

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss)

- a) zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 17/8233 –**

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher
Vorschriften**

- b) zu dem Gesetzentwurf der Abgeordneten Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Martin
Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
sowie der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Dr. Valerie Wilms,
weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/7046 –**

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

- c) zu dem Antrag der Abgeordneten Sabine Leidig, Thomas Lutze,
Dr. Dietmar Bartsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 17/7487 –**

**Keine Liberalisierung des Buslinienverkehrs – Für einen Ausbau des
Schienenverkehrs in der Fläche**

A. Problem

Zu Buchstabe a

Einzelne Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erfordern nationale Durchführungsregelungen. Daneben ist es notwendig, das Personenbeförderungsgesetz und das Regionalisierungsgesetz an die neue Verordnung anzupassen.

Nach dem geltenden Personenbeförderungsgesetz ist die Einrichtung von neuen inländischen Fernbuslinien nur möglich, wenn der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln nicht befriedigend bedient werden kann.

Zu Buchstabe b

Der Gesetzentwurf, der zum einen rechtliche Anpassungen im Hinblick auf die Verordnungen (EG) Nr. 1370/2007 sowie eine Öffnung des Marktes für den Omnibusfernlinienverkehr bei gleichzeitiger Anpassung der Wettbewerbsbedingungen im Verhältnis zum Eisenbahnverkehr und den Schutz staatlich geförderter Eisenbahnangebote zum Ziel hat, hat sich infolge der Einigung der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bezüglich des Gesetzentwurfs der Bundesregierung unter Buchstabe a erledigt.

Zu Buchstabe c

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, ihre Pläne für eine vollständige Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs aufzugeben; im Hinblick auf die Anforderungen des Artikels 87e des Grundgesetzes einen Gesetzentwurf zu erarbeiten, der der in der Verfassung enthaltenen Verpflichtung gerecht wird, die Fernverkehrsangebote auf dem Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes zumindest wieder auf das Niveau von vor 1994 zu erhöhen und dabei zu prüfen, inwieweit die Wiedereinführung der Zuggattung Interregio oder einer vergleichbaren Zuggattung, die insbesondere zu einer deutlichen Verbesserung der Fernverkehrsangebote in der Fläche führt, sinnvoll ist; eine gesetzliche Regelung vorzuschlagen, mit der die Umsatzsteuer wie im Nahverkehr auch im Personenfernverkehr auf der Schiene auf den ermäßigten Satz von 7 Prozent gesenkt wird und anschließend dafür zu sorgen, dass die Deutsche Bahn AG diese Steuersenkung 1:1 an ihre Kunden weiterreicht; eine gesetzliche Regelung vorzuschlagen, die beinhaltet, dass die ab 2013 neu im Linienfernverkehr verkehrenden Busse barrierefrei ausgestaltet sein müssen und bis spätestens 2020 die im Linienfernverkehr verkehrenden Busse barrierefrei aus- bzw. umgerüstet sein müssen; eine gesetzliche Regelung vorzuschlagen, mit der Fahrgästen angemessene Rechte garantiert werden, die auch bei Fahrten von weniger als 250 Kilometern Entfernung zu gewähren sind und Fernbuslinienverkehre verbindlich in eine verkehrsträgerübergreifende Schlichtungsstelle einzubeziehen und eine gesetzliche Regelung vorzuschlagen, die spätestens ab 2013 die Ausweitung der Lkw-Maut auf die Kraftomnibusse im Linienfernverkehr vorsieht, wobei die Mautsätze für Kraftomnibusse im Linienfernverkehr ohne Zwischenschritte in der Höhe der im Wegekostengutachten 2007 errechneten Werte anzulasten sein sollen.

B. Lösung

Zu Buchstabe a

Vornahme einer gesetzlichen Regelung, bei der unter anderem der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit erhalten und konkretisiert wird, bei der klargestellt wird, dass die zuständigen Stellen dazu berechtigt sind, die nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bestehenden Handlungsinstrumente zu nutzen, bei der die Aufgabenträger grundsätzlich verpflichtet werden, im Nahverkehrsplan Maßnahmen vorzusehen, um bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr zu erreichen, bei der an der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs mit Einschränkungen zum Schutz des öffentlichen Nahverkehrs auf Straße und Schiene festgehalten wird und bei der Omnibusse, die im Personenfernverkehr eingesetzt werden, bis zum 31. Dezember 2019 barrierefrei sein müssen, was für neue Omnibusse bereits am 1. Januar 2016 gelten soll.

Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 17/8233 in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE.

Zu Buchstabe b

Erledigterklärung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 17/7046.

Zu Buchstabe c

Ablehnung des Antrags auf Drucksache 17/7487 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE.

C. Alternativen

Zu Buchstabe a

Annahme des Gesetzentwurfs mit abweichenden Änderungen.

Zu Buchstabe b

Keine.

Zu Buchstabe c

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

a) den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/8233 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. § 1 Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Diesem Gesetz unterliegen nicht Beförderungen

1. mit Personenkraftwagen, wenn diese unentgeltlich sind oder das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt;
2. mit Krankenkraftwagen, wenn damit kranke, verletzte oder sonstige hilfsbedürftige Personen befördert werden, die während der Fahrt einer medizinisch fachlichen Betreuung oder der besonderen Einrichtung des Krankenkraftwagens bedürfen oder bei denen solches auf Grund ihres Zustandes zu erwarten ist.

Satz 1 Nummer 1 gilt auch, wenn die Beförderungen geschäftsmäßig sind.““

b) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 1a eingefügt:

„1a. § 2 Absatz 6 wird wie folgt gefasst:

„(6) Anstelle der Ablehnung einer Genehmigung kann im Fall einer Beförderung, die nicht alle Merkmale einer Verkehrsart oder Verkehrsform erfüllt, eine Genehmigung nach denjenigen Vorschriften dieses Gesetzes erteilt werden, denen diese Beförderung am meisten entspricht, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.““

c) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aa) Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

„a) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) 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 hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit

vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln.“

bb) Nach Buchstabe a wird folgender Buchstabe b eingefügt:

,b) Nach Absatz 3 werden die folgenden Absätze 3a und 3b eingefügt:

„(3a) Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach Absatz 3 Satz 1 obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der unter den Voraussetzungen des Absatzes 3 Satz 6 zustandegekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet.

(3b) Für Vereinbarungen von Verkehrsunternehmen und für Beschlüsse und Empfehlungen von Vereinigungen dieser Unternehmen gilt § 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen nicht, soweit sie dem Ziel dienen, für eine Integration der Nahverkehrsbedienung, insbesondere für Verkehrskoooperationen, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne, zu sorgen. Sie bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Anmeldung bei der Genehmigungsbehörde. Für Vereinigungen von Unternehmen, die Vereinbarungen, Beschlüsse und Empfehlungen im Sinne von Satz 1 treffen, gilt § 19 Absatz 1 in Verbindung mit § 19 Absatz 2 Nummer 1 und § 19 Absatz 3 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen entsprechend. Verfügungen der Kartellbehörde, die solche Vereinbarungen, Beschlüsse oder Empfehlungen betreffen, ergehen im Benehmen mit der zuständigen Genehmigungsbehörde.“

cc) Der bisherige Buchstabe b wird Buchstabe c und in Absatz 4 Satz 2 werden nach dem Wort „darstellen“ die Wörter „und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden“ eingefügt.

d) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

aa) § 8a wird wie folgt geändert:

aaa) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung für eine Gesamtleistung nach § 8a Absatz 2 Satz 4 oder für eine Teilleistung nicht entsprechend § 8 Absatz 4 Satz 1 möglich ist, ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maßgebend. Die zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (zuständige Behörde) kann zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung allgemeine Vorschriften im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlassen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge nach Maßgabe des Artikels 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erteilen. Wer zuständige Behörde ist, richtet sich nach dem Landesrecht; sie

soll grundsätzlich mit dem Aufgabenträger nach § 8 Absatz 3 identisch sein.“

bbb) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aaaa) In Satz 2 wird nach den Wörtern „zur Veröffentlichung nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007“ das Wort „(Vorabkennzeichnung)“ eingefügt.

bbbb) Die folgenden Sätze werden angefügt:

„In der Vorabkennzeichnung sollen die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards angegeben werden. Es kann angegeben werden, inwieweit eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist (Netz, Teilnetz, Linienbündel, Linie). 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.“

ccc) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:

„(3) Die zuständige Behörde ist unter den in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 genannten Voraussetzungen befugt, Verkehrsleistungen im Nahverkehr nach Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 selbst zu erbringen oder nach Artikel 5 Absatz 2 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt zu vergeben.“

ddd) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4 und Satz 2 wie folgt gefasst:

„Bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind Leistungen in Lose aufgeteilt zu vergeben.“

eee) Der bisherige Absatz 4 wird Absatz 5 und wie folgt gefasst:

„(5) Beabsichtigt die zuständige Behörde, Verkehrsleistungen im Nahverkehr selbst zu erbringen oder nach Artikel 5 Absatz 2 oder 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt zu vergeben, so hat sie interessierte Unternehmer auf Antrag über die Gründe für die beabsichtigte Entscheidung zu informieren. Der Antrag ist innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach der Vorabkennzeichnung zu stellen.“

fff) Die bisherigen Absätze 5 und 6 werden die Absätze 6 und 7.

ggg) Folgender Absatz 8 wird angefügt:

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

die das Fahrgastpotenzial der geschützten Verkehre nur unerheblich beeinträchtigen, nicht ausgeschlossen werden.“

- bb) § 8b wird wie folgt geändert:
- aaa) In Absatz 2 Satz 3 Nummer 2 wird das Wort „Eignung“ durch die Wörter „Leistungsfähigkeit (Eignungsnachweis)“ ersetzt.
 - bbb) In Absatz 3 wird Satz 1 aufgehoben.
- e) In Nummer 4 Buchstabe c wird Absatz 6 wie folgt geändert:
- aa) In Satz 1 werden die Wörter „Veröffentlichung nach § 8a Absatz 2 Satz 2 und Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007“ durch das Wort „Vorabkennzeichnung“ ersetzt.
 - bb) Folgender Satz wird angefügt:
„Das Einvernehmen des Aufgabenträgers nach Satz 2 gilt als erteilt, wenn der von dem Aufgabenträger beauftragte Verkehr den im Rahmen der Vorabkennzeichnung gesetzten Anforderungen nach § 8a Absatz 2 Satz 3 bis 5 nicht entspricht.“
- f) Nummer 5 wird wie folgt geändert:
- aa) Buchstabe a wird wie folgt gefasst:
 - ,a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

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

 1. der Verkehr auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes hierfür nicht eignen,
 2. der beantragte Verkehr ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verletzt, das von der zuständigen Behörde nach § 8a Absatz 1 in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unter Beachtung der in § 8a Absatz 8 genannten Voraussetzungen gewährt wurde,
 3. durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen 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 oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen,
 - c) die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmen oder Eisenbahnen bereit sind, die 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, oder
 - d) der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8

Absatz 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

Satz 1 Nummer 2 und 3 gilt nicht für den Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1).““

bb) Buchstabe b wird wie folgt gefasst:

,b) Absatz 2a wird wie folgt geändert:

aa) Die Wörter „§ 8 Abs. 3 Satz 2 und 3“ werden durch die Angabe „§ 8 Absatz 3“ ersetzt.

bb) Die folgenden Sätze werden angefügt:

„Die Genehmigung ist zu versagen, wenn ein in der Frist nach § 12 Absatz 6 gestellter Antrag die in der Vorabbekanntmachung beschriebenen Anforderungen nicht erfüllt oder sich nur auf Teilleistungen bezieht, es sei denn, die zuständige Behörde erteilt gegenüber der Genehmigungsbehörde ihr Einvernehmen zu den beantragten Abweichungen. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn der beantragte und in seinen Bestandteilen verbindlich zugesicherte Verkehr mindestens dem bisherigen Verkehrsangebot entspricht und darüber hinaus von den in der Vorabbekanntmachung beschriebenen weitergehenden Anforderungen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung nur unwesentlich abweicht. Als wesentlich gelten grundsätzlich Abweichungen von Anforderungen zu Linienweg und Haltestellen, zu Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum, zur Abstimmung der Fahrpläne und zur Barrierefreiheit. Das Gleiche gilt für Anforderungen zur Anwendung verbundener Beförderungstarife und Beförderungsbedingungen, für die ein Ausgleich nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gezahlt werden soll. Sofern diese Abweichungen Anforderungen betreffen, die über das bisherige Verkehrsangebot hinausgehen, sind sie nur dann wesentlich, wenn der Unternehmer, der diesen Verkehr bisher betrieben hat, hierzu angehört wurde und diese Anforderungen für die ausreichende Verkehrsbedienung erforderlich sind.““

cc) In Buchstabe c wird Satz 1 wie folgt gefasst:

„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.“

dd) Die folgenden Buchstaben d und e werden angefügt:

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

„(2c) Auf Antrag des Aufgabenträgers ist die Genehmigungsbehörde verpflichtet, die Erfüllung der in den Absätzen 1, 1a und 2 Satz 1 Nummer 1 genannten Voraussetzungen bereits im Verfahren der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu prüfen.“

e) In Absatz 3 wird die Angabe „Absatzes 2 Nr. 2“ durch die Wörter „Absatzes 2 Nummer 3“ ersetzt.“

g) In Nummer 7 wird Buchstabe d wie folgt gefasst:

,d) Dem Absatz 5 wird folgender Satz angefügt:

„Bei Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung für einen Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) sind nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 nur die Unternehmer zu hören, deren Rechte nach § 13 Absatz 2 berührt sein können; Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 ist nicht anzuwenden.““

h) Nummer 8 wird wie folgt gefasst:

,8. § 15 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Die Frist für eine Entscheidung über einen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr beginnt frühestens mit dem ersten Kalendertag nach dem Ablauf der Antragsfrist in § 12 Absatz 5 oder 6.“

b) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Wurden dem Genehmigungsantrag weitere Bestandteile im Sinne des § 12 Absatz 1a hinzugefügt, so ist deren Einhaltung durch eine Auflage zur Genehmigung abzusichern, in deren Kontrolle die zuständige Behörde auf ihren Wunsch eingebunden werden kann.““

i) Nummer 9 wird wie folgt gefasst:

,9. § 16 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 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. Im öffentlichen Personennahverkehr ist § 8 Absatz 3 zu beachten.“

- b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 eingefügt:
- „(3) Weicht im öffentlichen Personennahverkehr ein Genehmigungsantrag für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr wesentlich vom bisherigen Verkehrsangebot ab und sichert die zuständige Behörde der Genehmigungsbehörde die Vergabe eines dem bisherigen Verkehrsangebot 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 der Absätze 1 und 2 neu festzusetzen.“
- c) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4.‘
- j) Nummer 11 wird wie folgt gefasst:
- „11. § 20 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 werden nach den Wörtern „Voraussetzungen des § 13 Abs. 1“ die Wörter „oder Absatz 1a“ eingefügt.
- b) In 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.““
- k) In Nummer 12 Buchstabe c wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:
- „Eine Entbindung von der Verpflichtung nach Absatz 1 für einen Teil des vom Unternehmer betriebenen Verkehrs darf darüberhinaus in der Regel nur vorgenommen werden, wenn das öffentliche Verkehrsinteresse nicht entgegensteht.“
- l) Nummer 13 wird wie folgt gefasst:
- „13. § 25 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:
- „Die Genehmigungsbehörde hat die Genehmigung zu widerrufen, wenn
1. nicht mehr alle Voraussetzungen des § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3 vorliegen,
 2. bei eigenwirtschaftlichen Verkehren die Betriebspflichten nachhaltig nicht erfüllt werden oder
 3. bei Verkehren nach § 8a Absatz 1 Satz 2 in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nach Feststellung der zuständigen Behörde kein wirksamer öffentlicher Dienstleistungsauftrag mehr besteht.“
- b) In den Absätzen 2 und 3 wird jeweils die Angabe „§ 13 Abs. 1 Nr. 4“ durch die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4“ ersetzt.‘
- m) Nach Nummer 13 wird folgende Nummer 13a eingefügt:
- „13a. Nach § 30 wird folgender § 30a eingefügt:
- „§ 30a
- Entschädigungsverfahren
- Soweit der Unternehmer auf Grund eines Planfeststellungsbeschlusses oder einer Plangenehmigung verpflichtet ist, eine

Entschädigung in Geld zu leisten, und über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen dem Betroffenen und dem Unternehmer zustande kommt, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde; für das Verfahren und den Rechtsweg gelten die Enteignungsgesetze der Länder entsprechend.““

n) Nummer 15 wird wie folgt gefasst:

„15. § 40 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 2 wird folgender Satz 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.““

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 Zusage nach § 12 Absatz 1a widerspricht.““

c) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Genehmigungsbehörde kann für einen wirtschaftlichen Verkehr 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 abzuweichen, wenn die Änderungen dem Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung nicht zugemutet werden können.““

d) Dem Absatz 4 wird folgender Satz angefügt:

„Der Unternehmer ist verpflichtet, der Genehmigungsbehörde auf deren Anforderung die Fahrplandaten in einem geeigneten elektronischen Format zur Kontrolle der Einhaltung der Fahrplanpflichten sowie zur Nutzung in unternehmensübergreifenden Auskunftssystemen zeitgerecht und unentgeltlich bereitzustellen.““

o) In Nummer 16 wird § 42a wie folgt gefasst:

„§ 42a

Personenfernverkehr

Personenfernverkehr ist der Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, der nicht zum öffentlichen Personennahverkehr im Sinne des § 8 Absatz 1 und nicht zu den Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 gehört. Die Beförderung von Personen zwischen zwei Haltestellen ist unzulässig, wenn

1. der Abstand zwischen diesen Haltestellen nicht mehr als 50 km beträgt oder
2. zwischen diesen Haltestellen Schienenpersonennahverkehr mit einer Reisezeit bis zu einer Stunde betrieben wird.

In der Genehmigung sind auf Antrag für einzelne Teilstrecken Ausnahmen zu gewähren, wenn

1. kein ausreichendes Nahverkehrsangebot besteht oder

2. das Fahrgastpotenzial der vorhandenen Verkehrsangebote nur un-
erheblich beeinträchtigt wird.“
- p) Nach Nummer 16 wird folgende Nummer 16a eingefügt:
„16a. Nach § 42a wird folgender § 42b eingefügt:
„§ 42b
Technische Anforderungen
Kraftomnibusse, die im Personenfernverkehr eingesetzt wer-
den, müssen den Vorschriften des Anhangs VII der Richtlinie
2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom
20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge
zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer
dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG
und 97/27/EG (ABl. L 42 vom 13.2.2002, S. 1) in der jeweils
zum Zeitpunkt der Erstzulassung des jeweiligen Kraftomnibus-
ses geltenden Fassung entsprechen und mit mindestens zwei
Stellplätzen für Rollstuhlnutzer ausgerüstet sein.““
- q) Nummer 17 wird wie folgt geändert:
aa) In Buchstabe a werden in Nummer 2 die Wörter „, soweit die
Fahrplanänderungen nicht der Genehmigungspflicht nach § 2
Absatz 2 Nummer 1 unterliegen“ gestrichen.
bb) Buchstabe b wird wie folgt gefasst:
„b) In Absatz 3 wird die Angabe „§ 13 Abs. 2 Nr. 2“ durch die
Wörter „§ 13 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 und 3“ ersetzt.“
- r) Nach Nummer 17 wird folgende Nummer 17a eingefügt:
„17a. In § 46 Absatz 1 wird die Angabe „§§ 42 und 43“ durch die An-
gabe „§§ 42, 42a und 43“ ersetzt.“
- s) Nummer 19 wird wie folgt gefasst:
„19. § 52 wird wie folgt geändert:
a) In Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 werden die Wörter „§ 13 Ab-
satz 1 Nummer 4“ durch die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 1
Nummer 4“ ersetzt.
b) Dem Absatz 2 wird folgender Satz angefügt:
„Während der Herstellung des Benehmens ruht die Frist für
die Entscheidung über den Antrag nach § 15 Absatz 1 Satz 2
bis 5.““
- t) Nach Nummer 19 wird folgende Nummer 19a eingefügt:
„19a. In § 53 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 werden die Wörter „§ 13 Ab-
satz 1 Nummer 4“ durch die Wörter „§ 13 Absatz 1 Satz 1 Num-
mer 4“ ersetzt.“
- u) Nummer 20 wird wie folgt gefasst:
„20. § 57 wird wie folgt geändert:
a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
aa) In Nummer 4 wird die Angabe „§ 13 Abs. 1 Nr. 1 bis 3“
durch die Wörter „§ 13 Absatz 1 oder 1a“ ersetzt.
bb) In Nummer 6 werden nach dem Wort „Organisation“
die Wörter „einschließlich der Klärung konkurrierender
Zuständigkeiten“ eingefügt.
cc) Nummer 7 wird aufgehoben.“

- b) Absatz 5 wird aufgehoben.⁴
- v) Nummer 21 wird wie folgt gefasst:
- „21. § 62 wird wie folgt gefasst:

„§ 62

Übergangsbestimmungen

(1) 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. Genehmigungen, die vor dem 1. Januar 2013 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 1. Januar 2013 zustande gekommen sind, werden durch die Änderung des Gesetzes nicht berührt.

(2) Soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können die Länder den in § 8 Absatz 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.

(3) § 42b gilt ab dem 1. Januar 2016 für Kraftomnibusse, die erstmals zum Verkehr zugelassen werden und nach Ablauf des 31. Dezember 2019 für alle Kraftomnibusse.“

- w) Nummer 24 wird wie folgt gefasst:
- „24. § 66 wird wie folgt gefasst:

„§ 66

Berichtspflicht

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung legt bis zum 1. Januar 2017 dem Deutschen Bundestag einen Bericht darüber vor, ob die mit dem Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom ... [einsetzen: Datum des Änderungsgesetzes mit Fundstelle im Bundesgesetzblatt] verfolgten Ziele erfüllt wurden und wie sich die Marktöffnung im straßengebundenen Personenfernverkehr auswirkt, auch hinsichtlich der Sozial- und Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal.“

2. Artikel 7 wird wie folgt gefasst:

„Artikel 7

Inkrafttreten

„Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2013 in Kraft.“;

- b) den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/7046 für erledigt zu erklären;
- c) den Antrag auf Drucksache 17/7487 abzulehnen.

Berlin, den 26. September 2012

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Dr. Anton Hofreiter
Vorsitzender

Volkmar Vogel (Kleinsaara)
Berichterstatter

Sören Bartol
Berichterstatter

Bericht der Abgeordneten Volkmar Vogel (Kleinsaara) und Sören Bartol

I. Überweisung

Zu Buchstabe a

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 17/8233** in seiner 152. Sitzung am 19. Januar 2012 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Rechtsausschuss und den Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz zur Mitberatung überwiesen.

Zu Buchstabe b

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 17/7046** in seiner 152. Sitzung am 19. Januar 2012 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Innenausschuss, den Rechtsausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Technologie, den Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, den Ausschuss für Arbeit und Soziales, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und an den Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen.

Zu Buchstabe c

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 17/7487** in seiner 152. Sitzung am 19. Januar 2012 beraten und an den Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und an den Ausschuss für Tourismus zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu Buchstabe a

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen den Erlass nationaler Durchführungsregelungen im Hinblick auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie die Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes und des Regionalisierungsgesetzes an diese Verordnung und eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes im Hinblick auf die Einrichtung von neuen inländischen Fernbuslinien.

Zu Buchstabe b

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen rechtliche Anpassungen im Hinblick auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie eine Öffnung des Marktes für den Omnibusfernlinienverkehr bei gleichzeitiger Anpassung der Wettbewerbsbedingungen im Verhältnis zum Eisenbahnverkehr und den Schutz staatlich geförderter Eisenbahnangebote.

Zu Buchstabe c

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, ihre Pläne für eine vollständige Liberalisierung des Fernbuslinienver-

kehrs aufzugeben; im Hinblick auf die Anforderungen des Artikels 87e des Grundgesetzes einen Gesetzentwurf zu erarbeiten, der der in der Verfassung enthaltenen Verpflichtung gerecht wird, die Fernverkehrsangebote auf dem Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes zumindest wieder auf das Niveau von vor 1994 zu erhöhen und dabei zu prüfen, inwieweit die Wiedereinführung der Zuggattung Interregio oder einer vergleichbaren Zuggattung, die insbesondere zu einer deutlichen Verbesserung der Fernverkehrsangebote in der Fläche führt, sinnvoll ist; eine gesetzliche Regelung vorzuschlagen, mit der die Umsatzsteuer wie im Nahverkehr auch im Personenfernverkehr auf der Schiene auf den ermäßigten Satz von 7 Prozent gesenkt wird und anschließend dafür zu sorgen, dass die Deutsche Bahn AG diese Steuersenkung 1:1 an ihre Kunden weiterreicht; eine gesetzliche Regelung vorzuschlagen, die beinhaltet, dass die ab 2013 neu im Linienfernverkehr verkehrenden Busse barrierefrei ausgestaltet sein müssen und bis spätestens 2020 die im Linienfernverkehr verkehrenden Busse barrierefrei aus- bzw. umgerüstet sein müssen; eine gesetzliche Regelung vorzuschlagen, mit der Fahrgästen angemessene Rechte, zum Beispiel bei Verspätungen und fahrgastfreundliche Informationsrechte, garantiert werden, die auch bei Fahrten von weniger als 250 Kilometer Entfernung zu gewähren sind und Fernbuslinienverkehre verbindlich in eine verkehrsträgerübergreifende Schlichtungsstelle einzubeziehen und eine gesetzliche Regelung vorzuschlagen, die spätestens ab 2013 die Ausweitung der Lkw-Maut auf die Kraftomnibusse im Linienfernverkehr vorsieht, wobei die Mautsätze für Kraftomnibusse im Linienfernverkehr ohne Zwischenschritte in der Höhe der im Wegekostengutachten 2007 errechneten Werte anzulasten sein sollen.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu Buchstabe a

Der **Rechtsausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/8233 in seiner 92. Sitzung am 26. September 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 17(15)409. Er hat den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 17(15)412 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt. Den Änderungsantrag der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Ausschussdrucksache 17(15)409) hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. angenommen. Er hat den Entschließungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 17(15)411 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE

GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt.

Der **Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf in seiner 75. Sitzung am 26. September 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 17(10)975. Er hat den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 17(10)976 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Den Änderungsantrag der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Ausschussdrucksache 17(10)975) hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. angenommen. Er hat den Entschließungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 17(10)977 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt.

Zu Buchstabe b

Der **Innenausschuss** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/7046 in seiner 81. Sitzung am 26. September 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Rechtsausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 92. Sitzung am 26. September 2012 beraten und empfiehlt, diesen für erledigt zu erklären.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Technologie** hat den Gesetzentwurf in seiner 77. Sitzung am 26. September 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf in seiner 75. Sitzung am 26. September 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE., diesen für erledigt zu erklären.

Der **Ausschuss für Arbeit und Soziales** hat den Gesetzentwurf in seiner 108. Sitzung am 26. September 2012 beraten und empfiehlt, diesen für erledigt zu erklären.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 78. Sitzung am 26. September 2012 beraten und empfiehlt, ihn für erledigt zu erklären.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Gesetzentwurf in seiner 62. Sitzung am 26. September 2012 beraten und empfiehlt einstimmig, diesen für erledigt zu erklären.

Zu Buchstabe c

Der **Ausschuss für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz** hat den Antrag auf Drucksache 17/7487 in seiner 75. Sitzung am 26. September 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit** hat den Antrag in seiner 78. Sitzung am 26. September 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Tourismus** hat den Antrag auf Drucksache 17/7487 in seiner 78. Sitzung am 26. September 2012 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Zu den Buchstaben a bis c

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** hat zu den Vorlagen auf Drucksachen 17/8233, 17/7046 und 17/7487 in seiner 63. Sitzung am 25. Januar 2015 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen, welche er dann in seiner 66. Sitzung am 29. Februar 2012 durchgeführt hat. Als Sachverständige haben an der Anhörung teilgenommen: Dr. Monika Berg, Allgemeiner Deutschen Automobil-Club e. V. (ADAC); Brigitte A. Bech-Schröder, RDA Internationaler Bustouristik Verband e. V.; Dr. Markus Brohm, Deutscher Landkreistag; Folkert Kiepe, Deutscher Städte- tag, Alexander Kirchner; Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG); Holger Krawinkel, Verbraucherzentrale Bundesverband e. V. (vzbv); Christiane Leonard, Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (BDO); Reiner Metz, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV); Wolfgang Meyer, mofair e. V., Dr. Volker Röske; Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft (ver.di); Dr. Patrick Thiele, Deutscher Industrie- und Handelskammertag e. V. (DIHK); Dr. Jan Werner, Verkehrsclub Deutschland e. V. (VCD); Dr. Michael Winnes, Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger (BAG ÖPNV) und Heike Witsch, Bundesverband Selbsthilfe Körperbehinderter e. V. Wegen des Ergebnisses der Anhörung wird auf das Wortprotokoll der 66. Sitzung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung verwiesen.

Mit Schreiben vom 20. September 2012 hat die **Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände** zu einem im Vorfeld zwischen den Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vereinbarten Kompromiss zu den Gesetzentwürfen Stellung bezogen (Ausschussdrucksache 17(15) 407). In dem dem Schreiben vorangestellten „Allgemeinen Bewertung“ heißt es:

Die kommunalen Spitzenverbände begrüßen im Grundsatz, dass es zu einem fachlichen Kompromiss zwischen den beteiligten Fraktionen gekommen ist, der kurzfristig die Novellierung des Personenbeförderungsrechts und die aus Gründen

der Transparenz und Rechtssicherheit dringend überfällige Anpassung des PBefG an die unmittelbar geltenden Vorgaben der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ermöglicht.

Wir haben stets betont, dass die Novellierung für die kommunalen Spitzenverbände von zentraler Bedeutung ist, da die Kreise und Städte als Aufgabenträger nach dem Regionalisierungsgesetz und den ÖPNV-Gesetzen der Länder die Gewährleistungsverantwortung für eine ausreichende Verkehrsbedienung der Bevölkerung – planerisch, organisatorisch und vor allem auch finanziell – tragen. Mit Bedauern nehmen wir zur Kenntnis, dass das von uns abgelehnte Postulat eines „Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehre“ Eingang in den Konsens gefunden hat, die zentrale Forderung der kommunalen Spitzenverbände nach einer Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans zur konkreten Bestimmung der ausreichenden Verkehrsbedienung dagegen nicht mehrheitsfähig war. Die im Kompromiss gewählte Lösung, den Aufgabenträgern in Anlehnung an die Vorschläge des Bundesrates die Bestimmung der ausreichenden Verkehrsbedienung über die Vorabkennzeichnung im Vergabeverfahren zu ermöglichen, ist nur als zweitbeste Lösung anzusehen, die unseres Erachtens noch punktuelle Nachbesserungen erfordert, um die geforderte Rechtssicherheit nicht durch neu geschaffene Probleme bei der Ausschreibung von Verkehrsleistungen und der Liniengenehmigung zu gefährden. Wir bitten um wohlwollende Prüfung dieser Nachbesserungsvorschläge.

In seiner 78. Sitzung am 26. September 2012 hat der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung die Vorlagen abschließend beraten. Die Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben dazu einen Änderungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 17(15)409), dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung sowie aus Teil V (Begründung der Änderungen) dieses Berichts ergibt.

Die Fraktion DIE LINKE. hat dazu folgenden Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 17(15)412) eingebracht:

Änderungsantrag

der Abgeordneten Thomas Lutze, Sabine Leidig, Herbert Behrens, Heidrun Bluhm und der Fraktion DIE LINKE.

zu der Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung – Drucksache 17/8233 –

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Es wird ein neuer Artikel 6 eingefügt:

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. In § 1 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 sind nach dem Wort „Güterkraftverkehr“ die Wörter „sowie für den Kraftomnibusverkehr“ einzufügen.
2. In Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 sind nach dem Wort „Kraftomnibusse“ die Wörter „im öffentlichen Personennahverkehr gemäß § 8 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes“ einzufügen.

3. In § 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.“

II. Der bisherige Artikel 6 wird Artikel 7. Der bisherige Artikel 7 wird Artikel 8.

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 Bundes-schiene 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. 10 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.

Zudem hat die Fraktion DIE LINKE. folgenden Entschließungsantrag (Ausschussdrucksache 17(15)411) eingebracht:

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Thomas Lutze, Sabine Leidig, Herbert Behrens, Heidrun Bluhm und der Fraktion DIE LINKE.

zu der Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung – Drucksache 17/8233 –

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Vorschriften 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 erfordern gesetzliche Anpassungen im deutschen Personenbeförderungsrecht. Das Ziel dieser Anpassungen muss darin bestehen, das deutsche Personenbeförderungsrecht europarechtskonform zu gestalten, um insofern Rechtssicherheit herzustellen. Mit den von der Bundesregierung sowie von den Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen vorgelegten Geszentwürfen wird dieses Ziel nicht erreicht.

Aus dem Wortlaut der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergibt sich, dass der Europäische Gesetzgeber von einem weiten Anwendungsbereich der Verordnung ausgeht. Ein bundesgesetzlicher Vorrang sogenannter kommerzieller Verkehre, auf die die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 keine Anwendung findet, würde ihren Anwendungsbereich deutlich begrenzen. Desweiteren folgt aus der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, dass die Erteilung von Liniengenehmigungen und die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge aus einer Hand erfolgen müssen.

Gleichzeitig muss es unter den in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 näher definierten Voraussetzungen die Möglichkeit der Direktvergabe geben.

Wenn bei der Novellierung der personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften die europarechtlichen Vorgaben nicht eingehalten werden, führt dies nicht nur zu Rechtsunsicherheiten. Eine Beschneidung des Anwendungsbereichs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durch den nationalen Gesetzgeber führt auch dazu, dass wichtige gesetzgeberische Intentionen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nicht verwirklicht werden, so zum Beispiel die Möglichkeiten für die Aufgabenträger, Aufträge für Verkehrsdienstleistungen direkt zu vergeben und Qualitäts- und Sozialstandards vorzugeben. Unterschiedliche behördliche Zuständigkeiten für die Vergabe des Dienstleistungsauftrages und die Erteilung der Verkehrsgenehmigung führen dazu, dass im öffentlichen Personennahverkehr keine Planungssicherheit besteht.

Die Schaffung umfassender Barrierefreiheit sowohl im Personennahverkehr als auch im Fernbuslinienverkehr ist ein wichtiger Schritt zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention. Zur Erreichung dieser Ziele sind begleitende Maßnahmen des Bundes notwendig, ebenso ergänzende Regelungen zur Schaffung von Barrierefreiheit bei Reisebussen und Taxis.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

die personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften in Deutschland so zu ändern, dass sie mit den Vorgaben des europäischen Rechts vereinbar sind. Zur Vermeidung von Wertungswidersprüchen zwischen dem nationalen Recht und der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist die Bundesregierung aufgefordert, das nationale Personenbeförderungsrecht nach folgenden Maßgaben zu ändern:

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 findet bei allen Nahverkehrsleistungen Anwendung.

Kommerzielle Verkehre genießen keinen gesetzlichen Vorrang.

Die Voraussetzungen echter Eigenwirtschaftlichkeit von Verkehrsleistungen sind derzeit nur in seltenen Ausnahmefällen gegeben. Das gesetzliche Leitbild ist daher an einem öffentlichen Personennahverkehr zu orientieren, bei dem der Erbringer der Verkehrsdienstleistungen für die ihm gewährten ausschließlichen Rechte Ausgleichsleistungen erhält.

Bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Verkehrsbereich sollen entsprechend den Regelungen in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zwingende Qualitäts- und Sozialstandards vorgegeben werden.

Die Zuständigkeit für die Erteilung von Liniengenehmigungen und anderen ausschließlichen Rechten muss bei den Aufgabenträgern liegen. Genehmigungen für Verkehrsdienstleistungen und die Gewährung öffentlicher Mittel sind bei den Aufgabenträgern zu bündeln. Die bisherigen Genehmigungsbehörden sind nur noch für die gewerberechtliche Genehmigung zuständig.

Begründung

Zu 1. und 2.)

Es ist ein weiter Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorzusehen. Ein Vorrang kommerzieller Verkehre hingegen wäre ein Verstoß gegen das Gemeinschaftsrecht. Union und FDP haben sich in ihrem Koalitionsvertrag darauf verständigt, bei der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes den Vorrang für so genannte kommerzielle Verkehre beizubehalten. Einen derartigen Vorrang sieht die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 aber gerade nicht vor. Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 selbst gilt für Verkehre, bei denen Betreiber eine finanzielle Ausgleichsleistung erhalten und/oder ihnen ausschließliche Rechte gewährt werden. Kommerzielle, rein marktwirtschaftliche Verkehre, werden nicht erfasst. Einen etwaigen Vorrang für kommerzielle oder eigenwirtschaftliche Verkehre enthält die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hingegen nicht. Es gibt lediglich in Erwägungsgrund 8 die Aussage, dass deregulierte Märkte, in denen keine ausschließlichen Rechte gewährt werden, von der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausgenommen sind. Dies bezieht sich auf Konstellationen in Großbritannien, wo es Wettbewerb auch auf einzelnen Linien gibt. Letzteres ist aber auch nach den beiden vorgelegten Geszentwürfen nicht vorgesehen. Versuche, den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durch entsprechende gesetzliche Definitionen auf nationaler Ebene anderweitig zu beschneiden, dürften einer europarechtlichen Überprüfung nicht standhalten, da hierbei die tatsächlichen Verhältnisse des deutschen öffentlichen Personennahverkehrs maßgeblich wären. Hinsichtlich der Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflichten nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde in der Vergangenheit auf europäischer Ebene bereits höchstrichterlich festgestellt, dass diese Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes und damit gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Sinne des europäischen Sekundärrechts darstellen (Urteil v. 5.7.2009; Rs. C 504/07, Rn. 18). Als Ausgleich für diese Verpflichtung erhält der Inhaber einer Liniengenehmigung das Recht, diese Linie exklusiv zu bedienen. Insoweit besteht zumindest

eine sonstige Ausgleichsleistung gemäß Artikel 2g der Verordnung (EG) 1370/2007. Die Europäische Kommission hat in ihrem Schreiben vom 25.06.2009 an die österreichische Regierung erklärt, dass nach ihrer Auffassung „... alle staatlichen Interventionen, die dazu dienen, einzelnen Unternehmen ... finanzielle oder marktzugangsrelevante Vorteile zu gewähren, ausnahmslos der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007...“ unterliegen.

Zu 3.)

Eine echte Eigenwirtschaftlichkeit von Nahverkehr ist nur in seltenen Ausnahmefällen gegeben. Betrachtet man die tatsächlichen wirtschaftlichen Bedingungen des öffentlichen Personennahverkehrs stellt man fest, dass nahezu nirgendwo Verkehrsleistungen in diesem Bereich erbracht werden, für die keine Ausgleichsleistungen fließen. Vor diesem Hintergrund sollte es die gesetzgeberische Intention sein, die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mit einem möglichst weiten Anwendungsbereich zu versehen. Die vorgelegten Gesetzentwürfe fordern hingegen, dass die Verkehrsleistungen im Grundsatz eigenwirtschaftlich zu erbringen sind und statuieren damit ein gesetzliches Leitbild, das an der Realität und der Einschätzung des europäischen Gesetzgebers vorbei geht.

Zu 4.)

Die Möglichkeit der Vorgabe von Sozialstandards bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge in Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darf durch nationales Recht nicht ausgehebelt werden. Für kommerzielle Verkehre, auf die die Bestimmungen der Verordnung (EG) NR. 1370/2007 keine Anwendung finden, entfällt auch die Möglichkeit, bei Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge Qualitäts- und Sozialstandards vorzugeben (Art. 4 Verordnung (EG) NR. 1370/2007). Dies beinhaltet u.a. die Auflage, im Falle eines Betreiberwechsels die Weiterbeschäftigung der Arbeitnehmer zu garantieren, im dem der Betreiberwechsel als Betriebsübergang im Sinne der EU-RL 2001/23/EG definiert wird.

Qualitätsstandards sollen zwar im Nahverkehrsplan festgelegt werden, dieser ist jedoch dem Wortlaut des Änderungsantrages nach von der Genehmigungsbehörde lediglich zu berücksichtigen (vgl. Nr. 1 c)aa) Absatz 3 des Änderungsantrages). Die verbindliche Einhaltung dieser Qualitätsstandards wird hierdurch gerade nicht gewährleistet.

Zu 5.)

Die Aufgabenträger müssen auch für die Erteilung der Liniengenehmigungen zuständig sein. Neben dem Versuch, die Wirksamkeit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Deutschland durch eine nationale gesetzliche Verengung des Anwendungsbereichs zu begrenzen, enthalten die vorgelegten Gesetzentwürfe auch Regeln, die vorsehen, dass ein Verkehrsunternehmen, welches einen Dienstleistungsauftrag nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erhalten hat, zusätzlich die Genehmigung einer staatlichen Behörde einholen muss, um den Dienstleistungsauftrag erfüllen zu dürfen. Die eigentliche Betriebspflicht soll nach beiden Gesetzentwürfen nicht direkt aus dem Dienstleistungsauftrag sondern aus der Genehmigung der staatlichen Behörde folgen. Für diese herrscht jedoch keine volle Verbindlichkeit des durch den kommunalen Aufgabenträger aufgestellten Nahverkehrsplans. Der staatlichen Genehmigungsbehörde steht nach den vorgelegten Gesetzentwürfen ein Ermessensspiel-

raum zu, wonach sie auch Verkehre genehmigen kann, die nicht den Vorgaben des Nahverkehrsplans entsprechen. Der Deutsche Städtetag und der Deutsche Landkreistag kommen in ihrer gemeinsamen Stellungnahme vom 23.02.2012 zu dem Schluss, dass dadurch „...ein Unterschreiten der Vorgaben des Nahverkehrsplans in quantitativer Hinsicht (z. B. Fahrplan und Taktung) und qualitativer Hinsicht (z. B. behindertengerechte Fahrzeugspezifikationen, Vorgaben zur Sicherheit im ÖPNV) ebenso wie insbesondere auch ein ‚zeitliches‘ Rosinenpicken durch das selektive Bedienen zu bestimmten lukrativen Hauptzeiten (Berufsverkehrs-/Stoßzeiten, Fokussierung auf Schulbeginn und –ende)...“ möglich sind (Drucksache 17(15)340-G des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages, Seite 4). Um sicherzustellen, dass die (kommunalen) Aufgabenträger ihre Verantwortung für Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs gerecht werden können muss daher gesetzlich klargestellt werden, dass sie die entsprechende Entscheidungsbefugnis haben. Die Prüfungscompetenz der staatlichen Genehmigungsbehörde muss sich auf die gewerberechtlichen Zulässigkeitsvoraussetzungen beschränken.

Die **Fraktion der CDU/CSU** lobte die konstruktiven Beratungen, welche zu dem gefundenen politischen Kompromiss geführt hätten. Sie betonte auch, dass die Länder dabei eine sehr konstruktive Rolle übernommen hätten. Der Kompromiss sichere die Aufrechterhaltung eines guten ÖPNV in Deutschland. Mit der gefundenen Abgrenzung zwischen Fernbuslinienverkehr und ÖPNV vermeide man auch eine Beeinträchtigung des ÖPNV. Es sei sinnvoll, dass man den erst in der Entstehung begriffenen Fernbusverkehr nicht von Anfang an mit zu hohen Forderungen belastet habe. Sie sehe die Einrichtung von Fernbuslinien als eine gute Ergänzung des öffentlichen Verkehrsangebotes an, insbesondere im Hinblick auf eine Verbesserung der Anbindung kleinerer Städte.

Die **Fraktion der SPD** hob hervor, dass man hier bei einem sehr komplexen Thema einen politischen Kompromiss erzielt und damit Handlungsfähigkeit gezeigt habe. Dies sei ein gutes Signal an den ÖPNV. Man habe die von den verschiedenen Interessenträgern vorgetragene Argumente sorgfältig geprüft und habe jeweils Maximalforderungen eine Absage erteilt. Der Kompromiss beinhalte eine ausgewogene Lösung sowohl im Hinblick auf die kommunalen Interessen als auch im Hinblick auf die Interessen der Unternehmen. Zudem werde damit Rechtssicherheit geschaffen. Hinsichtlich des Fernbusverkehrs habe man Regelungen erreicht, mit denen der ÖPNV geschützt werde. Sie hob hervor, dass es hier auch gelungen sei, einen fairen Kompromiss zwischen den Interessen von Menschen mit Behinderungen und den Unternehmen zu erreichen.

Die **Fraktion der FDP** betonte, man habe trotz einer ungünstigen Ausgangssituation einen guten Kompromiss gefunden. Man achte mit dieser Lösung europäisches Recht, ohne bewährte Marktstrukturen in Deutschland in Frage zu stellen. Der Kompromiss stelle einen Sieg der Freiheit über die Angst dar.

Die **Fraktion DIE LINKE** kritisierte, dass sie bei der Suche nach einem Kompromiss von vornerein nicht einbezogen worden sei. Zudem übe sie Kritik daran, dass mit dem Änderungsantrag der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP

und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Ausschussdrucksache 17(15)409) ein Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit festgeschrieben werde, obwohl das EU-Recht andere Möglichkeiten eröffne. Mit dem ÖPNV lasse sich kein Geld verdienen, so dass man weiterhin auf die bewährten kommunalen Unternehmen setzen solle. Der Änderungsantrag sei auch abzulehnen, weil er weder Aussagen zu Sozialstandards in der Branche treffe, noch Aussagen zu entsprechenden Umweltstandards.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** hob hervor, dass man nach einer über zehn Jahre dauernden Diskussion nun einen guten Kompromiss gefunden habe. Sie begrüßte insbesondere die darin enthaltenen Regelungen zur Barrierefreiheit und zum Schutz des Schienenpersonennahverkehrs. Sie äußerte die Erwartung, dass die Öffnung beim Fernbuslinienverkehr preissensible Kunden eher zu einem Umstieg von Mitfahrgelegenheiten auf den Bus veranlassen werde und nicht zu einem Umstieg von der Bahn auf den Bus.

Der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat den Entschließungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 17(15)411 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt.

Er hat den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 17(15)412 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. abgelehnt.

Den Änderungsantrag der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Ausschussdrucksache 17(15)409) hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. angenommen.

Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. empfiehlt der Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/8233 in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN (Ausschussdrucksache 17(15)409) anzunehmen.

Der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** empfiehlt weiterhin, den Gesetzentwurf auf Drucksache 17/7046 für erledigt zu erklären.

Zudem empfiehlt der **Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung** mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE., den Antrag auf Drucksache 17/7487 abzulehnen.

V. Begründung zu den Änderungen

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

Die Ergänzung in § 1 Absatz 2 Satz 2 dient der Klarstellung.

Zu Buchstabe b

Im Zuge der demografischen Entwicklung und deren Auswirkungen haben sich gerade im ländlichen Bereich eine Vielzahl und Vielfalt flexibler Bedienformen entwickelt, die den bereits geregelten Verkehrsarten und Verkehrsformen nicht unmittelbar zugeordnet werden können und zunehmend nicht nur in besonders gelagerten Einzelfällen zur Anwendung kommen sollen. Deshalb wird den Genehmigungsbehörden mit der Änderung des § 2 Absatz 6 die Möglichkeit eröffnet, in breiterem Umfang von dieser Sonderregelung Gebrauch zu machen.

Zu Buchstabe c

§ 8 Absatz 3 wird neu strukturiert und in drei Absätze aufgeteilt.

Die Neuregelung beschreibt deutlicher als bisher die Aufgaben der in den Ländern zuständigen Aufgabenträger und Genehmigungsbehörden sowie den Mindestinhalt der Nahverkehrspläne. Wie bisher soll es aber dabei bleiben, dass die Aufgabenträger bundesrechtlich nicht verpflichtet sind, einen Nahverkehrsplan aufzustellen.

Die Genehmigungsbehörden erfüllen bei der Umsetzung der Nahverkehrsplanung weiterhin eine wichtige Funktion. So entscheiden sie z. B. über die Genehmigung von Anträgen auch dann, wenn sie auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages beruhen oder wenn konkurrierende eigenwirtschaftliche Anträge gestellt werden. Die Neuregelung bedeutet nicht, dass ihre Aufgabe gegenüber der bisherigen Rechtslage eingeschränkt werden soll.

Nach bisherigem Recht war ein Nahverkehrsplan von der Genehmigungsbehörde zu berücksichtigen, wenn er unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustande gekommen ist (§ 8 Absatz 3 Satz 2). Diese Regelung wird dahingehend präzisiert, dass sie den Aufgabenträger verpflichtet, die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen (§ 8 Absatz 3 Satz 3 – neu). Ferner wird die Anhörung der Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und der Fahrgastverbände verbindlich vorgeschrieben.

Die Bindung der Genehmigungsbehörde an einen Nahverkehrsplan wird nun in Absatz 3a normiert. Allerdings ist zu beachten, dass für die Beurteilung eigenwirtschaftlicher Anträge, die in Konkurrenz zu einem geplanten öffentlichen Dienstleistungsauftrag gestellt werden, auf die in der Vorabkennzeichnung gestellten Anforderungen abzustellen ist (vgl. § 13 Absatz 2a – neu).

Die UN-Behindertenrechtskonvention verpflichtet die Mitgliedstaaten zu einem Höchstmaß an Barrierefreiheit. Ziel muss daher sein, in einem überschaubaren Zeitraum eine vollständige Barrierefreiheit zu schaffen. Für die Umsetzung dieses Ziels soll das Regel-Ausnahme-Prinzip zur Anwendung kommen. Im Nahverkehrsplan müssen deshalb die Ausnahmen von der Regel klar benannt und begründet werden.

Mit der Befugnis zur Erteilung ausschließlicher Rechte wird ein nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zulässiges Förderinstrument in das deutsche Recht integriert. Der Unterschied zu dem bisherigen Konkurrenzschutz nach § 13 Absatz 2 Nummer 2 des Personenbeförderungsgesetzes besteht darin, dass die zuständige Behörde bereits vorab, nämlich im

Rahmen der Auftragsvergabe definieren muss, vor welchen Konkurrenzverfahren sie das von ihr bestellte Angebot in welchem Umfang schützen will (vgl. § 8a Absatz 8 – neu). Dies erhöht die Transparenz und gibt den Unternehmern Sicherheit für die Angebotsplanung.

Zu Buchstabe d

Mit dem in § 8a Absatz 1 eingefügten Satz 2 wird klargestellt, über welche Handlungsmöglichkeiten die zuständige Behörde verfügt. Mit dem den Satz 1 einleitenden Wort „Soweit“ wird daran festgehalten, dass eine eigenwirtschaftliche Erbringung auch für Teile eines von der zuständigen Behörde geplanten Verkehrsangebotes möglich ist, wenn dies nicht in der Vorabbekanntmachung ausgeschlossen wird (vgl. § 8a Absatz 2 Satz 4).

In § 8a Absatz 2 wird eine Legaldefinition des Begriffs „Vorabbekanntmachung“ eingefügt. Ferner wird festgelegt, welche mit dem Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen angegeben werden sollen (Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards) oder angegeben werden können (Vergabe als Gesamtleistung). Diese Angaben sind für die Prüfung der Genehmigungsfähigkeit eigenwirtschaftlicher Konkurrenzanträge maßgeblich (vgl. § 13 Absatz 2a Satz 2 bis 6 – neu).

Die Befugnis zur Selbsterbringung oder Direktvergabe nach Artikel 5 Absatz 2 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 stehen unter dem Vorbehalt des nationalen Rechts („Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, ...“). In § 8a Absatz 3 wird klargestellt, dass die zuständige Behörde (Aufgabenträger) berechtigt ist, diese Befugnisse wahrzunehmen, wenn die in der Verordnung genannten Voraussetzungen vorliegen. Abweichende Regelungen im Landesrecht sind nicht zulässig. Diese Klarstellung berührt nicht die Befugnis, eine Notmaßnahme nach Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung über eine Direktvergabe zu realisieren.

Die Verpflichtung zur Losvergabe in § 8a Absatz 4 wird auf das wettbewerbliche Verfahren nach Artikel 5 Absatz 3 eingeschränkt.

Die in § 8a Absatz 5 normierte Auskunftspflicht der zuständigen Behörde wird stärker an die in Artikel 7 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorgesehene Informationsverpflichtung angepasst.

Nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind Art und Umfang der Ausschließlichkeit in objektiver und transparenter Weise aufzustellen. Diese Bedingungen werden in § 8a Absatz 8 konkretisiert. Entsteht in einem späteren Genehmigungsverfahren darüber Streit, ob dem neuen Antrag ein ausschließliches Recht entgegensteht, ist die Genehmigungsbehörde berechtigt, dessen Rechtmäßigkeit zu überprüfen.

§ 8b Absatz 2 Nummer 2 wird an den bei der Auftragsvergabe üblichen Sprachgebrauch angepasst.

In § 8b Absatz 3 wird Satz 1 gestrichen, weil die vorgesehene Beschränkung nicht sachgerecht ist.

Zu Buchstabe e

§ 12 Absatz 6 Satz 1 beinhaltet eine Folgeänderung.

Die Genehmigungsfähigkeit von eigenwirtschaftlichen Anträgen hängt in der Regel davon ab, ob die vom Aufgabenträger

in der Vorabbekanntmachung gesetzten Anforderungen eingehalten werden. Weicht der Aufgabenträger selbst hiervon ab, so soll dem Unternehmer durch die Regelung in § 12 Absatz 6 Satz 3 erneut die Möglichkeit eingeräumt werden, einen eigenwirtschaftlichen Antrag zu stellen.

Zu Buchstabe f

In § 13 Absatz 2 Satz 1 wird ein neuer Versagungsgrund (Verletzung eines ausschließlichen Rechts) eingefügt (vgl. die Begründung zu Nummer 1 Buchstabe d). Verzichtet die zuständige Behörde auf die Gewährung eines ausschließlichen Rechts, so kann zugunsten des beauftragten Verkehrs die Regelung des § 13 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 – neu – eingreifen.

Der neue Versagungsgrund in § 13 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 – neu – soll nicht gegenüber dem Personenfernverkehr wirken. Daher wird § 13 Absatz 2 Satz 2 angepasst.

Eigenwirtschaftliche Anträge können innerhalb der Frist des § 12 Absatz 6 – neu – auch dann gestellt werden, wenn ein Aufgabenträger die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages („gemeinwirtschaftlicher Verkehr“) plant. Die Neuregelung in § 13 Absatz 2a zeigt der Genehmigungsbehörde auf, nach welchen Kriterien sie in diesem Fall zu entscheiden hat. Die Vorschrift konkretisiert den in § 8 Absatz 4 Satz 1 normierten Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre.

Ein eigenwirtschaftlicher Antrag ist immer zu genehmigen, wenn er die in der Vorabbekanntmachung beschriebenen Anforderungen erfüllt oder der Aufgabenträger trotz der Abweichung zustimmt.

Ein eigenwirtschaftlicher Antrag ist darüber hinaus zu genehmigen, wenn der beantragte und in seinen Bestandteilen verbindlich zugesicherte Verkehr mindestens dem bisherigen Verkehrsangebot entspricht und darüber hinaus von den in der Vorabbekanntmachung beschriebenen weitergehenden Anforderungen nur unwesentlich abweicht.

Es wird festgelegt, dass Abweichungen von Anforderungen zu Linienweg und Haltestellen, zur Bedienungshäufigkeit und zum Bedienungszeitraum, zur Abstimmung der Fahrpläne und zur Barrierefreiheit grundsätzlich als wesentlich gelten. Eine Ausnahme von dieser Regel kommt aber bei geringfügigen Abweichungen in Betracht.

Hinsichtlich der Anwendung verbundener Beförderungstarife und -bedingungen wird vorausgesetzt, dass die zuständige Behörde Ausgleichszahlungen in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorsieht. Diese Regelung ersetzt die bisherige Regelung von § 39 Absatz 2 Satz 2 PBefG, einen Ausgleich für die Versagung eines an sich genehmigungsfähigen Tarifs zu gewähren, wenn dies aus Gründen des öffentlichen Verkehrsinteresses oder des Gemeinwohls geboten war.

Dabei werden Abweichungen von Anforderungen, die über das bisherige Verkehrsangebot hinausgehen, nur dann als wesentlich eingestuft, wenn der Unternehmer hierzu angehört wurde und die Anforderungen erforderlich sind, um eine ausreichende Verkehrsbedienung zu erzielen. Mit dieser Regelung soll einmal der Unternehmer, der den Verkehr bis-

her durchgeführt hat, in das Verfahren eingebunden werden. Seine Erfahrungen können bei der Planung des künftigen Verkehrsangebotes eine wertvolle Hilfe sein. Mit dieser Regelung soll aber auch verhindert werden, dass überzogene und sachlich nicht gerechtfertigte Anforderungen zur Ablehnung eines eigenwirtschaftlichen Antrages führen müssen.

Bei der Prüfung, ob die über das bisherige Verkehrsangebot hinausgehenden Anforderungen erforderlich sind, um eine ausreichende Verkehrsbedienung zu erzielen, kann insbesondere ein für den beabsichtigten Genehmigungszeitraum maßgeblicher Nahverkehrsplan herangezogen werden. Soweit solche Anforderungen dort nicht vorgesehen sind, ist dies ein maßgeblicher Gesichtspunkt dafür, dass keine Erforderlichkeit gegeben ist.

Bei Abweichungen von anderen als den in Satz 4 genannten Anforderungen wie Sicherheitsanforderungen, Umweltschutz, Kundeninformationen und Standards für Ersatzverkehr ist grundsätzlich davon auszugehen, dass sie nicht wesentlich sind. Entsprechen diese Anforderungen jedoch dem bestehenden Verkehrsangebot oder kann überzeugend dargelegt werden, warum sie für die ausreichende Verkehrsbedienung erforderlich sind, kann eine andere Beurteilung geboten sein.

In § 13 Absatz 2b Satz 1 wird die Formulierung redaktionell verbessert.

Durch die Neuregelung in § 13 Absatz 2c wird der Verwaltungsaufwand bei der Genehmigung von Verkehren, die auf der Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages erbracht werden, reduziert. Zur Vermeidung einer inhaltlich überflüssigen Doppelpfung der subjektiven, baulichen und verkehrssicherheitsrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen (§ 13 Absatz 1 bzw. 1a und Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 PBefG) wird die Genehmigungsbehörde in das Vergabeverfahren durch den Aufgabenträger eingebunden.

In § 13 Absatz 3 wird die Bezugnahme an die neue Systematik des § 13 Absatz 2 angepasst.

Zu Buchstabe g

Bei der Beantragung von Personenfernverkehren kann auf die gutachtliche Anhörung der in § 14 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 bezeichneten Stellen verzichtet werden.

Zu Buchstabe h

Durch § 15 Absatz 3 Satz 2 wird sichergestellt, dass die vom Unternehmer freiwillig angebotenen Standards gemäß § 12 Absatz 1a, die ihm nutzen, um sich von der Konkurrenz mit anderen Unternehmen 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 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 vom Unternehmer 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.

Zu Buchstabe i

Mit der Regelung in § 16 Absatz 3 – neu – wird der Fall erfasst, in dem der Aufgabenträger nicht aktiv wird, weil er davon ausgeht, dass ein ausreichendes eigenwirtschaftliches Verkehrsangebot als Ergebnis des Genehmigungsverfahrens zu erwarten ist. Stellt sich dann allerdings im Rahmen der Beteiligung des Aufgabenträgers im Genehmigungsverfahren heraus, dass der eigenwirtschaftliche Antrag wider Erwarten in wesentlichen Punkten hinter dem bisherigen Verkehrsangebot zurückbleibt, soll der Aufgabenträger die Möglichkeit erhalten, durch die Zusicherung der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages das bisherige Verkehrsangebot aufrechtzuerhalten. Der eigenwirtschaftliche Antrag wird aber nicht versagt, sondern ist für den Zeitraum zu genehmigen, den der Aufgabenträger als Zeitpunkt der geplanten Betriebsaufnahme angibt. Zum Schutz des eigenwirtschaftlichen Verkehrs stellt der zweite Satz zudem sicher, dass die Genehmigung zu verlängern ist, wenn der Aufgabenträger nicht Willens oder in der Lage ist, seine Zusicherung auch einzuhalten.

Zu Buchstabe j

Weil nach dem durch Artikel 2 Nummer 1 des Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes vom 22. November 2011 (BGBl. I S. 2272) beim Verkehr mit Kraftomnibussen auf § 13 Absatz 1a und nicht mehr auf § 13 Absatz 1 PBefG abzustellen ist, muss die entsprechende Rückverweisung in § 20 Absatz 1 Satz 1 angepasst werden.

Zu Buchstabe k

Die aktuelle Praxis zeigt, dass Unternehmer insbesondere im Genehmigungswettbewerb ein besseres Verkehrsangebot vorlegen, als sie wirtschaftlich leisten können, allein um den Zuschlag zu erhalten. Diesen Unternehmern sollte nicht die Möglichkeit gegeben werden, im Nachhinein über § 21 Absatz 4 sich von Verkehrsteilen aus betrieblichen Gründen entbinden zu lassen. Denn andere Unternehmen hätten das gesamte Angebot garantieren können. Darüber hinaus hätten im Fall einer nur teilweisen Entbindung die Aufgabenträger kaum die Möglichkeit, die wegfallenden Verkehrsangebote zu vergeben.

Zu Buchstabe l

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. Dies 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 wird daher durch einen neuen Widerrufsgrund in § 25 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 sichergestellt, dass bei dauerhafter Nichterfüllung der freiwillig eingegangenen Pflichten die Genehmigung widerrufen werden und damit ein anderer Betreiber den Verkehr übernehmen kann.

Die Feststellung, ob ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag nicht mehr besteht, kann im Einzelfall schwierig sein. Es wird daher in § 25 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 festgelegt, dass für die Beurteilung die Auffassung der zuständigen Behörde (Aufgabenträger) maßgeblich ist.

Zu Buchstabe m

Diese Vorschrift dient in Anlehnung an die Regelungen über das Entschädigungsverfahren nach § 19a des Bundesfernstraßengesetzes und nach § 22a des Allgemeinen Eisenbahngesetzes der Beschleunigung des Planfeststellungsverfahrens. In Streitfällen wird über die Entschädigungshöhe in einem gesonderten Verfahren entschieden.

Zu Buchstabe n

Der neue Satz 6 in § 40 Absatz 2 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.

Mit dem neuen Satz 3 in § 40 Absatz 4 wird eine rechtliche Grundlage dafür geschaffen, dass 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. Hieraus ergeben sich für den Unternehmer keine weiteren Verpflichtungen. Er ist lediglich zur Übermittlung an die Genehmigungsbehörde verpflichtet.

Zu Buchstabe o

Das Unterwegsbedienungsverbot in § 42a Satz 2 wird auf den Fall ausgedehnt, dass zwischen den Haltestellen Schienenpersonennahverkehr mit einer Reisezeit bis zu einer Stunde betrieben wird. Damit können im Einzelfall auch deutlich längere Strecken als 50 km unter das Unterwegsbedienungsverbot fallen.

Die Ausnahmeregelung in Satz 3 wird in Anlehnung an die Regelung in § 8a Absatz 8 – neu – erweitert.

Wird eine Ausnahme vom Unterwegsbedienungsverbot beantragt, hat die Genehmigungsbehörde nach § 14 Absatz 1 Nummer 1 und 2 – neu – die potentiell betroffenen Verkehrsunternehmen Behörden anzuhören. Hierzu gehören auch die in den Ländern zuständigen Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr.

Zu Buchstabe p

Auch im Fernlinienbusverkehr soll durch den Einsatz darauf ausgerichteter Kraftomnibusse die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen, einschließlich von Rollstuhlnutzern, uneingeschränkt ermöglicht werden. Durch die Verweisung im neuen § 42b auf die international geltenden Vorschriften der EU wird sichergestellt, dass auf breiter Basis abgestimmte Bauvorschriften zur Anwendung kommen. Inhaltlich stellen die Vorschriften sicher, dass

- die nach geltenden Ausrüstungsvorschriften mit Sicherheitsgurten auf allen Plätzen auszurüstenden Kraftomnibusse das gleiche Sicherheitsniveau für im Bus zu befördernde Rollstuhlnutzer durch entsprechende Rückhaltesysteme für den Rollstuhl (Bezugsrollstuhl mit einer Masse von 85 kg entsprechend der genannten Vorschriften) und seinen Nutzer aufweisen,
- der ungehinderte Zugang zu den Stellplätzen für Rollstuhlnutzer durch vorgegebene Freiräume und Einstieghilfen (Hublifte) gewährleistet ist,
- durch entsprechende Beschilderung und vorgegebene Abmessungen eine ungehinderte Beförderung der Rollstuhlnutzer und ihrer Rollstühle ermöglicht ist,
- über eingebaute und auf die Stellplätze ausgerichtete Kommunikationseinrichtungen eine Verständigung, z. B. zur Mitteilung eines Haltewunsches, der Rollstuhlnutzer mit dem Fahrer ermöglicht ist.

Ausgehend von Angaben der Fahrzeughersteller wird der Einbau von Einstieghilfen (Hublifte) zu Mehrkosten von ca. 20 000 Euro für neue Busse führen. Weitere Kosten entstehen durch die Ausgestaltung der Rollstuhlstellplätze mit Rückhaltesystemen und den übrigen Einrichtungen entsprechend vorgenannter Vorschriften, sowie beim Betrieb der Fahrzeuge (Wartung der Hublifte u. a. m.).

Die Hersteller von Kraftomnibussen sind aufgefordert, konstruktive Möglichkeiten zu prüfen und ggf. umzusetzen, damit bei Beförderungen ohne Rollstuhlnutzer die für deren Beförderung vorgesehenen Räume durch andere Fahrgäste genutzt werden können.

Die Neuregelung soll ab dem 1. Januar 2016 für neue Omnibusse und nach Ablauf des 31. Dezember 2019 für alle Omnibusse gelten, die im Personenfernverkehr eingesetzt werden (vgl. § 62 Absatz 3 – neu).

Zu Buchstabe q

Der Hinweis in § 45 Absatz 2 Nummer 2 auf die Genehmigungspflicht nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 ist entbehrlich. Sollte die Genehmigungsbehörde der Auffassung sein, dass die Fahrplanänderung eine neue Genehmigungspflicht auslöst, so kann sie der angezeigten Änderung widersprechen.

Die Bezugnahme in § 45 Absatz 3 auf § 13 Absatz 2 wird berichtigt und an die veränderte Regelung in § 13 Absatz 2 angepasst.

Zu Buchstabe r

Durch die Bezugnahme auf § 42a wird klargestellt, dass auch der Personenfernverkehr nicht zum Gelegenheitsverkehr gehört.

Zu Buchstabe s

In § 52 Absatz 1 Satz 2 wird die Bezugnahme berichtigt.

Zu Buchstabe t

In § 53 Absatz 1 Satz 2 wird die Bezugnahme berichtigt.

Zu Buchstabe u

Die Verordnungsermächtigung in § 57 Absatz 1 Nummer 4 wird durch Einbeziehung des § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 PBefG auch für den Bereich des Personenkraftverkehrs, der nicht Verkehr mit Kraftomnibussen ist, auf solche Regelungen erweitert, die sich auf den Betriebssitz bzw. die Niederlassung des antragstellenden Unternehmers oder des von ihm beauftragten Unternehmers beziehen; verwiesen wird jetzt auf den ganzen Absatz 1 des § 13 PBefG.

Eine weitere Änderung ist geboten, weil durch Artikel 2 Nummer 1 des Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes vom 22. November 2011 (BGBl. I S. 2272) § 13 Absatz 1a PBefG eingefügt wurde. Danach und nicht mehr nach § 13 Absatz 1 PBefG werden beim Verkehr mit Kraftomnibussen die Anforderungen für den Berufszugang unter Verweis auf das Gemeinschaftsrecht festgelegt. Damit hierzu auch für den Verkehr mit Kraftomnibussen weiterhin auf dem Verordnungswege ergänzende Regelungen getroffen werden können, ist es notwendig, die Verordnungsermächtigung in § 57 Absatz 1 Nummer 4 PBefG durch einen Verweis auf § 13 Absatz 1a PBefG zu erweitern.

Durch die Änderung in § 57 Absatz 1 Nummer 6 soll die Verordnungsermächtigung zur Klärung konkurrierender Zuständigkeitsregelungen präzisiert werden. Die Klarstellung ist insbesondere dafür von Bedeutung, dass die für die Ausstellung der Gemeinschaftslizenz zuständige Genehmigungsbehörde eindeutig bestimmt werden kann.

Zu Buchstabe v

Die Ergänzung in § 62 Absatz 1 Satz 2 und 3 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 Finanzierungsregelungen oder Verkehrsverträge fortgelten.

In § 62 Absatz 2 werden die Länder ermächtigt, den in § 8 Absatz 3 Satz 3 – neu – genannten Zeitpunkt für die Herstellung der Barrierefreiheit abweichend festzulegen und Ausnahmen für eine Einschränkung der Barrierefreiheit zu benennen. Die Verlängerung der Umsetzungsfrist kann im Hinblick auf das für die Herstellung der Barrierefreiheit erforderliche Investitionsvolumen und die Investitionszyklen bei der Haltestelleninfrastruktur sowie bei Schienenfahrzeugen erforderlich sein. Ausnahmetatbestände können darüber hinaus 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.

Für die Einhaltung der neuen technischen Anforderungen an die im Personenfernverkehr eingesetzten Kraftomnibusse wird in § 62 Absatz 3 eine angemessene Übergangszeit eingeräumt.

Zu Buchstabe w

Nach dem Gesetz zur Änderung von Vorschriften über Verkündung und Bekanntmachungen sowie der Zivilprozessordnung, des Gesetzes betreffend die Einführung der Zivilprozessordnung und der Abgabenordnung vom 22. Dezember 2011 wird der Bundesanzeiger künftig ausschließlich elektronisch über das Internet herausgegeben. Rechtsverordnungen nach dem Personenbeförderungsgesetz können nach § 2 Absatz 1 des Verkündungs- und Bekanntmachungsgesetzes wahlweise im Bundesgesetzblatt oder im (elektronischen) Bundesanzeiger verkündet werden. Die in § 66 vorgesehene Regelung ist damit entbehrlich geworden.

Die Aufnahme der Revisionsklausel dient insbesondere dem Zweck, durch eine gezielte Evaluation zu klären, ob sich die neuen Regelungen bewähren und keine unerwünschten Entwicklungen eintreten.

Zu Nummer 2

Das Inkrafttreten des Gesetzes wird auf den 1. Januar 2013 festgelegt.

Berlin, den 26. September 2012

Volkmar Vogel (Kleinsaara)
Berichterstatter

Sören Bartol
Berichterstatter

