

12.09.11**Empfehlungen
der Ausschüsse**Vk - In - Wizu **Punkt** der 886. Sitzung des Bundesrates am 23. September 2011

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften

Der **federführende Verkehrsausschuss (Vk)**,der **Ausschuss für Innere Angelegenheiten (In)** undder **Wirtschaftsausschuss (Wi)**

empfehlen dem Bundesrat,

zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

Vk 1. HauptempfehlungBei
Annahme
entfallen
die
Ziffern 2
bis 29

Der Bundesrat lehnt den Gesetzentwurf ab und beschließt, ihn durch nachfolgende Fassung zu ersetzen:

**'Entwurf eines Gesetzes zur Änderung
personenbeförderungs- und mautrechtlicher Vorschriften**

A. Problem

Mit Datum vom 23. Oktober 2007 wurde die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße zur Aufhebung der Verordnungen

(EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates erlassen. Die Verordnung regelt, wie "die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten, die unter anderem zahlreicher, sicherer, höherwertig oder preisgünstiger sind als diejenigen, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte." Dazu enthält die Verordnung beihilfe- und vergaberechtliche Anforderungen an die Finanzierung von Nahverkehrsleistungen. Für einzelne Vorschriften sind nationale Durchführungsregelungen erforderlich. Darüber hinaus ist es notwendig, das Personenbeförderungsgesetz und das Regionalisierungsgesetz an die neue Verordnung anzupassen. Ziel der Novellierung ist es, die bundesrechtlichen Vorgaben unter Berücksichtigung des oben genannten Verordnungszwecks so anzupassen, dass sie

- einen verlässlichen nationalen Rechtsrahmen für die Gestaltung und die transparente, diskriminierungsfreie Finanzierung eines qualitativ hochwertigen Nahverkehrsangebots für Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger schaffen und
- den Ländern im Sinne des Subsidiaritätsprinzips die Möglichkeit eröffnen, die in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorgesehenen Handlungsoptionen entsprechend den Gegebenheiten im jeweiligen Land umfassend auszuschöpfen und auszugestalten.

Die Einrichtung von inländischen Fernbuslinien ist im Personenbeförderungsgesetz sehr restriktiv geregelt.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf enthält die notwendigen Durchführungsregelungen und Anpassungen.

Der Markt für den Omnibusfernlinienverkehr wird geöffnet - bei gleichzeitiger Anpassung der Wettbewerbsbedingungen im Verhältnis zum Eisenbahnverkehr und Schutz staatlich geförderter Eisenbahnangebote.

C. Alternativen

Keine.

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Keine.

E. Sonstige Kosten

Durch das Gesetz entstehen für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen mit Ausnahme der Umsetzung der Auskunftspflicht im Busfernlinienverkehr (§ 40 Absatz 4 Satz 5 bis 6) keine Kosten. Die Pflicht von Unternehmern zur Auskunftserteilung, wie sie bereits heute im Schienenverkehr unter anderem für die DB AG gilt, betrifft wiederum nur Unternehmen, die selbst ein "elektronisches Auskunftssystem" vorhalten, d. h. nicht nur den Fahrplan im Internet abbilden, sondern eine interaktive Auskunftsplattform anbieten. Kleinanbieter sind somit nicht betroffen. Im Hinblick auf größere Anbieter ist festzustellen, dass die gegebenenfalls bestehende Mehrbelastung durch die Auskunftsverpflichtung durch die Entwicklungsmöglichkeiten, die sich im Ergebnis der mit dieser Novelle eröffneten Marktchancen im Busfernlinienverkehr ergeben, mehr als aufgewogen werden. Auswirkungen auf die Einzelpreise, das allgemeine Preisniveau und das Verbraucherpreisniveau sind daher nicht zu erwarten.

F. Bürokratiekosten

Durch die Änderung von bestehenden Informationspflichten entsteht für die Wirtschaft ein geringfügiger Mehraufwand bzw. eine geringfügige Entlastung. Es werden keine Informationspflichten für Bürgerinnen und Bürger neu eingeführt, geändert oder aufgehoben. Für die Verwaltung werden zwei neue Informationspflichten eingeführt. Ein nennenswerter Mehraufwand entsteht hierdurch nicht, da die Verwaltung gleichzeitig von ähnlichen Verpflichtungen beim Vollzug des Gesetzes entlastet wird.

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungs- und mautrechtlicher Vorschriften

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 5. April 2011 (BGBl. I S. 554) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 8 wird wie folgt geändert
 - a) In der Überschrift wird das Wort "Personennahverkehr" durch das Wort "Personenverkehr" ersetzt.
 - b) Absatz 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) Die Sätze 1 bis 6 werden durch folgende Sätze 1 bis 10 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 Artikel 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. Die Genehmigungsbehörde hat die Sicherheit des Betriebs sowie die Zuverlässigkeit und die fachliche Eignung des Unternehmers im Rahmen der Erteilung von Liniengenehmigungen zu gewährleisten. 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 11 wird die Zahl "1" durch die Zahl "10" ersetzt.
- cc) In Satz 13 Wird die Zahl "7" durch die Zahl "11" ersetzt.

- b) Absatz 4 wird durch folgende Absätze 4 bis 9 ersetzt:

"(4) Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind eigenwirtschaftlich zu erbringen. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden. Ausgleichszahlungen für die Beförderungen von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a sind aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausgenommen.

(5) 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 Absatz 4 Satz 1 möglich ist, öffentliche Dienstleistungsaufträge nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erteilen. Die zuständige Behörde ist befugt, Verkehrsleistungen im Nahverkehr selbst zu erbringen oder gemäß Artikel 5 Absatz 2 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt zu vergeben. 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 Absatz 3 sein.

(6) Die 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.

(7) Bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 3 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind mittelständische Interessen angemessen zu berücksichtigen.

(8) Die Veröffentlichung nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist auch erforderlich, wenn die zuständige Behörde einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nach Artikel 5 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben will.

(9) Die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 2 bis 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unterliegt unbeschadet der Prüfungsmöglichkeiten der Aufsichtsbehörde des Aufgabenträgers der Nachprüfung durch die Vergabekammern. Die Vorschriften des Vierten Teils des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen gelten entsprechend."

2. § 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Buchstabe c wird das Semikolon durch ein Komma ersetzt.

bb) Es werden folgende Buchstaben angefügt:

"d) Beginn und Ende der Geltungsdauer,

e) gegebenenfalls den Nachweis über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007;"

b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

"(1a) Um bestimmte Standards des beantragten Verkehrs verbindlich zuzusichern, kann der Antragsteller dem Genehmigungsantrag weitere Bestandteile hinzufügen, die als solche zu bezeichnen sind."

c) Nach Absatz 4 werden folgende Absätze 5 bis 8 angefügt:

"(5) Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen Straßenbahn, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen im Sinne von § 8 Absatz 4 ist spätestens zwölf Monate vor dem Beginn der

beantragten Geltungsdauer zu stellen. Die Genehmigungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen, wenn bis zu dem in Satz 1 bezeichneten Termin (Antragsschluss) kein genehmigungsfähiger Antrag gestellt worden ist. Die Genehmigungsbehörde kann andere Termine setzen. Sie muss hierauf in der Bekanntmachung nach § 18 hinweisen. Nach Antragsschluss sind Ergänzungen und Änderungen von Anträgen unzulässig, es sei denn, diese wurden von der Genehmigungsbehörde im öffentlichen Verkehrsinteresse angeregt.

(6) Beabsichtigt die zuständige Behörde die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 1 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, ist der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen im Sinne von § 8 Absatz 4 spätestens drei Monate nach der Veröffentlichung nach § 8 Absatz 8 und Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu stellen. Die Genehmigungsbehörde kann im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger verspätete Anträge zulassen. Das Einvernehmen gemäß Satz 2 gilt als erteilt, wenn der von dem Aufgabenträger beauftragte Verkehr den im Rahmen der Vorabkennzeichnung gesetzten Anforderungen gemäß § 13 Absatz 2a Satz 3 und 4 nicht entspricht.

(7) Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, der Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gem. Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist, soll spätestens sechs Monate vor dem Beginn der beantragten Geltungsdauer gestellt werden. Die Genehmigungsbehörde kann auf Antrag die Frist verkürzen.

(8) Absatz 5 gilt nicht für den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, der nicht zum öffentlichen Personennahverkehr im Sinne des § 8 Absatz 1 gehört und auch keine Sonderform des Linienverkehrs nach § 43 darstellt (Personenfernverkehr)."

3. § 13 wird wie folgt geändert:

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 § 8 Absatz 5 Satz 2 in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unter Beachtung der in § 8 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 Regionalisierungsgesetz zuständigen Behörde in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Absatz 5 AEG unter Beachtung der in § 8 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 notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden Frist und soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr handelt, 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."
- 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 § 8 Absatz 8 beschriebenen Anforderungen nicht erfüllt oder sich nur auf Teilleistungen bezieht. In der Vorabbekanntmachung nach § 8 Absatz 8 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."
- c) Nach Absatz 2a werden folgende Absätze 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 bei Verkehren nach § 8 Absatz 5 verpflichtet, die Erfüllung der in § 13 Absatz 1 sowie Absatz 2 Nummer 1 genannten Voraussetzungen bereits im Verfahren der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags 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."

4. § 13a wird aufgehoben.
5. § 14 wird wie folgt geändert:
 - a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

"Anhörungsverfahren"
 - b) In Absatz 1 Nummer 2 werden nach dem Wort "Landkreis," die Wörter "der Aufgabenträger und Verbundorganisationen, soweit diese Aufgaben für die Aufgabenträger und/oder Verkehrsunternehmen wahrnehmen," eingefügt.
 - c) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

"Bei einem Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen Verkehr im Sinne von § 8 Absatz 4 ist das Anhörungsverfahren erst nach dem Antragsschluss nach § 12 Absatz 5 oder 6 durchzuführen."
 - d) In Absatz 3 wird das Wort "Anhörverfahrens" durch das Wort "Anhörungsverfahrens" ersetzt.
6. § 15 wird wie folgt geändert:
 - a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

"Die Frist für eine Entscheidung über einen Antrag auf Genehmigung für einen Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen beginnt mit der Antragstellung, frühestens aber mit dem ersten Kalendertag nach dem Antragsschluss nach § 12 Absatz 5 oder 6."

- 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 Antrag eingebunden werden soll."

7. § 16 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

"(1) Die Geltungsdauer der Genehmigung für Straßenbahn- und Obusverkehr beträgt höchstens 15 Jahre. Sie kann unter den Voraussetzungen des Artikels 4 Absatz 3 Satz 2 und Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für einen längeren Zeitraum festgelegt werden. Bei Wiedererteilung der Genehmigung ist die Geltungsdauer so zu bemessen, dass die Genehmigung mit Vereinbarungen und Entscheidungen über die Benutzung öffentlicher Straßen nach § 31 Absatz 2 und 5 in Einklang steht. Ist die beantragte Verkehrsleistung Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darf die Geltungsdauer der Genehmigung die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nicht überschreiten.

(2) Die Geltungsdauer der Genehmigung für Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist unter Berücksichtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen zu bemessen. Sie beträgt höchstens zehn Jahre. Die Genehmigung kann unter den Voraussetzungen des Artikels 4 Absatz 3 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für einen längeren Zeitraum festgelegt werden. Ist die beantragte Verkehrsleistung Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, darf die Geltungsdauer der Genehmigung die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nicht überschreiten."

- b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

"(2a) Steht im öffentlichen Personennahverkehr ein Genehmigungsantrag im Sinne von § 8 Absatz 4 mit den Vorgaben eines Nahverkehrsplans im Sinne von § 8 Absatz 3 nicht in Einklang und sichert die nach § 8 Absatz 5 zuständige Behörde der Genehmigungsbehörde

den Abschluss eines den Vorgaben des Nahverkehrsplans entsprechenden öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu, so ist die Geltungsdauer der Genehmigung so zu bemessen, dass sie zu dem Zeitpunkt endet, den die zuständige Behörde als Zeitpunkt der geplanten Betriebsaufnahme des zugesicherten Verkehrs angibt. Setzt die zuständige Behörde ihre Zusicherung nicht um, so ist die Geltungsdauer der Genehmigung unter Beachtung von Absatz 1 und 2 festzusetzen."

8. § 18 wird wie folgt gefasst:

"Informationspflicht der Genehmigungsbehörde

(1) Die Genehmigungsbehörde hat ein Verzeichnis aller bestehenden Genehmigungen für den Straßenbahn-, Obusverkehr oder einen Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs mindestens am Ende jeden Kalenderjahres im Amtsblatt der Europäischen Union bekannt zu machen. Die Bekanntmachung muss folgende Angaben enthalten:

- a) die Linienführung,
- b) die Geltungsdauer,
- c) einen Hinweis darauf, dass der Antrag auf Genehmigung für den weiteren Betrieb des Verkehrs in den Fristen des § 12 Absatz 5 Satz 1 oder Absatz 6 beantragt werden kann.

(2) In die Bekanntmachung nach Absatz 1 können die nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und die nach § 8 Absatz 8 dieses Gesetzes vorgeschriebenen Informationen der zuständigen Behörde aufgenommen werden. In diesem Fall ist die dreimonatige Frist für den Antrag auf Genehmigung eines Verkehrs abweichend von § 12 Absatz 6 besonders festzulegen."

9. In § 20 Absatz 3 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

"In den Fällen des Artikels 5 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 kann die einstweilige Erlaubnis auf bis zu zwei Jahre befristet werden."

10. § 21 wird wie folgt geändert:

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."

b) Im Absatz 3 wird jeweils das Wort "Unternehmer" durch die Wörter "Unternehmer für Verkehre des öffentlichen Personennahverkehrs" ersetzt.

c) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

"(4) Die Genehmigungsbehörde kann den Unternehmer auf seinen Antrag von der Verpflichtung nach Absatz 1 für den gesamten oder einen Teil des von ihm betriebenen Verkehrs vorübergehend oder dauernd entbinden, wenn dem Unternehmer die Erfüllung der Betriebspflicht nicht mehr möglich ist oder ihm unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung nicht mehr zugemutet werden kann. Die Erfüllung der Betriebspflicht bleibt für Bestandteile des Genehmigungsantrages, die vom Unternehmer nach § 12 Absatz 1a verbindlich zugesichert wurden, in der Regel zumutbar. Bis zur Entscheidung über den Antrag hat der Unternehmer den Verkehr aufrechtzuerhalten. Die Genehmigungsbehörde informiert die zuständige Behörde über eine beabsichtigte Entbindung so rechtzeitig, dass diese eine Notmaßnahme nach Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergreifen kann."

d) Dem Absatz 4 wird folgender Absatz 5 angefügt:

"(5) Der Unternehmer ist für Verkehre des öffentlichen Personenfernverkehrs verpflichtet, den ihm genehmigten Betrieb aufzunehmen und während der Geltungsdauer der Genehmigung aufrechtzuerhalten. Will der Unternehmer den Verkehr einstellen, so hat er dies der Genehmigungsbehörde anzuzeigen. In diesem Fall endet die Betriebspflicht drei Monate nach der Anzeige."

11. In § 25 Absatz 1 wird Satz 1 durch folgenden Satz ersetzt:

"Die Genehmigungsbehörde hat die Genehmigung zu widerrufen, wenn nicht mehr alle Voraussetzungen des § 13 Absatz 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 § 8 Absatz 5 Satz 1 kein wirksamer öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mehr besteht."

12. § 39 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

"Soweit die Beförderungsentgelte Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind, hat dies der Aufgabenträger der Genehmigungsbehörde anzuzeigen; in diesem Fall gilt die Zustimmung als erteilt."

b) Absatz 2 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

"Die Zustimmung zu einer Änderung der Beförderungsentgelte wird in der Regel nicht erteilt, wenn diese einer verbindlichen Zusicherung nach § 12 Absatz 1a widerspricht."

c) In Absatz 6 werden nach Satz 2 folgende Sätze 3 und 4 eingefügt:

"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 (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 1) wird auf alle Linienverkehre im Personenfernverkehr ausgeweitet; die Betreiber solcher Linienverkehre sind verpflichtet, sich an der Schlichtungsstelle für den Öffentlichen Verkehr (söp) zu beteiligen. Absatz 1 Satz 3 und Absatz 2 Satz 2 gelten entsprechend."

d) Nach Absatz 7 werden folgende Absätze 8 und 9 angefügt:

"(8) Absatz 1, 2 und 4 gelten nicht für den Personenfernverkehr. Absatz 3 gilt mit der Maßgabe, dass die Zustimmung der Genehmigungsbehörde nicht erforderlich ist."

(9) 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."

13. § 40 wird wie folgt geändert:

a) 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 Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

"(2a) Die Zustimmung zu einer Fahrplanänderung wird in der Regel nicht erteilt, wenn diese einer verbindlichen Zusicherung nach § 12 Absatz 1a widerspricht."

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

"(3) Die Genehmigungsbehörde kann für Verkehre im Sinne von § 8 Absatz 4 Änderungen des Fahrplans verlangen, wenn die maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung des Fahrplans Rechnung getragen werden kann. Die Genehmigungsbehörde hat hiervon abzusehen, wenn die Änderungen unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des

Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung nicht angemessen sind. "

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."

14. § 48 Absatz 3 wird wie folgt gefasst

"(3) Bei innerörtlichen Ausflugsfahrten ist es unzulässig, unterwegs Fahrgäste aufzunehmen. Im Übrigen kann die Genehmigungsbehörde Ausnahmen gestatten, wenn dadurch die öffentlichen Verkehrsinteressen nicht beeinträchtigt werden."

15. Dem § 52 Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:

"Während der Herstellung des Benehmens ruht die Bearbeitungsfrist aus § 15 Absatz 1."

16. In § 57 werden Absatz 1 Nummer 7 und Absatz 5 aufgehoben.

17. § 62 wird wie folgt gefasst:

"Öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dürfen bis zum 31. Dezember 2013 abweichend von Artikel 5 Absatz 2 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben werden."

18. § 63 wird wie folgt gefasst:

"§ 63 Abweichungsrecht

(1) Von den in § 5, § 8 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."

19. Nach § 64a wird folgender § 64b eingefügt:

"§ 64b Ausnahmen für Straßenbahnen

Für Straßenbahnen im Sinne von § 4 Absatz 1 und 2 gelten nachfolgende Richtlinien nicht:

1. Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (ABl. L 143 vom 27. Juni 1995, S. 70);
2. Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (ABl. L 75 vom 15. März 2001, S. 29), die zuletzt durch die Richtlinie 2007/58/EG (ABl. L 315 vom 3. Dezember 2007, S. 44) geändert worden ist;
3. Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung ("Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit") (ABl. L 164 vom 30. April 2005, S. 44), die zuletzt

durch die Richtlinie 2009/149/EG (ABl. L 313 vom 28. November 2009, S. 65) geändert worden ist;

4. Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 315 vom 3. Dezember 2007, S. 51);
5. Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) (ABl. 191 vom 18. Juli 2008, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2011/18/EU (ABl. L 57 vom 2. März 2011, S. 21) geändert worden ist."

20. § 65 wird wie folgt gefasst:

"§ 65 Übergangsregelung

(1) Auf den Personenfernverkehr findet § 21 Absatz 1 Satz 2 ab dem 1. Januar 2017 Anwendung, auf den öffentlichen Personennahverkehr ab dem 1. Januar 2022.

(2) 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."

21. § 66 wird wie folgt gefasst:

"§ 66 Verkündung von Rechtsverordnungen

Rechtsverordnungen nach diesem Gesetz können abweichend von § 1 des Gesetzes über die Verkündung von Rechtsverordnungen auch im elektronischen Bundesanzeiger verkündet werden. Auf Rechtsverordnungen, die im elektronischen Bundesanzeiger*) verkündet werden, ist unter Angabe der Stelle ihrer Veröffentlichung und des Tages ihres Inkrafttretens nachrichtlich im Bundesgesetzblatt hinzuweisen.

*) Amtl. Hinweis: <http://www.ebundesanzeiger.de/>"

Artikel 2

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Dem § 6a des nach Artikel 8 § 2 des Gesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378) fortgeltenden Allgemeinen Eisenbahngesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 930-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 299 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, wird folgender Absatz 4 angefügt:

"(4) Ausgleichszahlungen für die Beförderungen von Personen mit Zeitfahr- ausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 6a sind aus dem Anwendungsbereich 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. Nr. L 315 vom 3.12.2007 S. 1) ausgenommen."

Artikel 3

Änderung des Neuntes Buches Sozialgesetzbuch

Dem § 145 Absatz 3 des Neunten Buches Sozialgesetzbuch - Rehabilitation und Teilhabe behinderter Menschen - (Artikel 1 des Gesetzes vom 19. Juni 2001, BGBl. I S. 1046, 1047), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 5. August 2010 (BGBl. I S. 1127) geändert worden ist, wird folgender Satz angefügt:

"Die Erstattungen sind aus dem Anwendungsbereich 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. Nr. L 315 vom 3.12.2007 S. 1) ausgenommen."

Artikel 4

Änderung des Regionalisierungsgesetzes

§ 4 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Dezember 2007 (BGBl. I S. 2871) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

"§ 4 Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung

Zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr sind die nach Landesrecht bestimmten zuständigen Behörden befugt, nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 allgemeine Vorschriften zu erlassen, öffentliche Dienstleistungsaufträge zu vergeben, ausschließliche Rechte zu gewähren und die Übernahme gemeinwirtschaftlicher Pflichten aufzuerlegen."

Artikel 5

Aufhebung der Verordnung zur Anwendung von § 13a Absatz 1 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes

Die Verordnung zur Anwendung von § 13a Absatz 1 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes vom 15. Dezember 1995 (BGBl. I S. 1705) wird aufgehoben.

Artikel 6

Änderung des Gesetzes über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen (Bundesfernstraßenmautgesetz – BFStrMG)

Das Bundesfernstraßenmautgesetz in der Fassung vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378) wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 werden nach dem Wort "Güterkraftverkehr" die Wörter "sowie für den Kraftomnibusverkehr" eingefügt.
 - b) In Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 werden nach dem Wort "Kraftomnibusse" die Wörter "im öffentlichen Personennahverkehr gemäß § 8 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes" eingefügt.
2. Dem § 12 wird folgender Satz angefügt:

"Der Beginn der Erhebung der Maut für Kraftomnibusse gemäß § 1 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 auf mautpflichtigen Bundesautobahnen wird auf den Zeitpunkt gemäß § 13 festgelegt."

Artikel 7

Bekanntmachungserlaubnis

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann den Wortlaut des Personenbeförderungsgesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 8

Inkrafttreten und Überprüfung des Gesetzes

- (1) Das Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Bis zum 1. Januar 2017 legt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dem Bundestag einen Bericht darüber vor, ob die mit diesem Gesetz ausweislich seiner Begründung verfolgten Ziele erfüllt wurden. Insbesondere sind die Auswirkungen der Marktöffnung im straßengebundenen Personenfernverkehr darauf hin zu überprüfen, ob und wie sich der Markt für diese Verkehre im Verhältnis zum Verkehrsträger Schiene entwickelt. Bei Bedarf sind geeignete gesetzliche Korrekturmaßnahmen vorzuschlagen.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Mit dem Gesetz werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

1. Anpassung der personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften an die 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. Nr. L 315 vom 3. Dezember 2007 S. 1);
2. Stärkung des Aufgabenträgers, damit dieser seiner Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung für die Gewährleistung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Nahverkehrsleistungen gerecht werden kann, sofern ein entsprechendes Angebot nicht durch eigenwirtschaftliche Verkehrsangebote sichergestellt wird;
3. Öffnung des Marktes für Omnibusfernlinienverkehre, um das Angebot an preisgünstigen Fernverkehrsangeboten insbesondere für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen zu erweitern bei gleichzeitiger Anpassung der Wettbewerbsbedingungen im Verhältnis zum Eisenbahnverkehr durch eine adäquate Anlastung der Verkehrsinfrastrukturkosten für das Verkehrsmittel Bus und den Schutz staatlich geförderter Eisenbahnangebote;
4. sachgerechte Ausgestaltung des Genehmigungsverfahrens bei eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehren, um im öffentlichen und unternehmerischen Interesse den Eingang konkurrierender Anträge auf Erteilung von Linienverkehrsgenehmigungen in einem strukturierten Wettbewerbsverfahren bewältigen zu können;
5. Erweiterung der Gestaltungsmöglichkeiten des Landesgesetzgebers, um Genehmigungsabläufe und -anforderungen entsprechend den zum Teil sehr unterschiedlichen Gegebenheiten in den Ländern adäquat regeln zu können.

Zu 1 und 2)

Die 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. 1107/69 des Rates ist am 3. Dezember 2009 in Kraft getreten. In der Verordnung wird insbesondere geregelt, unter welchen Voraussetzungen Finanzhilfen für Verkehrsleistungen gewährt werden dürfen (beihilfenrechtliche Anforderungen) und welche wettbewerblichen Anforderungen bei der Vergabe von Aufträgen einzuhalten sind. Die Verordnung gilt unmittelbar, enthält aber in Artikel 8 Übergangsregelungen.

Das Personenbeförderungsgesetz muss punktuell an die neue Verordnung angepasst werden. Darüber hinaus muss sichergestellt werden, dass der Aufgabenträger entsprechend seiner Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung für die Daseinsvorsorge auch die entsprechenden Instrumente der Verordnung nutzen kann (öffentlicher Dienstleistungsauftrag, ausschließliche Rechte, allgemeine Vorschriften). Hervorzuheben sind folgende Änderungen:

- Neufassung der Aufgabenbeschreibung von Aufgabenträgern, Genehmigungsbehörden und Verkehrsverbänden (§ 8 Absatz 3),
- Anpassung der Definition der Eigenwirtschaftlichkeit (§ 8 Absatz 4 Satz 2),
- Ausnormierung der in der Verordnung vorgesehenen Möglichkeit, ausschließliche Rechte zu gewähren (§ 8 Absatz 6),
- Einfügung einer Mittelstandsklausel für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (§ 8 Absatz 7),
- Regelung des Rechtswegs bei Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (§ 8 Absatz 9),
- Festlegung einer Antragsfrist für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr, der Verkehrsleistungen betrifft, die durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag vergeben werden sollen (§ 12 Absatz 6),
- Aufhebung der Vergaberegelungen für gemeinwirtschaftliche Verkehre (Wegfall § 13a),
- Verfahrenmäßige Absicherung, dass der Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre nur dann greift, wenn dieser die Anforderungen an die ausreichende Verkehrsbedienung erfüllt (§ 13 Absatz 2a, § 16 Absatz 2a),

- Sicherung des "Fair Play" des Aufgabenträgers gegenüber eigenwirtschaftlich agierenden Verkehrsunternehmern durch entsprechende Verfahrensregelungen (§ 12 Absatz 6 Satz 3, 13 Absatz 2a, § 16 Absatz 2a),
- Anpassung der Geltungsdauer von Genehmigungen an die Laufzeit öffentlicher Dienstleistungsaufträge (§ 16).

Zu 3)

Nach der geltenden Regelung im Personenbeförderungsgesetz war die Einrichtung eines inländischen Fernbuslinienverkehrs häufig nicht möglich, weil bereits eine "befriedigende Verkehrsbedienung" durch die Eisenbahnen vorlag. Durch die Änderung des § 13 Absatz 2 (§ 13 Absatz 2 Nummer 4) wird der Konkurrenzschutz der Eisenbahnen im Fernverkehr und auch der Schutz von bestehenden Omnibusbusfernlinsen in seiner bisherigen Form beseitigt. Die Neuregelung ermöglicht künftig den Wettbewerb zwischen Omnibussen und Eisenbahnen. Zugleich wird für preissensible Verbraucher eine umweltfreundliche und günstige Beförderungsalternative eröffnet. Für den Personenfernverkehr (Begriff wird in § 12 Absatz 8 definiert) werden außerdem folgende Erleichterungen geschaffen:

- automatische Entbindung von der Betriebspflicht nach einer Anzeige über die beabsichtigte Einstellung des Verkehrs (§ 21 Absatz 5),
- Wegfall der Genehmigungspflicht für die Beförderungsentgelte (§ 39 Absatz 8),
- Wegfall der Genehmigungspflicht für Fahrplanänderungen (§ 40 Absatz 2 Satz 6) bei Fortbestehen einer Anzeigepflicht für Fahrpläne (erstmalige Aufnahme des Verkehrs sowie wesentliche Änderungen).

Die Neuregelung trägt jedoch auch der Tatsache Rechnung, dass die Liberalisierung des Busfernlinsenverkehrs negative Auswirkungen auf die bestehenden Angebote des Eisenbahnverkehrs haben kann, indem Fahrgäste, für die der Preis das wesentliche Entscheidungskriterium bei der Verkehrsmittelwahl ist, von den Bahn- zu den Busangeboten wechseln. Dies kann im Einzelfall die Wirtschaftlichkeit von Bahnangeboten im Fernverkehr erheblich gefährden und ggf. zu Angebotsreduzierungen führen. Im Schienenpersonennahverkehr kann durch parallele Busangebote der öffentliche Zuschussbedarf steigen, wenn die Eisenbahnnachfrage erheblich sinkt. Die Regelungen zur

Liberalisierung setzen daher zum einen voraus, dass die Wettbewerbsbedingungen von Bus und Bahn angeglichen werden, um Wettbewerbsverzerrungen zu vermeiden. Dementsprechend sieht das Gesetz eine Anpassung des Bundesfernstraßenmautgesetzes vor, damit künftig auch der Busfernlinienverkehr von der Mautpflicht umfasst wird (Artikel 6). Zum anderen gilt es im Sinne der Daseinsvorsorge im Schienenpersonennahverkehr öffentlich finanzierte Angebote zu schützen, wenn erhebliche Nachteile im Fall einer Konkurrenz durch Busfernlinienverkehrsangebote zu befürchten sind. Dies leisten künftig zwei neue Versagungsgründe in § 13 Absatz 2 Nummer 3 PBefG.

Zu 4)

Im Zuge des zunehmenden Genehmigungswettbewerbs ist die Anpassung von Verfahrensvorschriften im Personenbeförderungsgesetz notwendig, um eine transparente und diskriminierungsfreie Erteilung der Genehmigung zu ermöglichen. Hierzu werden Antragsfristen festgelegt (§ 12 Absatz 5 und 6) und angeordnet, dass das Anhörungsverfahren erst nach dem Ende der Antragsfrist beginnt (§ 14 Absatz 1 Satz 2). Ferner ist es angezeigt, die Kriterien für die Versagungs- bzw. Auswahlentscheidung der Genehmigungsbehörde zu konkretisieren (§ 13 Absatz 2a und 2b).

Zu 5)

Der deutsche Nahverkehrsmarkt, der Umfang und die Qualität des Angebots, Marktteilnehmer und Verantwortlichkeiten sind von Land zu Land zum Teil verschieden geprägt bzw. sehr unterschiedlich ausgestaltet. Der Gesetzentwurf ermöglicht es den Ländern daher, durch Länderöffnungsklauseln (z. B. § 13 Absatz 2c PBefG), Abweichungsrechte (§ 63 Absatz 1 PBefG) und die Einführung vereinfachter Genehmigungsverfahren für alternative Bedienformen (§ 63 Absatz 2 PBefG) die bundesgesetzlichen Regelungen unter Berücksichtigung der neuen europarechtlichen Vorgaben landesspezifisch anzupassen und auszugestalten.

II. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz für Artikel 1 und 7 ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 des Grundgesetzes (Straßenverkehr). Das Personenbeförderungsgesetz enthält den gesetzlichen Rahmen für den Marktzugang im gewerblichen Straßenpersonenverkehr. Die Unternehmen operieren häufig bundesweit. Unterschiedliche Regelungen durch einzelne Länder würden das Gewerbe erheblich belasten und zu Schwierigkeiten bei Kontrollen führen. Eine bundesrechtliche Regelung ist deshalb zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit erforderlich. Die in Artikel 1 vorgenommenen Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes bewegen sich in diesem gesetzlichen Rahmen.

Die in Artikel 1 Nummer 1 (§ 8 Absatz 4 Satz 3) angeordnete Herausnahme der Ausgleichszahlungen nach § 45a aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 betrifft zwar eine Regelung, für die keine Erforderlichkeit im Sinne des Artikels 72 Absatz 2 des Grundgesetzes mehr besteht. Von der in § 64a eingeräumten Ersetzungsbefugnis hat aber ein Teil der Länder noch keinen Gebrauch gemacht. Es ist deshalb erforderlich, die Herausnahme durch Bundesgesetz vorzunehmen.

Die Gesetzgebungskompetenz für Artikel 2 beruht auf Artikel 74 Absatz 1 Nummer 23 des Grundgesetzes (nicht bundeseigene Eisenbahnen). Für die Herausnahme der Ausgleichszahlungen aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in § 6a Absatz 4 gelten die vorstehenden Ausführungen sinngemäß.

Die Gesetzgebungskompetenz für Artikel 3 beruht auf Artikel 74 Absatz 1 Nummer 7 des Grundgesetzes. Da der Erstattungsanspruch bundesgesetzlich geregelt ist, muss auch über die Herausnahme dieser Regelung aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durch Bundesgesetz entschieden werden.

Die Gesetzgebungskompetenz für Artikel 4 ergibt sich aus Artikel 106a des Grundgesetzes.

Die Gesetzgebungskompetenz für Artikel 6 ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 des Grundgesetzes.

III. Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte.

IV. Sonstige Kosten

Durch das Gesetz entstehen für die Wirtschaft, insbesondere für mittelständische Unternehmen keine Kosten. Auswirkungen auf die Einzelpreise, das allgemeine Preisniveau und das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

V. Bürokratiekosten

1. Wirtschaft

Bei einem Antrag für einen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist künftig eine Angabe zu Beginn und Ende der Geltungsdauer der Genehmigung erforderlich. Ferner muss gegebenenfalls der Nachweis über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag vorgelegt werden. Diese Änderungen führen zu einem unerheblichen Mehraufwand. Im Fernlinienverkehr müssen Beförderungsentgelte nicht mehr genehmigt werden. Diese Änderung führt bei den betroffenen Unternehmen zu einer geringen Entlastung.

2. Verwaltung

Für die Verwaltung werden folgende Informationspflichten eingeführt:

- Vorabveröffentlichung von Informationen bei einer geplanten Ausschreibung (§ 8 Absatz 8),
- Bekanntmachung eines Verzeichnisses aller Genehmigungen im öffentlichen Personennahverkehr (§ 18).

Die Vorabveröffentlichung nach § 8 Absatz 8 dient dazu, die Verkehrsunternehmen über eine geplante Ausschreibung zu informieren und ihnen die Gelegenheit einzuräumen, die betreffenden Verkehrsleistungen eigenwirtschaftlich zu erbringen. Ein Mehraufwand für die Aufgabenträger (oder für andere zuständige Stellen) ist hiermit nicht verbunden, weil sie bereits nach bisheriger Rechtslage gehalten waren, vor der Vergabe einer gemeinwirtschaftlichen

Verkehrsleistung die Möglichkeit der eigenwirtschaftlichen Erbringung zu prüfen. Für die Veröffentlichung im Amtsblatt der Europäischen Union fallen keine Gebühren an.

Die Bekanntmachung nach § 18 dient der Information der Unternehmen über alle Genehmigungen für den öffentlichen Personennahverkehr. Sie konkretisiert die bereits bestehende Verpflichtung der Genehmigungsbehörde, Auskünfte im Einzelfall zu erteilen und führt zu keinem oder allenfalls nur geringen Mehraufwand. Für die Bekanntmachung im Amtsblatt der Europäischen Union fallen keine Gebühren an.

VI. Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Der Gesetzentwurf berührt keine Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung.

B. Einzelbegründung

I. Zu Artikel 1 (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 8)

Die Formulierungen des geltenden § 8 Absatz 3 beschreiben weder die derzeitige Aufgaben- und Verantwortungsteilung der Akteure im deutschen Nahverkehr zutreffend noch werden sie den Anforderungen gerecht, die sich aus der Anpassung an die Verordnung ergeben. 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 er sich nur auf die Verkehre nach PBefG bezieht, wohingegen in der Praxis regelmäßig eine verkehrsträgerübergreifende Integration (ÖSPV/SPNV) erforderlich ist, 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 Mobilitätsbeeinträchtigungen 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 Zweck 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 zu Grunde zu legen. In Betracht kommen insbesondere Vereinbarungen der Aufgabenträger zu Verbundorganisationen, in denen Anforderungen nach § 8 Absatz 3 definiert werden oder Regelungen, die die Verbundorganisationen im Auftrag der Aufgabenträger erlassen haben.

Die Definition der Eigenwirtschaftlichkeit in § 8 Absatz 4 Satz 2 muss im Hinblick auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 angepasst werden. Die Definition wird wie bisher sehr breit angelegt, um möglichst viele Einnahmen der Verkehrsunternehmen zu erfassen (z. B. Fahrzeugförderung, Werbeeinnahmen). Andererseits darf die Definition nicht dazu führen, dass die Anwendbarkeit der Verordnung eingeschränkt wird. Keine Eigenwirtschaftlichkeit liegt deshalb vor, wenn der Aufgabenträger (oder eine andere zuständige Stelle) durch einen (individuellen) Dienstleistungsauftrag Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährt. Dagegen können Ausgleichsleistungen auf der Grundlage allgemeiner Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 als unschädlich angesehen werden. Hierunter fallen z. B. Ausgleichszahlungen für tarifliche Nachteile in Verkehrsverbänden. Die Einstufung solcher Ausgleichszahlungen als eigenwirtschaftlich ändert aber nichts daran, dass die für allgemeine Vorschriften geltenden Regelungen in der Verordnung zu beachten sind (insbesondere Artikel 4 und 6).

Nach Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 können die Mitgliedstaaten allgemeine Vorschriften für die finanzielle Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die dazu dienen, Höchsttarife für Schüler, Studenten, Auszubildende und Personen mit eingeschränkter Mobilität festzulegen, aus dem Anwendungsbereich der Verordnung herausnehmen. Von dieser Befugnis wird in § 8 Absatz 4 Satz 3 für die Ausgleichszahlungen nach § 45a Gebrauch gemacht.

Absatz 5 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 § 8 Absatz 5 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: Durch Erlass allgemeiner Vorschriften oder - sofern keine eigenwirtschaftliche Erbringung gemäß Absatz 4 angeboten wird - durch Abschluss öffentlicher Dienstleistungsaufträge nach Artikel 3 Absatz 1 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 Auftrags beschränken können. Vielmehr müssen sie die Gesamtheit der zur Vergabe anstehenden Leistungen nach Qualität und Quantität umfassen. Insofern bietet die Regelung einen umfassenden Schutz vor "Rosinenpicken", an die die Neuregelungen in § 13 Absatz 2a und 16 Absatz 2a anknüpfen.

Die neue Regelung klärt zudem das Verhältnis von § 8 Absatz 4 und § 8 Absatz 5: Nach § 8 Absatz 5 Satz 1 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 somit widerspruchsfrei auszulegen, verdeutlicht § 8 Absatz 5 Satz 1 jetzt, dass es auf Basis der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die Kompetenz zum Erlass allgemeiner Vorschriften gibt, deren Anwendung dann gemäß 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 Absatz 4 angeboten wird.

§ 8 Absatz 5 Satz 2 führt eine ausdrückliche Ermächtigung zur Nutzung der Option Eigenerbringung (d. h. einschließlich der Inhouse-Vergabe an ein eigenes Unternehmen) sowie der Direktvergabeoption der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ein. Diese Regelung trägt der Rechtsprechung des Oberlandesgerichts (OLG) Düsseldorf vom 2. März 2011 - VII-Verg 48/10 Rechnung. Diese Entscheidung belegt, dass selbst älteres Landesrecht - seien es auch nur Zielsetzungsnormen - als eine Einschränkung der Direktvergabemöglichkeit interpretiert werden kann (vgl. OLG Düsseldorf, Beschluss vom 2. März 2011 S. 27 f.). Solange keine einheitliche, abschließende bundesgesetzliche Regelung geschaffen wird, besteht für die Rechtsanwender eine Unsicherheit, inwieweit eine Direktvergabe möglich ist oder auch nicht.

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 § 8 Absatz 6 und 13 Absatz 2 Nummer 2 wird diese Befugnis in das Personenbeförderungsgesetz integriert. Dies ist ein wichtiges Instrument für den Aufgabenträger, um dem die von ihm beauftragten Verkehrsleistungen während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages vor kommerzieller Konkurrenz rechtssicher und mit Planungssicherheit für den Unternehmer schützen zu können. Zwar bieten auch die Versagungsgründe des § 13 Absatz 2 Nummer 4 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 Planungssicherheit, in welchem Umfang er vor kommerzieller Konkurrenz geschützt ist - oder auch nicht. Diese 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 potenziellen Bewerbern zu verhindern, enthält § 8 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.

In § 8 Absatz 7 wird den Aufgabenträgern (oder anderen zuständigen Stellen) aufgegeben, bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 3 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die mittelständischen Interessen angemessen zu berücksichtigen. Eine ähnliche Bestimmung ist bereits in § 97 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) enthalten; sie gilt aber nur für Vergaben nach Artikel 5 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (Ausschreibungen). Bei der Vergabe im wettbewerblichen Verfahren nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 können mittelständische Interessen insbesondere dadurch berücksichtigt werden, dass die geplanten Verkehrsleistungen in mehreren Losen vergeben werden. Bei der Direktvergabe nach Artikel 5 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 kann ein mittelständisches Unternehmen im Rahmen einer Auswahlentscheidung unter mehreren in Betracht kommenden Unternehmen bevorzugt werden.

Mit der Veröffentlichung über die geplante Vergabe eines Dienstleistungsauftrages nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 beginnt die dreimonatige Frist von Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung für eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen (siehe § 12 Absatz 6). Die Veröffentlichungspflicht gilt nicht für Vergaben nach Artikel 5 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (Ausschreibung). Damit auch in diesem Fall eine Frist für die Beantragung von eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen festgelegt werden kann, wird in § 8 Absatz 8 die Veröffentlichungspflicht auf die Vergabe nach Artikel 5 Absatz 1 Satz 2 der vorgenannten Verordnung ausgedehnt.

Nach Artikel 5 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 müssen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen dafür treffen, dass die Entscheidungen nach Artikel 5 Absatz 2 bis 6 rasch und wirksam überprüft werden können. Antragsbefugt sind Personen, die ein Interesse daran haben, den Auftrag zu erhalten und die angeben, durch einen Verstoß dieser Entscheidungen gegen Gemeinschaftsrecht oder nationale Vorschriften zur Durchführung des Gemeinschaftsrechts geschädigt zu sein oder geschädigt werden zu können. Zur Umsetzung dieser Verpflichtungen wird in § 8 Absatz 9 das Nachprüfungsverfahren nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen für entsprechend anwendbar erklärt. Mit der in § 8 Absatz 9 Satz 1 genannten "Aufsichtsbehörde des Aufgabenträgers" ist entsprechend der Regelung in § 102 GWB dessen allgemeine Rechtsaufsichtsbehörde gemeint.

Zu Nummer 2 (§ 12)

Der Antragsteller wird künftig verpflichtet, Angaben zu Beginn und Ende der Geltungsdauer zu machen (§ 12 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c). Diese Angaben sind in der Praxis üblich und auch deshalb notwendig, weil in § 16 nur Höchstgrenzen festgelegt sind. Ferner muss der Antragsteller, soweit vorhanden, einen Nachweis über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag vorlegen (§ 12 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe d), weil sich hieraus Beschränkungen für die Laufzeit der Genehmigung und auch für die Prüfung der Beförderungsentgelte sowie der Besonderen Beförderungsbedingungen ergeben können (siehe § 39 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 6 Satz 3).

Für die im Genehmigungswettbewerb zu treffende Auswahlentscheidung kann es darauf ankommen, mit welchen Standards die Antragsteller den beantragten Verkehr durchführen wollen. In § 12 Absatz 1a wird deshalb die Möglichkeit geschaffen, bestimmte Antragsbestandteile verbindlich zuzusichern. Dies wird durch eine Auflage zur Genehmigung abgesichert (vgl. § 15 Absatz 4 Satz 2). Die verbindliche Zusicherung bestimmter Standards verschafft dem Antragsteller eine bessere Ausgangssituation. Die Standards sind aber bei erfolgreichem Antrag auch für die gesamte Laufzeit der Genehmigung einzuhalten. Die verbindliche Zusicherung von Antragsbestandteilen kann auch in den Fällen bedeutsam sein, in denen ein

eigenwirtschaftlicher Konkurrenzantrag zu einem geplanten öffentlichen Dienstleistungsauftrag gestellt wird. Gegenstand einer verbindlichen Zusicherung können alle Standards des geplanten Verkehrs sein, z. B. Tarife, Fahrpläne oder technische Spezifikationen der eingesetzten Fahrzeuge.

In § 12 Absatz 5 wird eine einheitliche Antragsfrist festgelegt, die für alle eigenwirtschaftlichen Verkehre mit Straßenbahnen, Obussen oder im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gilt. Sie soll einerseits sicherstellen, dass für die Bearbeitung des Antrags genügend Zeit besteht; zum anderen dient sie einer fairen Durchführung des Verfahrens im Genehmigungswettbewerb. Diese Antragsfrist gilt nicht für den Personenfernverkehr (§ 12 Absatz 8). Es liegt im eigenen Interesse des Unternehmers, den Antrag so rechtzeitig zu stellen, dass die Genehmigung vor der geplanten Betriebsaufnahme erteilt werden kann. Im Regelfall ist eine "Nachbesserung" von Anträgen ausgeschlossen, weil diese zu einem ruinösen Wettlauf von Genehmigungsanträgen führen könnte. Die Genehmigungsbehörde kann den Antragstellern die Möglichkeit einräumen, ihren Antrag zu verbessern (§ 12 Absatz 5 Satz 5). Das Verbesserungsrecht gilt für den Altunternehmer und den neuen Antragsteller gleichermaßen. Eine Privilegierung von Altunternehmern würde einen Verstoß gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz und den EU-Nichtdiskriminierungsgrundsatz darstellen.

Beabsichtigt der Aufgabenträger (oder eine andere zuständige Stelle) die Vergabe einer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistung im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages, so haben alle Unternehmer gemäß dem Grundsatz des Vorrangs der Eigenwirtschaftlichkeit die Möglichkeit, diese Verkehrsleistung in eigener Initiative zu erbringen. Um einen sachgerechten Verfahrensablauf sicherzustellen, wird in § 12 Absatz 6 eine Antragsfrist von drei Monaten festgelegt, die mit der Veröffentlichung der Vergabeabsicht nach § 8 Absatz 8 und Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 beginnt. Wird innerhalb dieser Frist kein eigenwirtschaftlicher Antrag gestellt, kann der Aufgabenträger das Vergabeverfahren vorbereiten und sich darauf verlassen, dass seine spätere Auswahlentscheidung im Genehmigungsverfahren nicht durch einen Konkurrenzantrag gefährdet werden kann.

Die Frist zur Abgabe eigenwirtschaftlicher Anträge kann von der Genehmigungsbehörde im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger verlängert werden. Um zu verhindern, dass ein Aufgabenträger die Messlatte für eigenwirtschaftliche Konkurrenzanträge zunächst sehr hoch legt, dann aber selbst dieses Angebotsniveau nicht zum Gegenstand seiner Vergabe macht, gilt das Einvernehmen des Aufgabenträgers im Sinne von § 12 Absatz 6 Satz 2 zur Zulassung verspäteter eigenwirtschaftlicher Anträge als erteilt, soweit der Aufgabenträger die Anforderungen aus der Vorabbekanntmachung, die für den eigenwirtschaftlichen Unternehmer nach § 13 Absatz 2a Satz 2 und 3 zum Versagen des Antrags geführt haben, seinerseits nicht umsetzt. Hierdurch findet ein zusätzlicher Schutz eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen statt. Das Einvernehmen zur Zulassung eines eigenwirtschaftlichen Antrags gilt auch nach Erteilung des Dienstleistungsauftrages, da erst mit Bekanntgabe der Vergabeentscheidung der tatsächlich beauftragte Umfang der Verkehrsleistung und damit die Abweichung gegenüber der Vorabbekanntmachung feststeht. Soweit Länder gemäß § 13 Absatz 2c durch Landesrecht bestimmen, dass der öffentliche Dienstleistungsauftrag zugleich die personenbeförderungsrechtliche Genehmigung darstellt, ist landesrechtlich die Wahrung der Rechte der eigenwirtschaftlichen Antragsteller für den von der Vorabbekanntmachung abweichend beauftragten Verkehr sicherzustellen.

In § 12 Absatz 7 wird eine Antragsfrist für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen eingeführt. Sie soll eine zeitgerechte Durchführung des Verfahrens ermöglichen. Es handelt sich um eine Soll-Regelung, da in diesen Fällen eine Ablehnung des Antrags wegen Fristversäumung nicht in Frage kommt.

§ 12 Absatz 8 enthält eine Legaldefinition des Begriffs "Personenfernverkehr". Der Begriff wird in negativer Abgrenzung zum Begriff des "öffentlichen Personennahverkehrs" in § 8 Absatz 1 und den im Einzelfall nicht zum öffentlichen Personennahverkehr gehörenden Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 definiert.

Zu Nummer 3 (§ 13)

Verkehre, die in Erfüllung eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages durchgeführt werden, sind in § 13 Absatz 2 Nummer 2 und 3 nunmehr durch spezielle Versagungsgründe geschützt.

Der Versagungsgrund in § 13 Absatz 2 Nummer 2 schützt ausschließliche Rechte, die von dem Aufgabenträger (oder einer anderen zuständigen Stelle) in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag eingeräumt worden sind (siehe Begründung zu Nummer 1).

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 ist künftig in § 4 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) geregelt, wodurch eine rechtssichere Ermächtigungsgrundlage geschaffen wird, um öffentlich finanzierte Eisenbahnverkehre durch ausschließliche Rechte im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vollständig schützen zu können. Um dieses Recht wirksam werden zu lassen, bedarf es im Gegenzug einer Verpflichtung der PBefG-Genehmigungsbehörde, Anträgen für Verkehre die Genehmigung zu versagen, wenn diesen 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 Eisenbahnnahverkehrs 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 des § 13 Absatz 2 Nummer 4 verdeutlicht wird.

§ 13 Absatz 2 Nummer 4 Buchstabe d greift ein, wenn in Bezug auf einen bereits vorhandenen Verkehr ein eigenwirtschaftlicher Konkurrenzantrag gestellt wird. Er soll das "Rosinenpicken" aus bestehenden Netzen verhindern. Für Verkehre auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages dürfte dieser Versagungsgrund künftig weniger relevant werden, da die Leistungen nun-mehr durch ausschließliche Rechte geschützt werden können, sodass eine Versagung eines Konkurrenzanspruchs bereits auf Basis von § 13 Absatz 2 Nummer 2 erfolgen kann. In der Übergangszeit kann aber § 13 Absatz 2 Nummer 4 Buchstabe d weiterhin als Versagungsgrund erforderlich sein.

Die Neuregelungen in § 13 Absatz 2a betreffen den Fall einer Antragskonkurrenz zwischen unternehmensinitiiertem und aufgabenträgerinitiiertem Verkehre. Die Novellierung hat zum Ziel, hier für ein ausgewogenes Genehmigungsverfahren zu sorgen: Die vom Aufgabenträger im Interesse der ausreichenden Verkehrsbedienung geplanten gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Genehmigungsverfahren werden abgesichert, wenn kein gleichwertiger eigenwirtschaftlicher Verkehr angeboten wird. Richtschnur ist dabei die in § 8 Absatz 3 und 5 beschriebene Aufgaben- und Kompetenzverteilung zwischen Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde. Aufgabenträgern wird es künftig möglich sein, im Interesse der ausreichenden Verkehrsbedienung geplante, gemeinwirtschaftliche Leistungen "als Ganzes" zu vergeben und Rosinenpickerei zu verhindern.

Will der Aufgabenträger sicherstellen, dass seine Vorgaben zur ausreichenden Verkehrsbedienung umgesetzt werden und ist er auch zu einer entsprechenden Finanzierung der nötigen 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 eigen-wirtschaftliche Verkehrsbedienung, die innerhalb des durch § 12 Absatz 6 eröffneten Zeitfensters 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 auf Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages angewiesen zu sein. Andernfalls kommt der Aufgabenträger mit seiner Bestellung zum Zug. Im Einzelnen:

- 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 § 8 Absatz 8 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 auf die Inhalte bereits vorhandener Dokumente verweisen: Entweder auf den Nahverkehrsplan, wenn dieser aktuell und hinreichend konkret gefasst ist, oder auf den jährlichen Bericht gemäß Artikel 7 Absatz 1 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. Insoweit kann auf diesen Bericht verwiesen werden und es müsste nur ergänzt werden, welche Änderungen beabsichtigt sind.

- Sollte der Aufgabenträger die mit der Vorabbekanntmachung gesetzten Anforderungen seinerseits im Rahmen der Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nicht umsetzen, so hat dies künftig zur Folge, dass der Aufgabenträger damit sein Einvernehmen im Sinne von § 12 Absatz 6 Satz 2 zur Zulassung verspäteter (eigenwirtschaftlicher) Anträge erklärt (vgl. Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe c).

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 gegebenenfalls zu Lasten der Fahrgäste zum Tragen kommen kann, indem "im öffentlichen Verkehrsinteresse" eigenwirtschaftliche Anträge selbst dann genehmigt werden können, wenn sie unter dem Niveau der Verkehrsbedienung bleiben, dass ein Aufgabenträger zur Sicherung der ausreichenden Verkehrsbedienung bestellen und finanzieren wollte.

Im Gegenzug besteht für die Verkehrsunternehmen durch die Anforderungen an die Bekanntmachung Transparenz hinsichtlich des Beurteilungsmaßstabes 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 gemachten Niveau unterschreitet.

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 Dienstleistungsauftrages 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 weitere Verfahrensstraffung wünschen, die Möglichkeit gegeben, im Landesrecht vorzusehen, dass im Falle eines positiven Prüfungsergebnisses der Genehmigungsbehörde die Liniengenehmigung als erteilt gilt.

Zu Nummer 4 (§ 13a)

Die wettbewerblichen Anforderungen an die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge werden in Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 festgelegt. § 13a wird deshalb aufgehoben.

Zu Nummer 5 (§ 14)

Der in der Überschrift und in § 14 Absatz 3 verwendete Begriff "Anhörverfahren" wird durch den im Verfahrensrecht üblichen Begriff "Anhörungsverfahren" ersetzt.

Bei einem Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen Straßenbahn-, Obusverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist regelmäßig auch der Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers und gegebenenfalls von Verbundorganisationen berührt. Sie werden deshalb in § 14 Absatz 1 Nummer 2 ausdrücklich in den Kreis der zu beteiligenden Stellen einbezogen.

Nach § 14 Absatz 1 Nummer 1 sind Unternehmer, die im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs bereits einen Verkehr mit Eisenbahnen, Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr betreiben, anzuhören. Diese Regelung kann zu Wettbewerbsvorteilen der anzuhörenden Unternehmer führen, da sie von den Anträgen Dritter Kenntnis erlangen und selbst einen besseren Konkurrenzantrag stellen können. Diese Situation soll künftig ausgeschlossen werden, indem in § 14 Absatz 1 Satz 2 festgelegt wird, dass das Anhörungsverfahren erst nach dem Ende der Antragsfrist durchzuführen ist.

Zu Nummer 6 (§ 15)

Nach § 15 Absatz 1 Satz 2 ist über einen Genehmigungsantrag regelmäßig innerhalb von drei Monaten nach Eingang des Antrags zu entscheiden. Diese Regelung ist im Hinblick auf die in § 12 Absatz 5 und 6 festgelegten Antragsfristen anzupassen. Die Frist für die Entscheidung der Genehmigungsbehörde beginnt in den genannten Fällen künftig mit dem ersten Kalendertag nach dem Antragsschluss. Hierdurch wird es der Genehmigungsbehörde ermöglicht, alle im Antragszeitraum eingehenden Anträge miteinander zu vergleichen und über diese gebündelt zu entscheiden.

§ 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 Schutze 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 eigenwirtschaftlichen Unternehmen 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 Verkehrsbedienungs erforderlichen und seitens des Unternehmers zugesicherten Angebotsstandards auch tatsächlich realisiert werden.

Zu Nummer 7 (§ 16)

Die Geltungsdauer der Genehmigung für einen Straßenbahn- und Obusverkehr sowie für einen Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen wird mit Rücksicht auf die nach Artikel 4 Absatz 3 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 möglichen Laufzeiten eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages angepasst. Zugleich wird eine Verlängerungsmöglichkeit vorgesehen, wenn die von der Verordnung genannten Voraussetzungen vorliegen. Die Verlängerungsmöglichkeit kann auch genutzt werden, wenn eine Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr erteilt wird.

Nach Ablauf des Dienstleistungsauftrages wird es in der Regel zu einer Neuvergabe des Auftrags kommen. Da hierbei auch ein anderer Bewerber als der Genehmigungsinhaber zum Zuge kommen kann, darf die Geltungsdauer der Genehmigung die Laufzeit des Dienstleistungsauftrages nicht überschreiten.

Mit der Regelung in § 16 Absatz 2a wird der Fall erfasst, in dem der Aufgabenträger meint, nicht vorab aktiv werden zu müssen, weil er davon ausgeht, dass ein ausreichendes eigenwirtschaftliches Verkehrsangebot als Ergebnis des (eigenwirtschaftlichen) Genehmigungsverfahrens bzw. -wettbewerbs zu erwarten ist. Stellt sich dann allerdings im Rahmen der Beteiligung des Aufgabenträgers im Genehmigungsverfahren heraus, dass der im eigenwirtschaftlichen Wettbewerb erfolgreiche Antrag wider Erwarten hinter den Anforderungen des Nahverkehrsplans so weit zurückbleibt, dass der Aufgabenträger entscheidet, den erforderlichen Verkehr über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag bestellen zu müssen, kann er sich über die Zusicherung gegenüber die Genehmigungsbehörde diese Handlungsoption sichern. Auf diese Weise wird ein beantragter eigenwirtschaftlicher Verkehr nicht einfach versagt, sondern er kann bis zum Abschluss des Vergabeverfahrens für den öffentlichen Dienstleistungsauftrag vom Verkehrsunternehmer wie beantragt eigenwirtschaftlich gefahren werden. Dem Aufgabenträger steht so die erforderliche Zeit zur Durchführung des Vergabeverfahrens zur Verfügung. Der Verkehr wird trotz des Eingreifens des Aufgabenträgers nicht unterbrochen. Zum Schutz des eigenwirtschaftlichen Verkehrs stellt der zweite Satz des Absatzes 2a

zudem sicher, dass dem eigenwirtschaftlichen Unternehmer die Genehmigung dann verlängert wird, wenn der Aufgabenträger nicht Willens oder in der Lage ist, seine Zusicherung auch einzuhalten.

Zu Nummer 8 (§ 18)

Zur Verbesserung der Transparenz des Genehmigungsverfahrens wird die Bekanntmachung aller Genehmigungen für den öffentlichen Personennahverkehr im Amtsblatt der Europäischen Union vorgeschrieben. Auf diese Weise wird für eine umfassende Information der Unternehmen gesorgt. Den veröffentlichten Angaben kann insbesondere auch entnommen werden, in welchen Fristen Anträge für eigenwirtschaftliche Verkehre zu stellen sind. Die Angabe der Linienführung ist im gleichen Sinn wie in § 17 Absatz 1 Nummer 6 und 7 zu verstehen. Es genügt, wenn die Anfangs- und Endhaltestelle einer Linie bezeichnet werden.

Zu Nummer 9 (§ 20)

Nach Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 können die zuständigen Behörden längstens für zwei Jahre Notmaßnahmen ergreifen, wenn der Verkehrsdienst eingestellt wird oder eine unmittelbare Gefahr besteht, dass eine solche Situation eintreten kann. In diesen Fällen wird es oft notwendig sein, einen anderen Betreiber als den bisherigen Genehmigungsinhaber mit der Aufrechterhaltung des Verkehrs zu betrauen. Um den Zeitraum bis zur Vergabe eines (neuen) Dienstleistungsauftrages zu überbrücken, wird die Möglichkeit geschaffen, die einstweilige Erlaubnis bis höchstens zwei Jahre zu befristen.

Zu Nummer 10 (§ 21)

Hinsichtlich der Barrierefreiheit gilt auch für den Verpflichtungsgehalt der Genehmigung das Regel-Ausnahme-Prinzip. 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 (§ 21 Absatz 1 Satz 2). Die

Grundlage für derartige Ausnahmen kann bereits im Nahverkehrsplan geschaffen werden.

Bei einer Konkurrenz mehrerer Genehmigungsanträge für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr, aber auch wenn ein eigenwirtschaftlicher Verkehr in Konkurrenz zu einem geplanten Dienstleistungsauftrag beantragt wird, muss die Genehmigungsbehörde eine Auswahlentscheidung treffen, die sich an der Qualität des Antrags zu orientieren hat. Der ausgewählte Betreiber muss bereit sein, die beantragte Qualität für die gesamte Laufzeit der Genehmigung sicherzustellen. Daher wird in § 21 Absatz 1 Satz 3 die Betriebspflicht auf alle Bestandteile der Genehmigung und auf die von dem Antragsteller zugesicherten Bestandteile seines Genehmigungsantrages ausgedehnt.

§ 21 Absatz 3 wird auf den Nahverkehr beschränkt.

Ferner wird angeordnet, dass die zugesicherten Bestandteile des Genehmigungsantrages in der Regel zumutbar bleiben (§ 21 Absatz 4 Satz 2). Dies bedeutet, dass eine Teilentbindung von der Betriebspflicht hinsichtlich der zugesicherten Bestandteile nur noch in Ausnahmefällen möglich ist, insbesondere bei einer Änderung der Verkehrsbedürfnisse.

Liegen die Voraussetzungen für eine Entbindung von der Betriebspflicht vor, so muss dem Aufgabenträger (oder einer anderen zuständigen Behörde) die Möglichkeit eingeräumt werden, für eine Aufrechterhaltung des Verkehrs zu sorgen. Deshalb wird in § 21 Absatz 4 Satz 4 die Genehmigungsbehörde dazu verpflichtet, die zuständige Behörde so rechtzeitig zu informieren, dass zumindest eine Notmaßnahme möglich ist.

Mit der Liberalisierung des Omnibusfernlinienverkehrs muss auch das öffentliche Interesse an der Kontinuität der Verkehrsbedienung zurücktreten. Dem trägt § 21 Absatz 5 dadurch Rechnung, dass die Betriebspflicht automatisch drei Monate nach einer Anzeige des Unternehmers über die geplante Einstellung des Verkehrs erlischt.

Zu Nummer 11 (§ 25)

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 als Maßstab wird aber den Anforderungen an einen hochwertigen ÖPNV nicht gerecht. Es muss vielmehr gesichert sein, dass bei nachhaltiger Nicht-Erfüllung der freiwillig eingegangenen Pflichten auch eine Genehmigung widerrufen werden kann, damit ein anderer Betreiber den Verkehr übernehmen oder seitens des Aufgabenträgers mit der Übernahme beauftragt werden kann.

Wird ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag vor dem Ende seiner Laufzeit beendet (z. B. durch außerordentliche Kündigung), so muss auch genehmigungsrechtlich der Weg für einen neuen Betreiber freigemacht werden. Die Genehmigungsbehörde wird deshalb verpflichtet, die Genehmigung für den betreffenden Verkehr zu widerrufen.

Zu Nummer 12 (§ 39)

In einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag können dem Unternehmer unter anderem Vorgaben zu den Beförderungsentgelten gemacht werden. In diesem Fall ist eine (weitere) Prüfung durch die Genehmigungsbehörde entbehrlich. In § 39 Absatz 1 Satz 3 wird dem Aufgabenträger (oder einer anderen zuständigen Stelle) die Verpflichtung auferlegt, die Genehmigungsbehörde über diesen Sachverhalt zu informieren. Als Rechtsfolge wird eine Zustimmungsfiktion eingeführt. Gleiches gilt für den Fall, dass Besondere Beförderungsbedingungen auf Regelungen in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag beruhen (§ 39 Absatz 6 Satz 4). 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 (§ 39 Absatz 6 Satz 3). Der Genehmigungsantrag kann eine verbindliche Zusicherung bezüglich der Beförderungsentgelte enthalten (z. B. Einhaltung eines Verbundtarifs). Widersprechen spätere Änderungsanträge dieser Zu-

sicherung, muss die Genehmigungsbehörde ihre Zustimmung in der Regel verweigern (§ 39 Absatz 2 Satz 2). Gleiches gilt für den Fall, dass der Genehmigungsantrag eine verbindliche Zusicherung über Besondere Beförderungsbedingungen enthält (§ 39 Absatz 6 Satz 3). Durch § 39 Absatz 8 wird der liberalisierte Busfernverkehr von der Genehmigungspflicht für Beförderungsentgelte freigestellt. Da künftig eine Linie von mehreren Unternehmern betrieben werden kann, besteht auch kein Grund mehr, die Fahrpreise auf ihre Angemessenheit zu prüfen.

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 (§ 39 Absatz 9). Soweit Verkehrsunternehmen den Abschluss eines solchen Vertrags unbillig verweigern, greift die neu 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 ein betreiberübergreifender Fahrausweiserwerb im Internet durch Drittanbieter organisiert werden können.

Zu Nummer 13 (§ 40)

§ 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.

Der Genehmigungsantrag kann eine verbindliche Zusicherung bezüglich des Fahrplans enthalten. Widersprechen spätere Änderungsanträge dieser Zusicherung, muss die Genehmigungsbehörde ihre Zustimmung in der Regel verweigern (§ 40 Absatz 2a).

Die Befugnis der Genehmigungsbehörde, Fahrplanänderungen zu verlangen, wird auf Verkehre nach § 8 Absatz 4 (eigenwirtschaftliche Verkehre) eingeschränkt und davon abhängig gemacht, dass diese angemessen sind (§ 40 Absatz 3). Für Verkehre, die auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages durchgeführt werden, bedarf es keiner Regelung, weil hierfür unmittelbar die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 anzuwenden ist.

Die unternehmensneutrale Auskunftserteilung ist im Nahverkehr durch die Tätigkeit der Verbände bereits heute häufig Realität. Durch § 40 Absatz 4 Sätze 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.

Zu Nummer 14 (§ 48)

Die Streichung des Unterwegsbedienungsverbots bei Fernziel- und überörtlichen Ausflugsreisen erscheint im Interesse der Gleichbehandlung mit grenzüberschreitenden Verkehren, bei denen das Verbot nicht gilt, sachgerecht.

Bei innerörtlichen Ausflugsfahrten würde die Streichung des Unterwegsbedienungsverbots jedoch im Verhältnis zu Stadtrundfahrten, die im Linienverkehr angeboten werden und den Fahrgästen somit die Möglichkeit zur Unterbrechung der Fahrt bieten, zu Problemen führen. Auch Stadtrundfahrten im Gelegenheitsverkehr könnten dann ihr Angebot entsprechend ausgestalten. Damit erwüchse nicht nur ungewollte Konkurrenz zum Linienverkehr, sondern auch unübersichtliche bis chaotische Verhältnisse an den Bushaltestellen.

Zu Nummer 15 (§ 52)

Eine Belebung des nationalen Busfernverkehrs wird auch die Belebung des internationalen Busverkehrs nach sich ziehen, da sowohl internationale Anbieter verstärkt Verkehre nach Deutschland hinein fortsetzen, aber auch nationale Anbieter verstärkt Verbindungen ins Ausland anbieten werden.

Damit wird die in § 52 PBefG geforderte Abstimmung an Bedeutung gewinnen. Die bisherigen Abstimmungsregeln sind allerdings verfahrenstechnisch nicht kompatibel mit den Vorgaben zur Dauer des Genehmigungsverfahrens nach § 15 Absatz 1 PBefG, da durch die internationale Abstimmung regelmäßig die Maximalfrist von drei bzw. sechs Monaten weit überschritten wird.

Da die Genehmigungsbehörde gemäß § 15 eine Entscheidung fällen muss und sie zugleich gemäß § 52 die internationale Abstimmung abwarten muss, befindet sie sich bisher in einem unauflösbaren Dilemma, denn sie hat auf die Schnelligkeit der internationalen Abstimmung keinen Einfluss. Daher gilt künftig, dass der Vorgang der internationalen Abstimmung nicht auf die Bearbeitungsfrist des § 15 angerechnet wird.

Zu Nummer 16 (§ 57)

Die Verordnungsermächtigung in § 57 Absatz 1 Nummer 7 und Absatz 5 wird aufgehoben, da sie wegen der Ablösung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nicht mehr notwendig ist.

Zu Nummer 17 (§ 62)

Nach Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 muss die Vergabe von Aufträgen für den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße spätestens ab dem 3. Dezember 2019 im Einklang mit Artikel 5 der Verordnung erfolgen. Gleichzeitig werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, während dieses Übergangszeitraums Maßnahmen zu ergreifen, um Artikel 5 schrittweise anzuwenden. Mit der Übergangsregelung in § 62 wird die in der Verordnung enthaltene Frist generell verkürzt. Weitere Maßnahmen für die schrittweise Anwendung des Artikels 5 sind deshalb nicht mehr erforderlich.

Zu Nummer 18 (§ 63)

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 zunehmenden 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 § 8 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, 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 Absatz 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 der Fall für innovative Angebote wie:

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

sein.

Es ist im Regelfall nicht zu erwarten, dass derartige Verkehre anerkannten Verkehrsformen wie den kommerziell betriebenen Linienverkehr oder auch den Taxenverkehr ernsthaft gefährden. Auch unterscheidet sich die Marktlage von Land zu Land, sodass 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.

Zu Nummer 19 (§ 64b)

Mit dieser Regelung wird eine Klarstellung zum Verhältnis von Straßenbahn- und Eisenbahnrecht infolge europarechtlicher Regulierung vorgenommen. Nach geltender Rechtslage sind die Straßenbahnen in Deutschland vom Anwendungsbereich des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ausgenommen. Allerdings nimmt das AEG nicht ausdrücklich Bezug auf die Ermächtigungen zur Ausnahme von Straßenbahnen aus den Maßnahmen, die zur Durchführung der Eisenbahnrichtlinien erlassen werden. Die sich daraus ergebende Unsicherheit, ob die Straßenbahnen heute - unionsrechtlich - wirksam von allen bundesrechtlichen Maßnahmen zur Umsetzung dieser Richtlinien ausgenommen sind, soll durch eine ausdrückliche Regelung im Personenbeförderungsgesetz ausgeräumt werden.

Die Ausnahmemöglichkeit für die in § 64b genannten Richtlinien besteht auf Grund folgender Vorschriften: Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 95/18/EG; Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a und b der Richtlinie 2001/14/EG; Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG; Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2007/59/EG; Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2008/57/EG.

Zu Nummer 20 (§ 65)

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.

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.

Zu Nummer 21 (§ 66)

Rechtsverordnungen nach dem vorliegenden Gesetz sollten grundsätzlich neben dem Bundesgesetzblatt auch im elektronischen Bundesanzeiger und damit beschleunigt verkündet werden können, um flexibel auf aktuelle Anforderungen reagieren zu können.

II. Zu Artikel 2 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes)

Nach Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 können die Mitgliedstaaten allgemeine Vorschriften über die finanzielle Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die dazu dienen, Höchsttarife für Schüler, Studenten, Auszubildende und Personen mit eingeschränkter Mobilität festzulegen, aus dem Anwendungsbereich der Verordnung herausnehmen. Von dieser Befugnis wird für Ausgleichszahlungen nach § 6a Gebrauch gemacht.

III. Zu Artikel 3 (Änderung des Neunten Buches Sozialgesetzbuch)

Nach Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 können die Mitgliedstaaten allgemeine Vorschriften über die finanzielle Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die dazu dienen, Höchsttarife für Schüler, Studenten, Auszubildende und Personen mit eingeschränkter Mobilität festzulegen, aus dem Anwendungsbereich der Verordnung herausnehmen. Von dieser Befugnis wird in § 145 Absatz 3 Satz 2 Gebrauch gemacht.

IV. Zu Artikel 4 (Änderung des Regionalisierungsgesetzes)

Die Regelung in § 4 Regionalisierungsgesetz wird an die neue Rechtslage angepasst, die sich durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergibt. Dabei reicht es nicht aus, nur die Bezeichnung der Verordnung, auf die Bezug

genommen wird, zu aktualisieren. Vielmehr müssen explizit im Regionalisierungsgesetz die Kompetenzen benannt werden, die künftig von deutschen Behörden im Einklang mit der Verordnung zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung ausgeübt werden können. Anders als noch die Verordnung 1191/69 kennt die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 keine zu benennende "zuständige Behörde". Sie definiert vielmehr umgekehrt, dass solche Stellen als zuständige Behörden die Verordnung zu beachten haben, die nach Maßgabe des Rechts der Mitgliedstaaten zur Intervention im öffentlichen Personenverkehr befugt sind. Die Zuständigkeit wird einer Behörde daher nur dadurch zugeordnet, dass diese mit solchen Interventionsbefugnissen ausgestattet wird, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 370/2007 fallen (Abschluss öffentlicher Dienstleistungsaufträge, Erlass allgemeiner Vorschriften). Daher gilt es, diese Interventionsbefugnisse durch die Änderung des § 4 für den gesamten öffentlichen Nahverkehr auf Schiene und Straße nationalrechtlich zu begründen, woran dann die landesrechtliche Zuständigkeitsregelung anknüpfen kann.

V. Zu Artikel 5 (Aufhebung der Verordnung zur Anwendung von § 13a Absatz 1 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes)

Zusammen mit der Verordnungsermächtigung in § 57 Absatz 1 Nummer 7 und Absatz 5 ist auch die auf ihrer Grundlage erlassene Verordnung aufzuheben.

VI. Zu Artikel 6 (Bundesfernstraßenmautgesetz)

Voraussetzung für fairen Wettbewerb zwischen Bus und Schiene und damit für die Liberalisierung ist es, die intermodalen Wettbewerbsbedingungen für Straßen- und Schienenverkehre insoweit zu harmonisieren, als dass Kraftomnibusse im Linien- und Gelegenheitsverkehr in die Bundesfernstraßenmaut einbezogen und an den Kosten für das nachgeordnete Straßennetz verursachergerecht beteiligt werden.

Nach dem von der Bundesregierung vorgelegten Abschlussbericht zur Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege vom 29. November 2010 setzt sich die Verkehrsnachfrage in Busfernlinien zu rund 60 Prozent aus der Verlagerung vom Schienenpersonenverkehr, zu 20 Prozent aus der Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr und zu weiteren 20 Prozent aus induziertem Busfernverkehr zusammen. Allein im Schienenpersonenfernverkehr würde demnach der Bahn in wettbewerbsstarken Relationen ca. zehn Prozent und in wettbewerbsschwächeren Relationen ca. 20 Prozent der Verkehrsnachfrage entzogen werden.

Angesichts der enormen öffentlichen Mittel in den Ausbau und die Instandhaltung des deutschen Schienennetzes und der vielerorts massiven Überlastungen des Bundesautobahnnetzes sind derartige Verkehrsverlagerungen weder verkehrspolitisch noch wirtschaftlich vertretbar. Die Prognose geht bei den Fahrpreisen davon aus, dass für Fernbusse keine Maut zu entrichten ist. Dagegen ist vor dem Hintergrund des erheblichen Finanzbedarfs für Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur künftig die Einbeziehung von Kraftomnibussen in die Mautpflicht sachgerecht und notwendig. Schwere Kraftfahrzeuge verursachen in besonderem Maße Kosten für den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb von Bundesstraßen, die durch Maut verursachergerecht angelastet werden. Dies trifft auf Nutzfahrzeuge im Güterkraftverkehr und im Personenverkehr durch Kraftomnibusse in gleicher Weise zu. Daher ist die bestehende Ausnahmeregelung nicht gerechtfertigt und wird deshalb auf Linienverkehre im öffentlichen Personennahverkehr beschränkt. Verkehre mit Kraftomnibussen, die ausschließlich im öffentlichen Personennahverkehr eingesetzt werden, sind von der Maut zu befreien, da diese Verkehre zur Kostendeckung in der Regel von der öffentlichen Hand bezuschusst werden müssen und daher eine weitere Belastung im Sinne des Gemeinwohls kontraproduktiv wäre.

VII. Zu Artikel 7 (Bekanntmachungserlaubnis)

Artikel 7 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung, die es mit den Änderungen in Artikel 1 gefunden hat, bekannt zu machen.

VIII. Zu Artikel 8 (Inkrafttreten und Überprüfung des Gesetzes)

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes. Damit die Marktöffnung des Fernbusverkehrs im Einklang mit den öffentlichen Interessen erfolgt, bedarf es verschiedener flankierender Maßnahmen. Die Aufnahme der Revisionsklausel dient insbesondere dem Zweck, durch eine qualifizierte Evaluation klären zu können, ob bei Feststellung von unerwünschten Entwicklungen etwa zu Lasten des Schienenverkehrs abweichende flankierende Maßnahmen erforderlich sind.'

- Vk 2. Hilfsempfehlung zu 1.
 Entfällt bei Annahme von Ziffer 1
Zu Artikel 1 Nummer 2 Buchstabe a₀ - 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:

'a₀) 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 Nahverkehrs-

plan 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 Unternehmen 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.

Vk 3. Hilfsempfehlung zu 1.

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

Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 1

In Artikel 1 Nummer 2 ist 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.

Vk 4. Hilfsempfehlung zu 1.

Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 1

Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 8a PBefG)

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

"§ 8a Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge

Bei
Annahme
entfällt
Ziffer 5

(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 Personenverkehrsleistungen, 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.

In 5. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 8a Absatz 6 Satz 1 PBefG)

Entfällt
bei
Annahme
von Ziffer
1 oder 4

Der Bundesrat bittet, im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zu prüfen, ob die Zuständigkeit für die Prüfung der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 2 bis 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den Verkehr mit Straßenbahnen, Omnibussen oder Kraftfahrzeugen den Gerichten der Verwaltungsgerichtsbarkeit zugewiesen werden sollte.

Begründung:

§ 8a Absatz 6 PBefG soll regeln, dass die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 2 bis 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den Verkehr mit Straßenbahnen, Omnibussen oder Kraftfahrzeugen der Nachprüfung nach dem Zweiten und Dritten Abschnitt des Vierten Teils des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) unterliegt. Damit soll das Nachprüfungsverfahren vor den Vergabekammern bzw. den Oberlandesgerichten für anwendbar erklärt werden.

Bei der gerichtlichen Überprüfung der Vergabe öffentlicher Verkehrsdienstleistungen handelt es sich um eine öffentlich-rechtliche Streitigkeit nicht verfassungsrechtlicher Art, für die nach § 40 Absatz 1 Satz 1 VwGO grundsätzlich der Verwaltungsrechtsweg eröffnet ist. Die vorgesehene abdrängende Sonderzuweisung zugunsten der ordentlichen Gerichtsbarkeit in § 8a Absatz 6 Satz 1 PBefG-E ist sachlich nicht gerechtfertigt und würde zudem die Fehlentwicklung verfestigen, originär öffentlich-rechtliche Streitigkeiten den Zivilgerichten zu übertragen, sowie den Bemühungen der Länder um eine sachgerechte Reform des Systems der Rechtswegzuweisungen zuwiderlaufen.

Die Verwaltungsgerichte sind schon jetzt mit Streitigkeiten nach dem Personenbeförderungsgesetz - etwa im Hinblick auf Streitigkeiten und Genehmigungen nach § 9 PBefG - befasst und mit dieser Rechtsmaterie vertraut. Ein sachlicher Grund, die Materie nunmehr teilweise der ordentlichen Gerichtsbarkeit zuzuweisen, ist nicht ersichtlich und wird von der Begründung des Gesetzentwurfs auch nicht genannt. Die Verwaltungsgerichte könnten vielmehr auch in diesem Bereich effektiven und zügigen Rechtsschutz gewährleisten.

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

Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 1

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.

- Wi 7. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§ 8b Absatz 3 Satz 1 PBefG)
- Entfällt bei Annahme von Ziffer 1
- 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.
- Vk 8. Hilfsempfehlung zu 1.
- Entfällt bei Annahme von Ziffer 1
- 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 Vergaberegeln 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 Vergaberegeln 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.

- Wi 9. Zu Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb (§ 12 Absatz 1 PBefG)
 Entfällt bei Annahme von Ziffer 1
 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.

- Vk 10. Hilfsempfehlung zu 1.
 Entfällt bei Annahme von Ziffer 1
 Setzt Annahme von Ziffer 11 voraus
Zu Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe d (§ 12 Absatz 6 Satz 3 - neu - PBefG)
 In Artikel 1 Nummer 4 Buchstabe d ist dem § 12 Absatz 6 folgender Satz anzufügen:
 "Das Einvernehmen gemäß Satz 2 gilt als erteilt, wenn der von dem Aufgabenträger beauftragte Verkehr den im Rahmen der Vorabbekanntmachung gesetzten Anforderungen gemäß § 13 Absatz 2a Satz 3 und 4 nicht entspricht."

Begründung:

Dieser Antrag sieht eine zwingende Versagung eigenwirtschaftlicher Anträge durch die Genehmigungsbehörde vor, wenn der eigenwirtschaftliche Antrag nicht die Angebotsqualität erreicht, die der Aufgabenträger im Falle einer Vergabeabsicht in seiner entsprechenden Vorabbekanntmachung veröffentlicht hat. Der hier gestellte Antrag zu § 12 sichert ab, dass der Aufgabenträger diese Kompetenz nicht missbräuchlich nutzen kann, um eigenwirtschaftliche Anträge "auszubremsen".

Die Frist zur Abgabe eigenwirtschaftlicher Anträge (drei Monate) kann von der Genehmigungsbehörde im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger verlängert werden. Um zu verhindern, dass ein Aufgabenträger die Messlatte für eigenwirtschaftliche Konkurrenzanträge zunächst sehr hoch legt, dann aber selbst dieses Angebotsniveau nicht zum Gegenstand seiner Vergabe macht, gilt das Einvernehmen des Aufgabenträgers im Sinne von § 12 Absatz 6 Satz 2 zur Zulassung verspäteter eigenwirtschaftlicher Anträge als erteilt, soweit der Aufgabenträger die Anforderungen aus der Vorabbekanntmachung nach § 13 Absatz 2a Satz 2 und 3 zum Versagen des Antrags geführt haben, seinerseits nicht umsetzt. Hierdurch findet ein zusätzlicher Schutz eigenwirtschaftlicher Verkehrsleistungen statt. Das Einvernehmen zur Zulassung eines eigenwirtschaftlichen Antrags gilt auch nach Erteilung des Dienstleistungsauftrages, da erst mit Bekanntgabe der Vergabeentscheidung der tatsächlich beauftragte Umfang der Verkehrsleistung und damit die Abweichung gegenüber der Vorveröffentlichung des Aufgabenträgers feststeht.

Vk 11. Hilfsempfehlung zu 1.

Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 1

Zu Artikel 1 Nummer 5 (§ 13 Absatz 2, Absatz 2a, Absatz 2b und Absatz 2c
-neu - PBefG)

Artikel 1 Nummer 5 ist wie folgt zu fassen:

'5. § 13 wird wie folgt geändert:

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,

Bei Ab-
lehnung
entfällt
Ziffer 10

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."
- 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."

- c) Nach Absatz 2a wird folgender Absatz 2b 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."

d) Nach Absatz 2b wird folgender Absatz 2c eingefügt:

"(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:

zu Buchstabe a:

Der Versagungsgrund in § 13 Absatz 2 Nummer 2 schützt ausschließliche Rechte, die von dem Aufgabenträger (oder einer anderen zuständigen Stelle) in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag 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.

zu Buchstabe b:

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 Verkehrsbedienung 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 Verkehrsbedienung geplante, gemeinwirtschaftliche Leistungen als Ganzes zu vergeben und "Rosinenpickerei" zu verhindern.

Will der Aufgabenträger sicherstellen, dass seine Vorgaben zur ausreichenden Verkehrsbedienung 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 anstehen-

den 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 Beurteilungsmaßstabes 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.

zu Buchstabe c:

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.

zu Buchstabe d:

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

Insgesamt wurden durch die Änderungen in § 13 Absatz 2 Nummer 2, 3 und 4 der Nahverkehrsbereich sowie der staatlich geförderte Eisenbahnverkehr stärker vor dem liberalisierten Fernverkehr geschützt. Zudem stärkt die Änderung den Aufgabenträger bei der Durchführung des Nahverkehrsplans.

Wi 12. Zu Artikel 1 Nummer 7 Buchstabe d (§ 14 Absatz 5 PBefG)

Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 1

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.

Vk
Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 1

13. Hilfsempfehlung zu 1.

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.

Vk 14. Hilfsempfehlung zu 1.
Entfällt bei Annahme von Ziffer 1
Zu Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe a - neu - (§ 16 Absatz 1 und 2 PBefG) und Buchstabe b - neu - (§ 16 Absatz 2a - neu - PBefG)

Artikel 1 Nummer 9 ist wie folgt zu fassen:

'9. § 16 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 und 2 werden wie folgt gefasst:

"(1) Die Geltungsdauer ... < weiter wie Vorlage > ...

b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz eingefügt:

"(2a) Steht im öffentlichen Personennahverkehr ein Genehmigungsantrag im Sinne von § 8 Absatz 4 mit den Vorgaben eines Nahverkehrsplans im Sinne von § 8 Absatz 3 nicht in Einklang und sichert die nach § 8a Absatz 1 zuständige Behörde der Genehmigungsbehörde den Abschluss eines den Vorgaben des Nahverkehrsplans entsprechenden öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu, so ist die Geltungsdauer der Genehmigung so zu bemessen, dass sie zu dem Zeitpunkt endet, den die zuständige Behörde als Zeitpunkt der geplanten Betriebsaufnahme des zugesicherten Verkehrs angibt. Setzt die zuständige Behörde ihre Zusicherung nicht um, so ist die Geltungsdauer der Genehmigung unter Beachtung von Absatz 1 und 2 neu festzusetzen." '

Begründung:

Mit der Regelung in § 16 Absatz 2a wird der Fall erfasst, in dem der Aufgabenträger meint, nicht vorab aktiv werden zu müssen, weil er davon ausgeht, dass ein ausreichendes eigenwirtschaftliches Verkehrsangebot als Ergebnis des (eigenwirtschaftlichen) Genehmigungsverfahrens bzw. -wettbewerbs zu erwarten ist. Stellt sich dann allerdings im Rahmen der Beteiligung des Aufgabenträgers im Genehmigungsverfahren heraus, dass der im eigenwirtschaftlichen Wettbewerb erfolgreiche Antrag wider Erwarten hinter den Anforderungen des Nahverkehrsplans so weit zurückbleibt, dass der Aufgabenträger entscheidet, den erforderlichen Verkehr über einen öffentlichen

Dienstleistungsauftrag bestellen zu müssen, kann er sich über die Zusicherung gegenüber der Genehmigungsbehörde diese Handlungsoption sichern. Auf diese Weise wird ein beantragter eigenwirtschaftlicher Verkehr nicht einfach versagt, sondern er kann bis zum Abschluss des Vergabeverfahrens für den öffentlichen Dienstleistungsauftrag vom Verkehrsunternehmer wie beantragt eigenwirtschaftlich realisiert werden. Dem Aufgabenträger steht wieder die erforderliche Zeit zur Durchführung des Vergabeverfahrens zur Verfügung. Der Verkehr wird trotz des Eingreifens des Aufgabenträgers nicht unterbrochen. Zum Schutz des eigenwirtschaftlichen Verkehrs stellt Absatz 2a Satz 2 zudem sicher, dass dem zunächst erfolgreichen eigenwirtschaftlichen Unternehmer die Genehmigung verlängert wird, wenn der Aufgabenträger nicht Willens oder in der Lage ist, seine Zusicherung einzuhalten.

Durch die Regelung wird mithin die Position des Aufgabenträgers gestärkt.

Vk 15. Hilfsempfehlung zu 1.

Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 1

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.

Vk
Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 1

16. Hilfsempfehlung zu 1.

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. substanziell 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.

Vk
Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 1

17. Hilfsempfehlung zu 1.

Zu Artikel 1 Nummer 13a - neu - (§ 28b - neu - PBefG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 13 folgende Nummer einzufügen:

'13a. Nach § 28a wird folgender § 28b eingefügt:

"§ 28b Baubeschränkungen und Schutzmaßnahmen

(1) Längs sowie ober- und unterhalb der Trasse von Straßenbahnen dürfen bauliche Anlagen nur errichtet oder wesentlich geändert werden, wenn die nach § 54 für die technische Aufsicht zuständige Behörde zugestimmt hat. Die Zustimmung darf nur versagt oder mit

Bedingungen und Auflagen erteilt werden, soweit dies wegen der Sicherheit des Betriebs oder zum Schutz der Betriebsanlagen oder Fahrzeuge gegen Schäden und Störungen erforderlich ist. Dort dürfen Lichtreklamen und andere Lichtquellen nicht betrieben werden, wenn dadurch die Erkennbarkeit oder Eindeutigkeit von Signalen beeinträchtigt wird oder wenn eine Gefahr von Verwechslungen mit Signalen besteht.

(2) Die Belange nach Absatz 1 Satz 2 und 3 sind auch bei Erteilung von Baugenehmigungen von der zuständigen Behörde zu beachten.

(3) Bei geplanten Betriebsanlagen für Straßenbahnen gelten die Beschränkungen des Absatzes 1 vom Beginn der Auslegung der Pläne im Planfeststellungsverfahren oder von dem Zeitpunkt an, in dem den Betroffenen Gelegenheit gegeben wird, den Plan einzusehen.

(4) Einrichtungen, wie Anpflanzungen, Zäune, Stapel, Haufen und ähnliche mit dem Erdboden nicht fest verbundene Gegenstände, sowie die Durchführung von Erdbewegungen dürfen die Betriebssicherheit der Straßenbahn nicht beeinträchtigen.

(5) Die Eigentümer und Besitzer von Grundstücken an den Trassen von Straßenbahnen haben auf Anordnung der nach § 54 für die technische Aufsicht zuständigen Behörde die Anlage von vorübergehenden Einrichtungen zu dulden, die zum Schutz der Sicherheit des Betriebs oder zum Schutz der Betriebsanlagen vor Einwirkungen der Natur erforderlich sind. Das Straßenbahnunternehmen hat den Eigentümern oder Besitzern die durch die Schutzmaßnahmen verursachten Aufwendungen und Schäden in Geld zu ersetzen.

(6) Werden bauliche Anlagen oder Einrichtungen im Widerspruch zu den Absatz 1 und 4 errichtet oder geändert, kann die nach § 54 für die technische Aufsicht zuständige Behörde die teilweise oder vollständige Beseitigung der baulichen Anlagen oder Einrichtungen anordnen, wenn nicht auf andere Weise betriebssichere Zustände hergestellt werden können. Werden bauliche Anlagen oder Einrichtungen nach Absatz 1 und 4 im Widerspruch zu diesen Vorschriften benutzt, kann diese Benutzung von der nach § 54 für die technische Aufsicht zuständigen Behörde untersagt werden.

(7) Die nach § 54 für die technische Aufsicht zuständige Behörde hat den Betroffenen die erforderlichen Maßnahmen nach Absatz 5 und 6 mindestens zwei Wochen vorher schriftlich anzukündigen, es sei denn, dass Gefahr im Verzug ist. Nach Ablauf der Frist kann die nach § 54 für die technische Aufsicht zuständige Behörde das Straßenbahnunternehmen zur Durchführung der Maßnahmen ermächtigen; die Ermächtigung bedarf der Schriftform und ist den Beteiligten zuzustellen. Die Betroffenen können die Maßnahmen im Benehmen mit der nach § 54 für die technische Aufsicht zuständigen Behörde selbst durchführen.

(8) Das Straßenbahnunternehmen kann zur Durchführung von Maßnahmen nach Absatz 5 und 6 die Enteignung beantragen. Die Enteignung ist zulässig, soweit die nach § 54 für die technische Aufsicht zuständige Behörde sie zur Durchführung dieser Maßnahmen für notwendig erklärt hat. Im Übrigen gelten die Entschädigungsgesetze der Länder." '

Begründung:

Da der Betrieb von Straßenbahnen ein wesentlicher Bestandteil des innerstädtischen öffentlichen Personennahverkehrs insbesondere in den städtischen Ballungsräumen ist, im besonderen Interesse der Allgemeinheit liegt und der Daseinsvorsorge dient, soll auf dem Gebiet des Straßenbahnrechts eine besondere Rechtsgrundlage geschaffen werden, um zu verhindern, dass der sichere Betrieb einer Straßenbahn behindert oder gestört wird, z. B. durch von Grundstücken oder baulichen Einrichtungen ausgehenden Gefahren.

Absatz 1 formuliert und präzisiert das Schutzziel und die möglichen Maßnahmen zu dessen Erreichung. Die Begriffe sind der im Bau- und Verkehrsrecht üblichen Terminologie angeglichen. Bauliche Anlagen sind solche gemäß den Bauordnungen der Länder. Die Begriffe "Betriebsanlagen" und "Fahrzeuge" entsprechen den in Abschnitt III Teil A (Straßenbahnen) gewählten Begriffen. Ein Betriebsverbot für Lichtreklamen und andere Lichtquellen ist auf Grund des vermehrten Einsatzes von Lichtinstallationen, d. h. animierten Formen der Beleuchtung von Gebäuden und Plätzen, erforderlich. Diese fallen nur bei ortsfester Errichtung unter den Begriff der baulichen Anlage.

Absatz 2 bindet die Baugenehmigungsbehörden an die Beachtung der Schutzziele gemäß Absatz 1.

Absatz 3 legt den Zeitpunkt der Bindungswirkung der Schutzziele fest. Dieser ist sowohl der Beginn der Planauslegung im Planfeststellungsverfahren als auch der Zeitpunkt, ab dem eine Planeinsichtnahme den Betroffenen möglich war.

Absatz 4 regelt sachlich übereinstimmend mit z. B. § 11 Absatz 2 des Fernstraßengesetzes, dass Anpflanzungen, Zäune, Stapel, Haufen und ähnliche mit dem Erdboden nicht fest verbundene Gegenstände nur dann angelegt und errichtet werden dürfen, wenn dieses die Betriebssicherheit der Straßenbahn nicht beeinträchtigt. Das Gefährdungsbild "Erdbewegungen" ist ergänzend aufzunehmen, da es durch unbedacht ausgeführte Erdbewegungen, z. B. bei Tiefbauarbeiten, unbeabsichtigter Weise zum Abrutschen der Trassen oder zum Absenken der Gleisanlagen von Straßenbahnen kommen kann.

Absatz 5 trägt der Notwendigkeit Rechnung, auf Grundstücken, die an den Betriebsanlagen von Straßenbahnen angrenzen, Vorrichtungen gegen besondere Einwirkungen der Natur wie Schneeverwehungen, Lawinen, Steinschlag, Hochwasser, Vermurrungen und Ähnliches anzubringen, da dies auf dem Straßenbahngrundstück oder der Straßenbahntrasse selbst nicht immer möglich ist. Um Gefährdungen des Straßenbahnbetriebs auszuschließen, ist es daher erforderlich, für die Eigentümer und Besitzer solcher Grundstücke die Verpflichtung zur Duldung derartiger Schutzeinrichtungen zu begründen. Die durch Schutzmaßnahmen und Schäden verursachten Aufwendungen sind den Eigentümern und Besitzern vom Straßenbahnunternehmer zu ersetzen. Die Durchführung der Schutzmaßnahmen kann zu einer Entschädigungspflicht gemäß Absatz 8 führen.

Absatz 6 verpflichtet die Eigentümer und Besitzer, die Beseitigung der Anlagen und Gegenstände zu dulden, soweit sie aus Gründen der Betriebssicherheit der Straßenbahn erforderlich ist. Die durch Schutzmaßnahmen und Schäden verursachten Aufwendungen sind den Eigentümern und Besitzern vom Straßenbahnunternehmer zu ersetzen. Bei bereits vorhandenen Anlagen kann dies zu einer Entschädigungspflicht gemäß Absatz 8 führen.

Absatz 7 regelt das Verfahren für die Anordnung von Einrichtungen gemäß Absatz 5 und die Anordnung der Beseitigung gemäß Absatz 6. Demzufolge hat die technische Aufsicht gemäß § 54 im Interesse der Rechtssicherheit die beabsichtigten Maßnahmen den Betroffenen vorher schriftlich mitzuteilen. Nach Ablauf der in der Ankündigung genannten Frist kann die Aufsichtsbehörde den Straßenbahnunternehmer ermächtigen, die dem Eigentümer oder Besitzer angekündigten Maßnahmen durchzuführen. Abweichungen von diesem Verfahren sind lediglich bei Gefahr im Verzug zulässig. Die Betroffenen können die Maßnahmen im Benehmen mit der technischen Aufsicht gemäß § 54 selbst durchführen; damit entfällt eine Ermächtigung des Straßenbahnunternehmers.

Absatz 8 gibt dem Straßenbahnunternehmer die Möglichkeit, bei Maßnahmen, die gemäß Absatz 5 bzw. 6 erforderlich werden, die Enteignung zu beantragen, soweit dieses die technische Aufsicht nach § 54 für notwendig erklärt. Weiterhin wird die diesbezüglich erforderliche Entschädigungsregelung in den Absatz 8 aufgenommen.

Vk
Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 1

18. Hilfsempfehlung zu 1.

Zu Artikel 1 Nummer 13b - neu - (§ 30a - neu - PBefG)*

In Artikel 1 ist nach Nummer 13 folgende Nummer einzufügen:

'13b. 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.

Vk
Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 1

19. Hilfsempfehlung zu 1.

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 > ...

* wird gegebenenfalls redaktionell angepasst

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 Verkehrs-

unternehmen 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.

Vk
Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 1

20. Hilfsempfehlung zu 1.

Zu Artikel 1 Nummer 15

Buchstabe a₀ - 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:

'a₀) 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.

In 21. Zu Artikel 1 Nummer 18 (§ 48 Absatz 3 PBefG)

Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 1

Artikel 1 Nummer 18 ist zu streichen.

Bei
Annahme
entfällt
Ziffer 22

Begründung:

Nach § 48 Absatz 3 PBefG ist es bei Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen verboten, unterwegs Fahrgäste aufzunehmen, soweit dies nicht in benachbarten Orten oder in ländlichen Räumen mit bis zu 30 km entfernten Orten erfolgt. Ausnahmen kann die Genehmigungsbehörde zulassen.

Die Aufhebung dieser Regelung wird in der Gesetzesbegründung mit der im Gesetzentwurf vorgesehenen Liberalisierung des Busfernverkehrs begründet. Da derartige Gelegenheitsverkehre sich jedoch einschränkend auf den Nahverkehr bis zu 50 km Entfernung und auch auf den vorgesehenen Linienfernverkehr auswirken könnten, sollte diese Regelung beibehalten werden. Andernfalls ist auch eine hinreichende Abgrenzung zum Linienverkehr nicht ersichtlich.

Vk 22. Hilfsempfehlung zu 1.

Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 1

Zu Artikel 1 Nummer 18 (§ 48 Absatz 3 PBefG)

Artikel 1 Nummer 18 ist wie folgt zu fassen:

'18. § 48 Absatz 3 wird wie folgt gefasst

"(3) Bei innerörtlichen Ausflugsfahrten ist es unzulässig, unterwegs Fahrgäste aufzunehmen. Im Übrigen kann die Genehmigungsbehörde Ausnahmen gestatten, wenn dadurch die öffentlichen Verkehrsinteressen nicht beeinträchtigt werden." '

Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 21

Begründung:

Die Streichung des Unterwegsbedienungsverbots bei Fernziel- und überörtlichen Ausflugsreisen erscheint im Interesse der Gleichbehandlung mit grenzüberschreitenden Verkehren, bei denen das Verbot nicht gilt, sachgerecht.

Bei innerörtlichen Ausflugsfahrten würde die Streichung des Unterwegsbedienungsverbots jedoch im Verhältnis zu Stadtrundfahrten, die im Linienverkehr angeboten werden und den Fahrgästen somit die Möglichkeit zur Unterbrechung der Fahrt bieten, zu Problemen führen. Auch Stadtrundfahrten

im Gelegenheitsverkehr könnten dann ihr Angebot entsprechend ausgestalten. Damit erwüchse nicht nur ungewollte Konkurrenz zum Linienverkehr, sondern auch unübersichtliche bis chaotische Verhältnisse an den Bushaltestellen.

- Vk, In 23. Hilfsempfehlung zu 1.
Entfällt bei Annahme von Ziffer 1
Zu Artikel 1 Nummer 21 (§ 62 Satz 1a - neu - und Satz 1b - 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."

Begründung:

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.

- Vk 24. Hilfsempfehlung zu 1.
Entfällt bei Annahme von Ziffer 1
Zu Artikel 1 Nummer 21 (§ 62 Satz 1c - neu - und Satz 1d - neu - PBefG)**
In Artikel 1 Nummer 21 sind dem § 62 folgende Sätze anzufügen:
"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

* nur Vk

** wird gegebenenfalls redaktionell angepasst

Anwendbarkeit von § 21 Absatz 1 Satz 2 abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen."

Begründung:

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.

Vk 25. Hilfsempfehlung zu 1.

Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 1

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 Verfahrens 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 Beförderungsfalles, 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 Regelungsumfanges 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.

Vk 26. Hilfsempfehlung zu 1.
Entfällt bei Annahme von Ziffer 1
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.

Vk 27. Hilfsempfehlung zu 1.
Entfällt bei Annahme von Ziffer 1
Zu Artikel 4 (§ 4 RegG)
Artikel 4 ist wie folgt zu fassen:

'Artikel 4

Änderung des Regionalisierungsgesetzes

§ 4 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Dezember 2007 (BGBl. I S. 2871) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

"§ 4

Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung

Zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr sind die nach Landesrecht bestimmten zuständigen Behörden befugt, nach Maßgabe 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. L 315 vom 3. Dezember 2007, S. 1) allgemeine Vorschriften zu erlassen, öffentliche Dienstleistungsaufträge zu vergeben, ausschließliche Rechte zu gewähren und die Übernahme gemeinwirtschaftlicher Pflichten aufzuerlegen." "

Begründung:

Die Regelung in § 4 wird an die neue Rechtslage angepasst, die sich durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergibt. Dabei reicht es nicht aus, nur die Bezeichnung der Verordnung, auf die Bezug genommen wird, zu aktualisieren. Vielmehr müssen explizit im Regionalisierungsgesetz die Kompetenzen benannt werden, die künftig von deutschen Behörden im Einklang mit der Verordnung zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung ausgeübt werden können. Anders als noch die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 kennt die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 keine zu benennende "zuständige Behörde". Sie definiert vielmehr umgekehrt, dass solche Stellen als zuständige Behörden die Verordnung zu beachten haben, die nach Maßgabe des Rechts der Mitgliedstaaten zur Intervention im öffentlichen Personenverkehr befugt sind. Die Zuständigkeit wird einer Behörde daher nur dadurch zugeordnet, dass diese mit solchen Interventionsbefugnissen ausgestattet wird, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 fallen (Abschluss öffentlicher Dienstleistungsaufträge, Erlass allgemeiner Vorschriften). Daher gilt es, diese Interventionsbefugnisse durch die Änderung des § 4 für den gesamten öffentlichen Nahverkehr auf Schiene und Straße nationalrechtlich zu begründen, woran dann die landesrechtliche Zuständigkeitsregelung anknüpfen kann.

Vk 28. Hilfsempfehlung zu 1.

Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 1

Zu Artikel 4a - neu - (§ 1 Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 und Absatz 2 Satz 1
Nummer 1 und § 12 Satz 2 - neu - BFStrMG)

Nach Artikel 4 ist folgender Artikel anzufügen:

'Artikel 4a

Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes

Das Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen (Bundesfernstraßenmautgesetz) in der Fassung der Bekanntmachung vom 12. Juli 2011 (BGBl. I S. 1378) wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:
 - a) In Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 werden nach dem Wort "Güterkraftverkehr" die Wörter "sowie für den Kraftomnibusverkehr" eingefügt.
 - b) In Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 werden nach dem Wort "Kraftomnibusse" die Wörter "im Öffentlichen Personennahverkehr gemäß § 8 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes" eingefügt.
2. Dem § 12 wird folgender Satz angefügt:

"Der Beginn der Erhebung der Maut für Kraftomnibusse gemäß § 1 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 auf mautpflichtigen Bundesautobahnen wird auf den Zeitpunkt gemäß § 13 festgelegt." "

Begründung:

Voraussetzung für fairen Wettbewerb zwischen Bus und Schiene und damit für die Liberalisierung ist es, die intermodalen Wettbewerbsbedingungen für Straßen- und Schienenverkehre insoweit zu harmonisieren, als dass Kraftomnibusse im Linien- und Gelegenheitsverkehr in die Bundesfernstraßenmaut einbezogen und an den Kosten für das nachgeordnete Straßennetz verursachergerecht beteiligt werden.

Nach dem von der Bundesregierung vorgelegten Abschlussbericht zur Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege vom 29. November 2010 setzt sich die Verkehrsnachfrage in Busfernlagen zu rund 60 Prozent aus der Verlagerung vom Schienenpersonenverkehr, zu 20 Prozent aus der Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr und zu weiteren 20 Prozent aus induziertem Busfernverkehr zusammen. Allein im Schienenpersonenfernverkehr würde demnach der Bahn in wettbewerbsstarken Relationen ca. zehn Prozent und in wettbewerbsschwächeren Relationen ca. 20 Prozent der Verkehrsnachfrage entzogen werden.

Angesichts der enormen öffentlichen Mittel in den Ausbau und die Instandhaltung des deutschen Schienennetzes und der vielerorts massiven Überlastungen des Bundesautobahnnetzes sind derartige Verkehrsverlagerungen weder verkehrspolitisch noch wirtschaftlich vertretbar. Die Prognose geht bei den Fahrpreisen davon aus, dass für Fernbusse keine Maut zu entrichten ist. Dagegen ist vor dem Hintergrund des erheblichen Finanzbedarfs für Erhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur künftig die Einbeziehung von Kraftomnibussen in die Mautpflicht sachgerecht und notwendig. Schwere Kraftfahrzeuge verursachen in besonderem Maße Kosten für den Bau, die Unterhaltung und den Betrieb von Bundesstraßen, die durch Maut verursachergerecht angelastet werden. Dies trifft auf Nutzfahrzeuge im Güterkraftverkehr und im Personenverkehr durch Kraftomnibusse in gleicher Weise zu. Daher ist die bestehende Ausnahmeregelung nicht gerechtfertigt und wird deshalb auf Linienverkehre im öffentlichen Personennahverkehr beschränkt. Verkehre mit Kraftomni-

bussen, die ausschließlich im öffentlichen Personennahverkehr eingesetzt werden, sind von der Maut zu befreien, da diese Verkehre zur Kostendeckung in der Regel von der öffentlichen Hand bezuschusst werden müssen und daher eine weitere Belastung im Sinne des Gemeinwohls kontraproduktiv wäre.

Vk
Entfällt
bei An-
nahme
von
Ziffer 1

29. Hilfsempfehlung zu 1.

Zu Artikel 7 (Inkrafttreten)

Artikel 7 ist wie folgt zu fassen:

"Artikel 7

Inkrafttreten und Überprüfung des Gesetzes

(1) Das Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) Bis zum 1. Januar 2017 legt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dem Bundestag einen Bericht darüber vor, ob die mit diesem Gesetz ausweislich seiner Begründung verfolgten Ziele erfüllt wurden. Insbesondere sind die Auswirkungen der Marktöffnung im straßengebundenen Personenfernverkehr darauf hin zu überprüfen, ob und wie sich der Markt für diese Verkehre im Verhältnis zum Verkehrsträger Schiene entwickelt. Bei Bedarf sind geeignete gesetzliche Korrekturmaßnahmen vorzuschlagen."

Begründung:

Damit die Marktöffnung des Fernbuslinienverkehrs im Einklang mit den öffentlichen Interessen erfolgt, bedarf es verschiedener flankierender Maßnahmen. Die Aufnahme der Revisionsklausel dient insbesondere dem Zweck, durch eine qualifizierte Evaluation klären zu können, ob bei Feststellung von unerwünschten Entwicklungen etwa zu Lasten des Schienenverkehrs abweichende flankierende Maßnahmen erforderlich sind.