, richtet sich nach Landesrecht; sie soll grundsätzlich identisch mit dem Aufgabenträger nach § 8 Absatz 3 sein.

(2) Sind öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder mit Kraftfahrzeugen zugleich öffentliche Aufträge im Sinne des § 99 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen, gilt der Vierte Teil des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen. Die zuständige Behörde ist auch in diesem Fall zur Veröffentlichung nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verpflichtet; die Veröffentlichung soll nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen und hat den Hinweis auf die Antragsfrist in § 12 Absatz 6 zu enthalten.

(3) Die zuständige Behörde ist befugt, Verkehrsleistungen im Nahverkehr selbst zu erbringen, gemäß Artikel 5 Absatz 2 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt zu vergeben oder in wettbewerblichen Vergabeverfahren nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchzuführen. Der Vierte Abschnitt des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen findet keine Anwendung soweit nicht Absatz 5 etwas anderes bestimmt.

(4) Bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 3 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder mit Kraftfahrzeugen sind die Interessen des Mittelstandes angemessen zu berücksichtigen.

(5) Die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gemäß Absatz 3 unterliegt der Nachprüfung nach dem Zweiten und Dritten Abschnitt des Vierten Teils des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen. Die Prüfungsmöglichkeiten der Aufsichtsbehörde der zuständigen Behörde bleiben unberührt.

(6) Die zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 kann in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewähren. Das ausschließliche Recht darf sich nur auf den Schutz der Verkehrsleistungen beziehen, die Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind. Die zuständige Behörde bestimmt hierbei den räumlichen und zeitlichen Geltungsbereich sowie die Art der Personenverkehrsdienstleistungen, die unter Ausschluss anderer Betreiber zu erbringen sind. Dabei dürfen solche Verkehre, die das Fahrgastpotential der geschützten Verkehre nur unerheblich beeinträchtigen, nicht ausgeschlossen werden."

Begründung:

Es erscheint sinnvoll, für die sich aus der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergebenden Anforderungen bei der Vergabe von Aufträgen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) einen eigenen Paragraphen zu schaffen. Aus diesem sollten sich unter anderem die Kompetenzen der zuständigen Behörde, der Anwendungsbereich für öffentliche Dienstleistungsaufträge und die Bestimmung der zuständigen Behörde für den Abschluss von Dienstleistungsaufträgen ergeben. Zudem sollte eine ausdrückliche Regelung der Direktvergabe in das Gesetz aufgenommen werden. Angesichts der Rechtsprechung des Oberlandesgerichts Düsseldorf (Urteil vom 2. März 2011 - VII - VerG 48/10) ist eine eindeutige, bundesweite Regelung angezeigt.

Absatz 1 regelt mit Bezug auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, über welche Handlungsmöglichkeiten die zuständigen Behörden verfügen, wenn eine ausreichende Verkehrsbedienung, wie sie in der Regel über die Nahverkehrspläne von den Aufgabenträgern definiert wird, nicht ohne öffentliche Zuschüsse oder die Gewährung ausschließlicher Rechte gewährleistet ist. Aus Gründen der Rechtsklarheit wird dabei in § 8a Absatz 1 Satz 1 konkret und nicht nur durch Verweis auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 beschrieben, welche Handlungsmöglichkeiten der Aufgabenträger oder andere, nach Landesrecht zuständige Stellen haben, um den Daseinsvorsorgeauftrag der

Länder im ÖPNV zu erfüllen: Den Erlass allgemeiner Vorschriften oder - sofern keine eigenwirtschaftliche Erbringung gemäß § 8 Absatz 4 angeboten wird - der Abschluss öffentlicher Dienstleistungsaufträge nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

Dabei stellt die Formulierung klar, dass der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit nicht so verstanden werden darf, dass sich Genehmigungsanträge für eigenwirtschaftliche Verkehre, die in Konkurrenz zu öffentlichen Dienstleistungsaufträgen gestellt werden, nur auf besonders auskömmliche Teile des geplanten Auftrages beschränken dürfen. Vielmehr müssen sie die Gesamtheit der zur Vergabe anstehenden Leistungen nach Qualität und Quantität umfassen. Insofern bietet die Regelung einen umfassenden Schutz vor "Rosinenpicken".

Die neue Regelung klärt zudem das Verhältnis von § 8 Absatz 4 und § 8a Absatz 1: Nach § 8a Absatz 1 Satz 1 des Regierungsentwurfs soll die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maßgebend sein, soweit eigenwirtschaftlich keine ausreichende Bedienung möglich ist. Für die Finanzierung eigenwirtschaftlicher Verkehre können gemäß § 8 Absatz 4 Satz 2 jedoch auch Ausgleichsleistungen nach Maßgabe von Artikel 3 Absatz 2 und Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Anspruch genommen werden. Um die beiden Vorschriften widerspruchsfrei zueinander zu gestalten, verdeutlicht § 8a Absatz 1 Satz 1 jetzt, dass es auf Basis der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die Kompetenz zum Erlass allgemeiner Vorschriften gibt, deren Anwendung dann gemäß § 8 Absatz 4 nicht zum "Verlust" der Eigenwirtschaftlichkeit führt. Davon getrennt wird die Kompetenz zur Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen benannt, die aber erst greift, wenn die Verkehrsleistung in ihrer Gesamtheit nicht gemäß § 8 Absatz 4 eigenwirtschaftlich angeboten wird.

Anders als der Regierungsentwurf wird im Weiteren darauf verzichtet, neue, über die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinausgehende Vergabeanforderungen für den ÖPNV-Bereich aufzustellen, damit der Gestaltungsspielraum der Aufgabenträger nicht unnötig eingeengt wird.

Nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 können die zuständigen Behörden dem ausgewählten Betreiber neben einer Ausgleichsleistung auch ein ausschließliches Recht gewähren. Mit den Regelungen in § 8a Absatz 6 und § 13 Absatz 2 Nummer 2 und 3 wird diese Befugnis in das Personenbeförderungsgesetz integriert. Dies ist ein wichtiges Instrument für den Aufgabenträger, um die von ihm beauftragten Verkehrsleistungen während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages vor kommerzieller Konkurrenz rechtsicher und mit Planungssicherheit für den Unternehmer schützen zu können. Zwar bieten auch die Versagungsgründe des § 13 Absatz 2 Nummer 2 einen gewissen Schutz vor dem "Rosinenpicken" in bestehenden Netzen. Wie weit dieser aber reicht, ergibt sich immer erst im jeweiligen Einzelfall, der von der Genehmigungsbehörde zu entscheiden ist. Bei ausschließlichen Rechten sind hingegen gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bereits in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag "die Art und der Umfang der gegebenenfalls gewährten Ausschließlichkeit" anzugeben. Damit hat der auf Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages beauftragte Verkehrsunternehmer von Anfang an Planungssicherheit, in welchem Umfang

er vor kommerzieller Konkurrenz geschützt ist. Die Einführung ausschließlicher Rechte berücksichtigt auch, dass die Kommission in einer Antwort an die Republik Österreich jüngst dokumentiert hat, sie gehe davon aus, dass jegliche marktzugangsrelevanten Vorteile nur auf Basis der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewährt werden können.

Um einen zu extensiven Gebrauch des Aufgabenträgers bei der Ausgestaltung der ausschließlichen Rechte zu Lasten von potentiellen Bewerbern zu verhindern, enthält § 8a Absatz 6 hierfür ergänzende Regelungen. Sie stellen sicher, dass Art und Umfang der Ausschließlichkeit auf das erforderliche Maß zu begrenzen sind. Entsteht in einem (späteren) Genehmigungsverfahren darüber Streit, ob dem neuen Antrag ein ausschließliches Recht entgegensteht, ist die Genehmigungsbehörde berechtigt, dessen Rechtmäßigkeit zu überprüfen.

#### 4. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 8b Absatz 2 Satz 3 Nummer 2 PBefG)

In Artikel 1 Nummer 3 ist in § 8b Absatz 2 Satz 3 Nummer 2 das Wort "Eignung" durch das Wort "Leistungsfähigkeit" zu ersetzen und der Klammersatz "(Eignungsnachweise)" anzufügen.

##### Begründung:

Der neue § 8b PBefG regelt nach seiner Überschrift das wettbewerbliche Verfahren. In Absatz 2 Satz 3 werden die Mindestinhalte der für die Teilnahme am Vergabeverfahren erforderlichen Informationen aufgezählt. In Nummer 2 werden Nachweise der Fachkunde, Zuverlässigkeit und Eignung genannt.

Damit verändert die Bestimmung den im Bereich der Auftragsvergabe üblichen Sprachgebrauch, wonach die Eignung sich aus der Fachkunde, Zuverlässigkeit (in der Richtlinie 2004/18/EG: persönliche Lage) und Leistungsfähigkeit zusammensetzt, also den zusammenfassenden Oberbegriff bildet. Bei der Wortwahl des Entwurfs müsste noch erläutert werden, was im Unterschied zu dem bekannten Inhalt dann die Bedeutung des Wortes Eignung im Sinne des § 8b PBefG sein soll. Auch im Anwendungsbereich des § 8b PBefG soll es bei einer Anlehnung an den aus den engeren Vergabebestimmungen bekannten Sprachgebrauch bleiben.



5. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 8b Absatz 3 Satz 1 PBefG)

In Artikel 1 Nummer 3 ist in § 8b Absatz 3 der Satz 1 zu streichen.

Begründung:

Der neue § 8b PBefG regelt nach seiner Überschrift das wettbewerbliche Verfahren. In Absatz 2 Satz 3 werden die Mindestinhalte der für die Teilnahme am Vergabeverfahren erforderlichen Informationen aufgezählt. In Nummer 2 werden Nachweise der Fachkunde, Zuverlässigkeit und Eignung genannt. In dem zu streichenden Satz 1 des Absatzes 3 werden die entsprechenden Nachweise auf einen Zusammenhang mit der zu erbringenden Dienstleistung beschränkt. Eine solche Beschränkung ist insbesondere bei dem Eignungskriterium Zuverlässigkeit nicht sachgerecht. Damit könnten selbst die Zuverlässigkeitskriterien der vergaberechtlichen Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG nicht verlangt werden. Denn einzelne der dort genannten Strafvorschriften haben mit nachgefragten Dienstleistungen nicht zwangsläufig etwas zu tun. Darüber hinaus kommen durch einige landesrechtliche Anforderungen Eignungskriterien hinzu, die nicht zwangsläufig an die Art der Dienstleistung, sondern ggf. an damit unterschiedlich eng verbundene soziale, innovative oder Umweltkriterien anknüpfen.

Daher kommt eine - sachlich nicht gebotene - allgemeine Beschränkung der Nachweise nicht in Betracht. Es kann den zuständigen Stellen überlassen werden, das Mindestmaß des Erforderlichen selbst zu bestimmen.

6. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 8b Absatz 4, Absatz 6 Satz 2, Absatz 7 Satz 2 PBefG)

In Artikel 1 Nummer 3 ist § 8b wie folgt zu ändern:

- a) Absatz 4 ist zu streichen.
- b) In Absatz 6 ist Satz 2 zu streichen.
- c) In Absatz 7 ist Satz 2 zu streichen.

Begründung:

Mit der geplanten Einführung des § 8b PBefG werden einige deutsche Vergaberegungen des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen, die bis heute auch nach EU-Recht auf Dienstleistungskonzessionen keine Anwendung finden, für den ÖPNV-Bereich auf Dienstleistungskonzessionen angewandt. Dies geht über die Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinaus und erschwert die Auftragsvergaben im Bereich des ÖPNV. Es ist zwar sinnvoll, die neuen Vergaberegungen der EU-Verordnung in das PBefG aufzunehmen,

um damit für den Anwender für Rechtsklarheit zu sorgen. Hierbei sollte es jedoch bei einer 1:1-Umsetzung der EU-Vorgaben bleiben, um einen gewissen Gestaltungsspielraum für den Aufgabenträger zu erhalten.

7. Zu Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 12 Absatz 1 PBefG)

In Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a ist Doppelbuchstabe bb zu streichen.

Begründung:

Auf die Angaben zur Linienlänge, Art und Zahl der eingesetzten Fahrzeuge sowie zu den Beförderungsentgelten kann nicht verzichtet werden. Die Linienlänge ist ausschlaggebend für die Gebührenberechnung (siehe Nummern I.1 Buchstabe a und I.2 des Richtsatzkatalogs zum Gebührenverzeichnis nach § 1 PBefGKostV) und zur Prüfung, ob zwischen den Haltestellen Abstände von weniger als 50 Kilometer liegen (siehe § 42a Satz 2 PBefG-E). Die Angabe zur Zahl der eingesetzten Fahrzeuge ist unabdingbar zur Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit (siehe § 2 Absatz 1 Satz 3 PBZugV). Angaben zur Art der Fahrzeuge werden benötigt, um Fragen der Sicherheit, der Qualität und des Umfangs der Verkehrsleistung beurteilen zu können.

8. Zu Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a (§ 13 Absatz 2 PBefG)

Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe a ist wie folgt zu fassen:

'a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

"(2) Beim Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigung zu versagen, wenn

1. der Verkehr auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes hierfür nicht eignen,
2. der beantragte Verkehr ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verletzt, das von der zuständigen Behörde nach § 8a Absatz 1 in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unter Beachtung der in § 8a Absatz 6 genannten Voraussetzungen gewährt wurde,

3. im Eisenbahnverkehr,
  - a) der beantragte Verkehr ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verletzt, das von der gemäß § 4 des Regionalisierungsgesetzes zuständigen Behörde in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Absatz 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes unter Beachtung der in § 8a Absatz 6 genannten Voraussetzungen gewährt wurde oder
  - b) der beantragte Verkehr auf den betreffenden Teilstrecken Personenverkehrsdienste mit Eisenbahnen beeinträchtigt, für die im Rahmen eines Dienstleistungsauftrages Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewährt werden,
4. durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr beeinträchtigt werden, insbesondere
  - a) der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann,
  - b) der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen bereits wahrnehmen,
  - c) die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmer die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden Frist unter den Voraussetzungen des § 8 Absatz 3 selbst durchzuführen bereit sind oder
  - d) weil er einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel oder vorhandenen Verkehrsnetz herauslösen würde." '

Begründung:

Der neu vorgeschlagene Versagungsgrund in § 13 Absatz 2 Nummer 2 schützt ausschließliche Rechte, die von dem Aufgabenträger (oder einer anderen zuständigen Stelle) in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag für den straßengebundenen Nahverkehr eingeräumt worden sind.

Der Versagungsgrund in § 13 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe a schützt ausschließliche Rechte, die von zuständigen Behörden im Verkehr nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz eingeräumt worden sind. Die entsprechende Kompetenz der Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr soll künftig in § 4 Regionalisierungsgesetz (RegG) geregelt werden, um auf der Basis ausschließlicher Rechte im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 eine rechtssichere Ermächtigungsgrundlage für einen vollständigen Schutz öffentlich finanzierter Eisenbahnverkehre zu schaffen. Um diese Rechte wirksam werden zu lassen, bedarf es im Gegenzug einer Verpflichtung der PBefG-Genehmigungsbehörde, die entsprechenden Verkehre zu versagen, wenn dem ein ausschließliches Recht entgegensteht.

Machen die Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr nicht von der Kompetenz zur Gewährung ausschließlicher Rechte gemäß § 4 RegG Gebrauch oder sind derartige Rechte in bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Schienenpersonennahverkehr noch nicht verankert, kann der Versagungsgrund des § 13 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe b eingreifen. Er gewährt einen relativen, hinsichtlich seines Umfangs von der Genehmigungsbehörde inhaltlich zu prüfenden Schutz öffentlich finanzierter Eisenbahnverkehre, wenn diese von konkurrierenden straßengebundenen Verkehren beeinträchtigt werden.

Durch die spezifischen Versagungsgründe zu Gunsten des Eisenbahnverkehrs in § 13 Absatz 2 Nummer 3 wird die Bezugnahme auf die Eisenbahnverkehre in den Versagungsgründen des § 13 Absatz 2 Nummer 4 Buchstabe b und c insoweit entbehrlich. Soweit dieser Schutz bisher auch dem Eisenbahnfernverkehr galt, entfällt dieser. Dadurch werden die Voraussetzungen geschaffen, künftig unter erleichterten Bedingungen Busfernlinienverkehre genehmigen zu können. Die Wahrung der öffentlichen Verkehrsinteressen durch die Genehmigungsbehörde beschränkt sich somit in Zukunft auf den Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs, was durch die entsprechende Einfügung im Einleitungssatz der Nummer 4 verdeutlicht wird.

§ 13 Absatz 2 Nummer 4 Buchstabe d greift ein, wenn für einen bereits laufenden Verkehr ein eigenwirtschaftlicher Konkurrenzantrag gestellt wird. Die Regelung soll das "Rosinenpicken" aus bestehenden Netzen verhindern. Dieser Versagungsgrund ist dann relevant, wenn Aufgabenträger auf die Gewährung ausschließlicher Rechte verzichten.

9. Zu Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b (§ 13 Absatz 2a PBefG)

Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe b ist wie folgt zu fassen:

b) Absatz 2a wird wie folgt gefasst:

"(2a) Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 nicht in Einklang steht. Die Genehmigung ist zu versagen, wenn ein in der Frist nach § 12 Absatz 6 gestellter Antrag die in der Vorabbekanntmachung nach § 8a Absatz 2 beschriebenen Anforderungen nicht erfüllt oder sich nur auf Teilleistungen bezieht. In der Vorabbekanntmachung sind die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards anzugeben. Es kann angegeben werden, inwieweit eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist (Netz, Teilnetz, Linienbündel). Die Angaben können auch durch Verweis auf bestimmte Inhalte des Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 oder durch Verweis auf andere öffentlich zugängliche Dokumente geleistet werden." '

Begründung:

Die Neuregelungen in § 13 Absatz 2a betreffen den Fall, in dem eine Antragskonkurrenz unternehmensinitiiertes zu aufgabenträgerinitiierten Verkehren vorliegt. Die Novellierung hat zum Ziel, die Gründe, die zu einer Versagung der Verkehre führen können, so auszutarieren, dass die vom Aufgabenträger im Interesse der ausreichenden Verkehrsbedienungs geplanten gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Genehmigungsverfahren abgesichert werden können, wenn kein gleichwertiger eigenwirtschaftlicher Verkehr angeboten wird. Richtschnur ist dabei die in § 8 Absatz 3 und § 8a Absatz 1 neu beschriebene Aufgaben- und Kompetenzverteilung zwischen Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde. Aufgabenträgern wird es künftig möglich sein, im Interesse der ausreichenden Verkehrsbedienungs geplante, gemeinwirtschaftliche Leistungen als Ganzes zu vergeben und "Rosinenpickerei" zu verhindern.

Will der Aufgabenträger sicherstellen, dass seine Vorgaben zur ausreichenden Verkehrsbedienungs umgesetzt werden und ist er zu einer entsprechenden Finanzierung von Ausgleichsleistungen in der Lage, muss er den Weg der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages beschreiten. § 13 Absatz 2a Satz 2 nimmt den Aufgabenträger dabei in die Pflicht, bereits in der Vorabbekanntmachung der Vergabe (z. B. durch Verweis auf seinen Nahverkehrsplan) zu konkretisieren, welchen Leistungsumfang und welche

Leistungsqualität er bestellen wird. Diese konkreten und öffentlich bekannten Standards sind dann auch die Messlatte für die Genehmigungsbehörde zur Beurteilung konkurrierender Anträge auf eine eigenwirtschaftliche Verkehrsbedienung, die innerhalb des Zeitfensters, das § 12 Absatz 6 öffnet, eingehen. Der Vorrang des eigenwirtschaftlichen Verkehrs greift somit, wenn bei der Genehmigungsbehörde genehmigungsfähige Anträge eingehen, die das vom Aufgabenträger bekanntgemachte Niveau der ausreichenden Verkehrsbedienung erreichen, ohne auf Ausgleichszahlungen des Aufgabenträgers angewiesen zu sein. Andernfalls kommt der Aufgabenträger mit seiner Bestellung zum Zuge.

- In § 13 Absatz 2a Satz 2 wird normiert, dass ein nach § 12 Absatz 6 fristgerecht gestellter eigenwirtschaftlicher Genehmigungsantrag dann zu versagen ist, wenn dieser die in der Vorabbekanntmachung gemäß § 8a Absatz 2 beschriebenen Anforderungen nicht erfüllt oder sich nur auf Teilleistungen der zur Vergabe anstehenden Gesamtleistung bezieht. Ergänzend wird in § 13 Absatz 2a Satz 3 und 4 formuliert, dass der Aufgabenträger in der Vorabbekanntmachung die aus der ausreichenden Verkehrsbedienung abgeleiteten Anforderungen der zur Vergabe anstehenden Leistungen zu konkretisieren hat (differenziert nach Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards) und angeben kann, inwieweit aus Gründen der Wirtschaftlichkeit eine Vergabe als Gesamtleistung zu erfolgen hat (Netz, Teilnetz, Linienbündel). Dabei ist hierfür kein besonderer Aufwand erforderlich, denn der Aufgabenträger kann dabei auch in bereits vorhandene Dokumente verweisen: Entweder in den Nahverkehrsplan, wenn dieser aktuell und hinreichend konkret gefasst ist, oder in den jährlichen Bericht gemäß Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über die zum Zeitpunkt der Bekanntmachung bestellten gemeinwirtschaftlichen Verkehre. In diesem Bericht muss der Aufgabenträger ohnehin die in seinen Zuständigkeitsbereich fallenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen darstellen.
- Sollte der Aufgabenträger die mit der Vorabbekanntmachung gesetzten Anforderungen seinerseits im Rahmen der Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nicht umsetzen, so hat dies zur Folge, dass der Aufgabenträger damit sein Einvernehmen im Sinne von § 12 Absatz 6 Satz 2 zur Zulassung verspäteter (eigenwirtschaftlicher) Anträge erklärt.
- Für die Fälle, in denen der Aufgabenträger erst im Rahmen seiner Beteiligung an Genehmigungsverfahren für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr feststellt, dass dieser nicht das von ihm in der Regel im Nahverkehrsplan definierte Niveau der ausreichenden Verkehrsbedienung erreicht, soll künftig ein neu eingeführter § 16 Absatz 2a entsprechende Handlungsmöglichkeiten für Aufgabenträger und Genehmigungsbehörden eröffnen.

Durch diesen neuen Regelungsansatz, der die Prüfung gemein- und eigenwirtschaftlicher Anträge in der Konkurrenzsituation sowohl im Verfahrensablauf (§ 12 Absatz 6) als auch hinsichtlich des inhaltlichen Prüfungsmaßstabes miteinander verknüpft, ist sichergestellt, dass der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit nicht wie bisher ggf. zu Lasten der Fahrgäste zum

Tragen kommen kann, indem "im öffentlichen Verkehrsinteresse" eigenwirtschaftliche Anträge selbst dann genehmigt werden können, wenn sie unter dem Niveau bleiben, das ein Aufgabenträger bestellen und finanzieren wollte. Im Gegenzug besteht für die Verkehrsunternehmen durch die Anforderungen an die Bekanntmachung Transparenz hinsichtlich des Beurteilungsmaßstabs im Genehmigungsverfahren und durch § 12 Absatz 6 Satz 3 die Sicherheit, dass die Privilegierung eines vom Aufgabenträger bestellten Verkehrs erlischt, wenn dieser das zuvor von ihm selbst bekannt gemachte Niveau unterschreitet.

10. Zu Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe c (§ 13 Absatz 2b und 2c - neu - PBefG)

Artikel 1 Nummer 5 Buchstabe c ist wie folgt zu fassen:

'c) Nach Absatz 2a werden folgende Absätze 2b und 2c eingefügt:

"(2b) Werden im öffentlichen Personennahverkehr mehrere Anträge gestellt, die sich ganz oder zum Teil auf die gleiche oder im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung beziehen, so ist die Auswahl des Unternehmers danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsbedienung anbietet. Im öffentlichen Personennahverkehr sind hierbei insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 zu berücksichtigen.

(2c) Auf Antrag des Aufgabenträgers ist die Genehmigungsbehörde verpflichtet, die Erfüllung der in § 13 Absatz 1 sowie Absatz 2 Nummer 1 genannten Voraussetzungen bereits im Verfahren der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu prüfen. Das Landesrecht kann vorsehen, dass die Liniengenehmigung bei Vorliegen der Voraussetzungen mit dem Abschluss des öffentlichen Dienstleistungsauftrages für dessen Laufzeit als erteilt gilt." '

Begründung:

Im Zuge des zunehmenden Wettbewerbs werden häufig mehrere konkurrierende Anträge auf Erteilung einer Genehmigung für eine bestimmte Linie oder ein Linienbündel gestellt. In § 13 Absatz 2b wird entsprechend der bestehenden Verwaltungspraxis ausdrücklich festgelegt, dass in diesem Fall der Bewerber mit der besten Verkehrsbedienung zu bevorzugen ist. Der Genehmigungswettbewerb wird zudem auf den öffentlichen Personennahverkehr begrenzt.

Durch die Neuregelung in § 13 Absatz 2c wird der Verwaltungsaufwand bei der Genehmigung von Verkehren, die auf Basis eines öffentlichen Dienst-

leistungsauftrages erbracht werden, reduziert: Zur Vermeidung von unnötigem Verwaltungsaufwand und einer inhaltlich überflüssigen Doppelprüfung der subjektiven, baulichen und verkehrssicherheitsrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen (§ 13 Absatz 1 und Absatz 2 Nummer 1 PBefG) wird die Genehmigungsbehörde in das Vergabeverfahren durch den Aufgabenträger eingebunden. Zudem wird den Ländern, die eine noch weitergehende Verfahrenstraffung wünschen, die Möglichkeit gegeben, im Landesrecht vorzusehen, dass im Fall eines positiven Prüfungsergebnisses der Genehmigungsbehörde die Liniengenehmigung als erteilt gilt.

#### 11. Zu Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe d (§ 14 Absatz 5 PBefG)

In Artikel 1 Nummer 7 ist Buchstabe d wie folgt zu fassen:

'd) Absatz 5 wird wie folgt gefasst:

"(5) Bei Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung für grenzüberschreitende Gelegenheitsverkehre oder für Transitverkehre sind Absatz 1 bis 4, bei Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung für einen Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) ist Absatz 1 Nummer 1 nicht anzuwenden." '

#### Begründung:

Nach der Liberalisierung des Fernlinienverkehrs mit Kraftomnibussen und des Wegfalls des Konkurrenzschutzes besteht keine Notwendigkeit mehr, Unternehmer im Genehmigungsverfahren anzuhören.

#### 12. Zu Artikel 1 Nummer 8

Buchstabe a - neu - (§ 15 Absatz 1 Satz 6 PBefG) und

Buchstabe b - neu - (§ 15 Absatz 3 Satz 1a - neu - PBefG)

Artikel 1 Nummer 8 ist wie folgt zu fassen:

'8. § 15 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

"Die Frist ... < weiter wie Vorlage > ...

b) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

"Wurden dem Genehmigungsantrag weitere Bestandteile im Sinne von § 12 Absatz 1a hinzugefügt, so ist deren Einhaltung durch eine Auflage



zur Genehmigung abzusichern, in deren Kontrolle der Aufgabenträger auf dessen Wunsch eingebunden werden soll." '

Begründung:

§ 15 Absatz 3 Satz 2 stellt sicher, dass die vom Unternehmer freiwillig angebotenen Standards gemäß § 12 Absatz 1a, die ihm nutzen, um sich in der Konkurrenz mit anderen Unternehmern im Genehmigungswettbewerb zu profilieren, auch tatsächlich verbindlich werden. Die Genehmigungsbehörde muss daher zum Schutz der Wettbewerber vor Angeboten, die nicht auf dauerhafte Qualitätssicherung ausgerichtet sind, in § 15 Absatz 3 PBefG darauf verpflichtet werden, dass die Inhalte der "weiteren Bestandteile" durch Auflage auch zum Gegenstand der Genehmigung gemacht werden. Diese Vorgabe hat zudem zur Folge, dass eine spätere Einstellung der so auferlegten Standards durch den Verkehrsunternehmer als Ordnungswidrigkeit bewertet und sanktioniert werden kann.

Die Genehmigungsbehörden sind häufig von ihren Ressourcen her nicht darauf vorbereitet, die Einhaltung z. B. komplexer Qualitätsstandards zu überprüfen, wenn diese von Unternehmern für eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen zugesichert werden. Von daher ist es sinnvoll, den Aufgabenträger in diese Überprüfung einzubinden, wenn bei diesem derartige Ressourcen verfügbar sind. Eine solche Einbindung kann auch insoweit zur Erfüllung der Gewährleistungsaufgabe des Aufgabenträgers sinnvoll sein, wenn dieser wegen bestimmter Zusicherungen auf die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages verzichtet hat und von daher ein besonderes Eigeninteresse daran hat, zu kontrollieren, ob die zur ausreichenden Verkehrsbedienung erforderlichen und seitens des Unternehmers zugesicherten Angebotsstandards auch tatsächlich realisiert werden.

13. Zu Artikel 1 Nummer 12 Buchstabe a (§ 21 Absatz 1 Satz 2 - neu - und Satz 3 PBefG)

In Artikel 1 Nummer 12 ist Buchstabe a wie folgt zu fassen:

'a) Dem Absatz 1 werden folgende Sätze angefügt:

"Der Betrieb ist barrierefrei zu organisieren, soweit nicht nach Maßgabe der Genehmigung im begründeten Einzelfall Einschränkungen der Barrierefreiheit gestattet sind. Gegenstand der Betriebspflicht sind alle Bestandteile der Genehmigung und die nach § 12 Absatz 1a zugesicherten Bestandteile des Genehmigungsantrages." '

Begründung:

Hinsichtlich der Barrierefreiheit gilt auch für den Verpflichtungsgehalt der Genehmigung das Regel-Ausnahmeprinzip. Es müssen daher keine speziellen Standards zur Barrierefreiheit des Verkehrs durch "verbindliche Zusicherung" nach § 12 Absatz 1a zum Gegenstand der Betriebspflicht gemacht werden. Es gilt vielmehr umgekehrt, dass alle Maßnahmen zur Barrierefreiheit ergriffen werden müssen, soweit nicht in der Genehmigung eine entsprechende Ausnahme beantragt wurde. Die Grundlage für derartige Ausnahmen kann bereits im Nahverkehrsplan geschaffen werden.

14. Zu Artikel 1 Nummer 13 (§ 25 Absatz 1 Satz 1 PBefG)

In Artikel 1 Nummer 13 ist § 25 Absatz 1 Satz 1 wie folgt zu fassen:

"Die Genehmigungsbehörde hat die Genehmigung zu widerrufen, wenn nicht mehr alle Voraussetzungen des § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3 vorliegen, wenn bei Verkehren nach § 8 Absatz 4 Satz 1 die Betriebspflichten nachhaltig nicht erfüllt werden oder wenn bei Verkehren nach § 8a Absatz 1 Satz 1 2. Alternative kein wirksamer öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mehr besteht."

Begründung:

Wenn ein Unternehmer seine Betriebspflichten nachhaltig, d. h. substantiell und für einen längeren Zeitraum, nicht erfüllt, dann muss neben anderen Maßnahmen als Ultima Ratio auch der Widerruf der Genehmigung möglich sein. Dieses ist bisher allenfalls dann der Fall, wenn aus der Nichterfüllung der Betriebspflichten auf die generelle Unzuverlässigkeit des Unternehmers geschlossen werden kann. Eine solche sicherheitsrechtlich motivierte Betrachtung wird aber den Anforderungen an einen hochwertigen ÖPNV nicht gerecht. Zudem behindert sie den fairen Wettbewerb im Verhältnis zu den Konkurrenten, die auf Grund der Zusicherung hoher Qualitätsstandards durch den Genehmigungsinhaber nicht zum Zuge gekommen sind. Es muss daher gesichert sein, dass bei dauerhafter Nichterfüllung der freiwillig eingegangenen Pflichten auch eine Genehmigung widerrufen werden und damit ein anderer Betreiber den Verkehr übernehmen kann.

15. Zu Artikel 1 Nummer 13a - neu - (§ 30a - neu - PBefG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 13 folgende Nummer einzufügen:

'13a. Nach § 30 wird folgender § 30a eingefügt:

"§ 30a Entschädigungsverfahren

Soweit der Unternehmer auf Grund eines Planfeststellungsbeschlusses oder einer Plangenehmigung verpflichtet ist, eine Entschädigung in Geld zu leisten, und über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen dem Betroffenen und dem Unternehmer zustande kommt, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde; für das Verfahren und den Rechtsweg gelten die Enteignungsgesetze der Länder entsprechend." '

Begründung:

Die Regelungen über das Entschädigungsverfahren nach § 19a Bundesfernstraßengesetz und nach § 22a Allgemeines Eisenbahngesetz werden in das PBefG überführt. Dies führt zu einer Beschleunigung des Planfeststellungsverfahrens in Streitfällen über die Entschädigungshöhe. Über die Höhe wird in einem gesonderten Verfahren entschieden.

16. Zu Artikel 1 Nummer 14

Buchstabe c (§ 39 Absatz 6 Satz 3 und Satz 5 - neu - PBefG) und

Buchstabe d - neu - (§ 39 Absatz 8 - neu - PBefG)

Artikel 1 Nummer 14 ist wie folgt zu ändern:

a) Buchstabe c ist wie folgt zu fassen:

'c) Absatz 6 wird wie folgt geändert:

aa) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

"Absatz 1 Satz 3 ... < weiter wie Vorlage > ...

bb) Dem letzten Satz wird folgender Satz angefügt:

"Die Geltung der Artikel 19 bis 23 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 wird auf alle Linienverkehre im Personenfernverkehr ausgeweitet; die

Betreiber solcher Linienverkehre sind verpflichtet, sich an der Schlichtungsstelle für den Öffentlichen Verkehr (söp) zu beteiligen." '

b) Nach Buchstabe c ist folgender Buchstabe anzufügen:

'd) Folgender Absatz 8 wird angefügt:

"(8) Der Unternehmer ist berechtigt, zu üblichen Konditionen Anschlussfahrausweise anderer Unternehmen zu deren Regeltarif zu vertreiben. Er ist seinerseits verpflichtet, anderen Unternehmen zu üblichen Bedingungen den Vertrieb von Anschlussfahrausweisen zu seinem Regeltarif zu gestatten. Im Personenfernverkehr haben die Unternehmer sicherzustellen, dass bei Nutzung der Angebote mehrerer Unternehmen durchgehende Fahrausweise vertrieben werden und Dritte zu üblichen Konditionen einen unternehmensübergreifenden Vertrieb im Internet organisieren können." '

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Im öffentlichen Interesse ist die einfache Nutzbarkeit des Gesamtangebots des Fernbusverkehrs für alle Fahrgäste abzusichern. Dies betrifft auch Vorgaben zu Fahrgastrechten für alle Linien des Personenfernverkehrs. Durch die Erweiterung des § 39 Absatz 6 werden die Anforderungen der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 auf alle Linienverkehre im Personenfernverkehr erweitert. Damit wird ebenfalls sichergestellt, dass die Marktöffnung des Fernverkehrs im Einklang mit den öffentlichen Interessen erfolgt.

Zu Buchstabe b:

Für den öffentlichen Personenverkehr gilt generell, dass über Anschlussverbindung nicht nur zu informieren ist, sondern dass auch die Fahrausweise für die gesamte Reisekette, d. h. inklusive Anschlussverkehre in einem Vorgang seitens des Fahrgastes erworben werden können. Um dieses zu realisieren, sollen seitens der Unternehmen wechselseitige Geschäftsbesorgungsverträge zu marktüblichen Konditionen geschlossen werden. Soweit Verkehrsunternehmen den Abschluss eines solchen Vertrags unbillig verweigern, greift die in § 39 Absatz 8 eingeführte gesetzliche Verpflichtung. Um einem Wildwuchs bei der Marktöffnung im Fernverkehr vorzubeugen, sollen die Betreiber diesbezüglich nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet sein, auch für Anschlussverkehre der Konkurrenz die Fahrkarten zu vertreiben. Unabhängig von den unternehmenseigenen Zugangsportalen soll auch betreiberübergreifender Fahrausweiserwerb im Internet durch Drittanbieter organisiert werden können.

17. Zu Artikel 1 Nummer 15

Buchstabe a<sub>0</sub> - neu - (§ 40 Absatz 2 Satz 6 bis 8 - neu - PBefG) und

Buchstabe d - neu - (§ 40 Absatz 4 Satz 4 bis 6 - neu - PBefG)

Artikel 1 Nummer 15 ist wie folgt zu ändern:

a) Dem Buchstaben a ist folgender Buchstabe voranzustellen:

'a<sub>0</sub>) Dem Absatz 2 werden folgende Sätze angefügt:

"Soweit die Fahrpläne Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind, hat die zuständige Behörde diese der Genehmigungsbehörde anzuzeigen; in diesem Fall gilt die Zustimmung als erteilt. Abweichend von Satz 1 genügt bei Fahrplanänderungen im Personenfernverkehr eine Anzeige bei der Genehmigungsbehörde, soweit sie nicht der Genehmigungspflicht nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 unterliegen. Sofern die Genehmigungsbehörde den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb von zwei Wochen widerspricht, dürfen diese nicht in Kraft treten." '

b) Nach Buchstabe c ist folgender Buchstabe anzufügen:

'd) Dem Absatz 4 werden folgende Sätze angefügt:

"Der Unternehmer ist verpflichtet, der Genehmigungsbehörde oder einer von ihr benannten Stelle auf Anforderung die Fahrplandaten in geeignetem elektronischen Format zur Kontrolle der Einhaltung der Fahrplanpflichten sowie zur Nutzung in unternehmensübergreifenden Auskunftssystemen zeitgerecht und unentgeltlich bereitzustellen. Informiert der Unternehmer über seine Angebote in einem elektronischen Auskunftssystem, so hat er auch über alternative oder ergänzende Bedienungsangebote anderer Unternehmen Auskunft zu erteilen. Die Auskunftserteilung muss unternehmensneutral erfolgen, auf objektiven Merkmalen wie Schnelligkeit, Preis und Umsteigehäufigkeit basieren und über Fahrplan und Regeltarif informieren." '

Begründung:

Zu Buchstabe a:

§ 40 Absatz 2 Satz 6 vereinfacht das Genehmigungsverfahren bei Verkehren, die vom Aufgabenträger bestellt werden. Enthält ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag Vorgaben zu Fahrplänen, so hat der Aufgabenträger zu

kontrollieren, dass die entsprechenden vertraglichen Vorgaben eingehalten werden und dass insbesondere der Fahrplan im öffentlichen Interesse weiterentwickelt wird. Der Fahrplanzustimmung durch die Genehmigungsbehörde käme somit im Fall dieser Verkehre kein eigener Regelungsgehalt mehr zu. Um unnötigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden, wird daher eine gesetzliche Zustimmungsfiktion eingeführt. Diese Neuregelung ändert jedoch nichts daran, dass gravierende Änderungen gemäß § 2 Absatz 2 Nummer 1 weiterhin der Genehmigungspflicht unterliegen und von der Zustimmungsfiktion nicht erfasst werden. Genehmigungspflichtig bleiben insoweit z. B. nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 die Verlegung von Haltestellen sowie Veränderungen des Linienweges.

Zu Buchstabe b:

Die unternehmensneutrale Auskunftserteilung ist im Nahverkehr durch die Tätigkeit der Verbünde bereits heute häufig Realität. Durch § 40 Absatz 4 Satz 4 bis 6 soll abgesichert werden, dass sich eigenwirtschaftliche Verkehre auch in Zukunft nicht der gemeinsamen Auskunftserteilung entziehen können. Auch in einem weitgehend offenen Fernverkehrsmarkt ist ein Mindestmaß an Fahrplanstabilität zu gewährleisten. Zudem sollten die Verkehrsverbindungen in das mit öffentlichen Mitteln geförderte Auskunftssystem DELFI oder in Verbundauskunftssysteme eingestellt werden können. Ferner stehen die Fahrplandaten dann auch zur freien Nutzung für Auskunftsplattformen zur Verfügung.

Die Verpflichtung von Unternehmen zur Auskunftserteilung, wie sie bereits heute im Schienenverkehr unter anderem gegenüber der DB AG durchgesetzt ist, gilt nur für Unternehmen, die selbst ein elektronisches Auskunftssystem vorhalten, d. h. nicht nur den Fahrplan im Internet abbilden, sondern eine interaktive Auskunftsplattform anbieten. Insofern sind Kleinunternehmen, die keine interaktiven Dienste anbieten, von der Regelung nicht betroffen.

18. Zu Artikel 1 Nummer 21 (§ 62 Satz 1a - neu - bis Satz 1d - neu - PBefG)

In Artikel 1 Nummer 21 sind dem § 62 folgende Sätze anzufügen:

"Genehmigungen, die vor dem [einsetzen: Datum des Inkrafttretens des Änderungsgesetzes] erteilt wurden, bleiben bis zum Ablauf der in der Genehmigungsurkunde enthaltenen Geltungsdauer wirksam. Die Geltung und Wirksamkeit von sonstigen Rechtsverhältnissen, insbesondere öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die vor dem [einsetzen: Datum des Inkrafttretens des Änderungsgesetzes] zustande gekommen sind, wird durch die Änderung des Gesetzes nicht berührt. Auf den Personenfernverkehr findet § 21 Absatz 1 Satz 2 ab dem 1. Januar 2017 Anwendung, auf den öffentlichen Personennahverkehr ab dem 1. Januar 2022.

In Umsetzung der Zielsetzung aus § 8 Absatz 3 Satz 4 kann das Landesrecht für den öffentlichen Personennahverkehr, soweit dieses nachweislich aus technischen oder ökonomischen Gründen unumgänglich ist, den Zeitpunkt der Anwendbarkeit von § 21 Absatz 1 Satz 2 abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen."

Begründung:

Zu Satz 1a - neu - und Satz 1b - neu -:

Die Ergänzung dient der Klarstellung, dass mit der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes kein Eingriff in die Gültigkeit bestehender Linienverkehrsgenehmigungen oder anderer Rechtsverhältnisse beabsichtigt ist, d. h., dass bestehende Liniengenehmigungen, Betrauungsakte, Ausgleichs- und Finanzierungsregeln oder Verkehrsverträge fortgelten.

Zu Satz 1 c - neu - und Satz 1d - neu -:

Die Unternehmen, aber auch die Aufgabenträger, benötigen ausreichend zeitlichen Vorlauf, um sich in ihrer Investitionsplanung verbindlich auf die zukünftigen Anforderungen zur Barrierefreiheit einstellen zu können.

Grundsätzlich scheint daher ein Zeitraum von zehn Jahren ausreichend, damit z. B. bei dem Ersatz der Fahrzeugflotte auf barrierefreie Investitionsalternativen umgestellt werden kann. Im Bereich des Fernbusses ist mit neuen Angeboten zu rechnen, die innerhalb von fünf Jahren im Regelfall auch mit barrierefreien Fahrzeugen durchgeführt werden können.

§ 21 Absatz 1 Satz 2 erlaubt die Verlängerung der Umsetzungsfrist im Hinblick auf das für die Herstellung der Barrierefreiheit erforderliche Investitionsvolumen und die Investitionszyklen bei der Haltestelleninfrastruktur sowie bei Schienenfahrzeugen. Ausnahmetatbestände darüber hinaus könnten dann angezeigt sein, wenn z. B. die Barrierefreiheit des Haltestellenumfelds nicht gewährleistet ist und die Pflicht daher ins Leere laufen würde - häufig relevant im überörtlichen Verkehr bei Haltestellen an Landstraßen - oder die Anpassung von Infrastruktur oder Fahrzeugen im Einzelfall aus technischen Gründen nicht möglich ist.

19. Zu Artikel 1 Nummer 22 (§ 63 PBefG)

Artikel 1 Nummer 22 ist wie folgt zu fassen:

'22. § 63 wird wie folgt gefasst:

"§ 63 Abweichungsrecht

(1) Von den in § 5, § 8 Absatz 2, § 8a Absatz 2 Satz 2, Absatz 6, § 9, § 11

Absatz 4, § 12, § 15, § 16, § 17 Absatz 1 und 2, § 20, 25, § 29 Absatz 1a und 2, § 52 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit § 11 Absatz 4, § 52 Absatz 2 Satz 1, § 53 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit § 11 Absatz 4 und § 53 Absatz 2 Satz 1 getroffenen Regelungen des Verwaltungsverfahrens kann durch Landesrecht nicht abgewichen werden.

(2) Die Länder können für Beförderungsarten, die nicht alle Merkmale einer Verkehrsart oder Verkehrsform dieses Gesetzes erfüllen und die im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht besonders ins Gewicht fallen, durch Landesrecht Abweichungen im Genehmigungsverfahren regeln. Die Vorschriften des § 13 Absatz 1 bleiben davon unberührt." '

Begründung:

Nach Artikel 84 Absatz 1 Satz 4 des Grundgesetzes kann in Ausnahmefällen der Bund wegen eines besonderen Bedürfnisses nach bundeseinheitlicher Regelung das Verwaltungsverfahren ohne Abweichungsmöglichkeit der Länder regeln. Von dieser Befugnis wird in § 63 Absatz 1 für verschiedene Verfahrensvorschriften Gebrauch gemacht. Für die Erleichterung der Kontrollen bei länderübergreifenden Verkehren ist eine bundeseinheitliche Gestaltung der Beförderungsdokumente erforderlich. Dies betrifft die Vorschriften über die Schriftform für Genehmigungen und einstweilige Erlaubnisse (§ 5), über den Umfang der Genehmigung (§ 9), den Inhalt der Genehmigungsurkunde (§ 17 Absatz 1 und 2) und der einstweiligen Erlaubnis (§ 20 Absatz 2). Zur Sicherstellung einer reibungslosen Zusammenarbeit bei länderübergreifenden und internationalen Verkehren ist eine bundesrechtliche Regelung darüber notwendig, welche Behörde örtlich zuständig ist (§ 11 Absatz 4, § 52 Absatz 2 Satz 2 in Verbindung mit § 11 Absatz 4, § 53 Absatz 2 Satz 2 in Verbindung mit § 11 Absatz 4). Verschiedene Vorschriften verlangen das Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, weil im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens Bundesinteressen betroffen sind (§ 29 Absatz 2) oder im Rahmen internationaler Linienverkehre die Außenkompetenz des Bundes berührt wird (§ 52 Absatz 2 Satz 1, § 53 Absatz 2 Satz 1). Ein Abweichungsrecht der Länder wäre hiermit nicht vereinbar. Verkehrsleistungen im öffentlichen Personenverkehr werden in zunehmendem Umfang im Wettbewerb vergeben. Viele Unternehmen operieren länderübergreifend oder kommen aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Seitens der Verkehrswirtschaft besteht deshalb ein erhebliches Interesse daran, dass der Kernbereich des Genehmigungsverfahrens bundeseinheitlich geregelt ist. Zu diesen Vorschriften gehören die Regelungen über

- die Gewährung ausschließlicher Rechte nach § 8a Absatz 6,
- den Genehmigungsantrag nach § 12,
- die Entscheidungen der Genehmigungsbehörde nach § 15,



- die zulässige Geltungsdauer von Genehmigungen nach § 16,
- die einstweilige Erlaubnis nach § 20 Absatz 1,
- den Widerruf der Genehmigung nach § 25 und
- das Anhörungsverfahren bei der Planfeststellung nach § 29 Absatz 1a.

Im Zuge der demografischen Entwicklung und deren Auswirkungen haben sich gerade im ländlichen Bereich eine Vielzahl und Vielfalt alternativer Beförderungsarten entwickelt, die den bereits geregelten Verkehrsarten und Verkehrsformen nur schwer zugeordnet werden können. Deshalb soll den Ländern mit dieser Regelung die Möglichkeit eröffnet werden, durch Landesrecht in begrenztem Umfang vom Genehmigungsverfahren abweichen zu können.

Die auf Basis der geltenden Freistellungsermächtigung aus § 57 Absatz 1 Nummer 8 erlassene Freistellungsverordnung sieht zwar eine Freistellung z. B. für Schülerverkehre vor, die für den ländlichen Raum große Bedeutung hat. Diese Vorschrift knüpft aber nur an bestimmte Beförderungszwecke an, bei denen eine Freistellung zulässig ist. Sie erlaubt aber keine Freistellung unabhängig von der Art des Beförderungsfalls, wie z.B. bei einigen heute etablierten Angebotsformen alternativer Bedienung.

§ 2 Absatz 6 und 7 eröffnet hierfür zwar schon Handlungsmöglichkeiten, knüpft allerdings an Einzel- und Versuchsfälle an. Eine Etablierung einer alternativen Verkehrsart ist hiermit nicht möglich. Hier besteht Ergänzungsbedarf, soweit diese Verkehre nicht die Anforderungen der §§ 42 ff. oder §§ 46 ff. erfüllen bzw. das für die klassischen Verkehrsarten vorgesehene Verfahren sich in der Praxis als nicht sachgerecht erweist. Dies kann für innovative Angebote der Fall sein:

- Rufbus,
- Anrufbus,
- Anrufsammeltaxi,
- Linientaxi,
- Richtungsbandbetrieb,
- Bürgerbus,
- Fahrdienste,
- kombinierte Personen- und Güterbeförderung.

Es ist im Regelfall nicht zu erwarten, dass derartige Verkehre anerkannten Verkehrsformen wie den eigenwirtschaftlich betriebenen Linienverkehr oder auch den Taxenverkehr ernsthaft gefährden. Auch unterscheidet sich die Marktlage von Land zu Land, so dass eine bundeseinheitliche Regelung ggf. schwieriger ist. Es soll daher den Ländern überlassen werden, für diese Verkehrsformen und andere Verkehre mit eher geringerer Bedeutung im Gesamtmarkt angepasste Genehmigungs- und Aufsichtsverfahren zu regeln. Durch die Einschränkung des Regelungsumfangs soll sichergestellt werden, dass die alternativen Beförderungsarten von den Vorschriften dieses Gesetzes nicht vollständig ausgenommen werden können. Insbesondere wird gewährleistet, dass die subjektiven Voraussetzungen des § 13 Absatz 1 (und auch die sicherheitsrelevanten Vorschriften der Verordnung über den Betrieb von

Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr) bundeseinheitlicher Standard bleiben.

20. Zu Artikel 1 Nummer 23 (§ 65 PBefG)

Zu § 65 Allgemein

Der Bundesrat begrüßt, dass zukünftig durch § 65 PBefG eine eindeutige und transparente Abgrenzung des Straßenbahnsektors vom Eisenbahnsektor festgeschrieben werden soll. Dies ist für die vollziehenden Länder von Bedeutung, da damit auch der Auffassung der Europäischen Kommission wirksam entgegengetreten wird, dass die Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 (Interoperabilitätsrichtlinie) sowie die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 (Eisenbahnsicherheitsrichtlinie) für den Straßenbahnsektor in der Bundesrepublik Deutschland anzuwenden seien, da die Bundesrepublik Deutschland bisher nicht auf der Grundlage eines Gesetzes eindeutig erklärt habe, dass der Straßenbahnsektor in der Bundesrepublik Deutschland nicht den zuvor genannten Richtlinien unterliege. Diese Möglichkeit räumen jedoch beide Richtlinien den Mitgliedstaaten ein.