

Vorblatt

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften

A. Problem und Ziel

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates enthält wettbewerbliche Anforderungen für die Finanzierung von Verkehrsleistungen. Einzelne Vorschriften dieser Verordnung erfordern nationale Durchführungsregelungen. Daneben ist es notwendig, das Personenbeförderungsgesetz und das Regionalisierungsgesetz an die neue Verordnung anzupassen.

Nach dem Personenbeförderungsgesetz ist die Einrichtung von neuen inländischen Fernbuslinien nur möglich, wenn der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln nicht befriedigend bedient werden kann. Diese Regelung behindert den Wettbewerb zwischen Verkehrsangeboten auf der Straße und der Schiene.

B. Lösung

Der Gesetzentwurf enthält die notwendigen Durchführungsregelungen und Anpassungen. Der Fernbuslinienverkehr wird weitgehend liberalisiert.

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 keine direkten Kosten.

Die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs wird zum Wettbewerb beim nationalen Angebot von Fernreisen mit entsprechend günstigen Auswirkungen auf die Preisgestaltung beitragen.

Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau und das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

F. Bürokratiekosten

Durch die Änderung wird für den Bereich der Wirtschaft eine neue Informationspflicht eingeführt sowie drei bestehende Informationspflichten geändert. Der damit verbundene geringfügige Mehraufwand bzw. die geringfügige Entlastung gleichen sich in etwa aus.

Für die Verwaltung werden drei neue Informationspflichten eingeführt.

Es werden keine Informationspflichten für Bürgerinnen und Bürger neu eingeführt, geändert oder aufgehoben.

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher 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. § 1 Absatz 2 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. mit Personenkraftwagen, wenn diese unentgeltlich sind oder das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt;“

2. § 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Genehmigungsbehörde hat im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (Aufgabenträger), mit den Verkehrsunternehmen und den Verbundorganisationen, soweit diese Aufgaben für die Aufgabenträger oder Verkehrsunternehmen wahrnehmen, im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung für eine Integration der Nahverkehrsbedienung, insbesondere für Verkehrskooperationen, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne zu sorgen.“

b) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(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 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 3.12.2007, S. 1) 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. Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a sind aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausgenommen.“

3. Nach § 8 werden folgende § 8a und § 8b eingefügt:

„§ 8a Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge

(1) Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht entsprechend § 8 Absatz 4 Satz 1 möglich ist, ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maßgebend. Wer zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (zuständige Behörde) ist, richtet sich nach dem Landesrecht; die zuständige Behörde soll grundsätzlich mit dem Aufgabenträger nach § 8 Absatz 3 identisch 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) 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. Leistungen sind in Lose aufgeteilt zu vergeben.

(4) 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, können Unternehmen innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach der Veröffentlichung gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 oder Absatz 2 Satz 2 ihr Interesse bekunden, den Verkehr ganz oder zum Teil durchzuführen. Die zuständige Behörde hat Unternehmen, die nicht berücksichtigt werden sollen, vor der Vergabe über den Namen des ausgewählten Unternehmens, über die Gründe für ihre Nichtberücksichtigung und über den frühesten Zeitpunkt der Beauftragung unverzüglich zu informieren. Die §§ 101a und 101b des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen gelten entsprechend.

(5) Die Unternehmen können verlangen, dass die zuständige Behörde die Bestimmungen über die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge einhält.

(6) Die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 2 bis 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen 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.

§ 8b Wettbewerbliches Vergabeverfahren

(1) Ein wettbewerbliches Vergabeverfahren nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 muss die Anforderungen nach Absatz 2 bis 7 erfüllen.

(2) Die Bekanntmachung über das vorgesehene wettbewerbliche Vergabeverfahren muss allen in Betracht kommenden Bietern zugänglich sein. Sie kann auf der Internetseite www.bund.de veröffentlicht werden. Die Bekanntmachung muss alle für die Teilnahme an dem Vergabeverfahren erforderlichen Informationen enthalten, insbesondere Informationen über

1. den vorgesehenen Ablauf des wettbewerblichen Vergabeverfahrens,
2. vorzulegende Nachweise der Fachkunde, Zuverlässigkeit und Eignung,

3. Anforderungen an die Übermittlung von Unterlagen sowie

4. Zuschlagskriterien einschließlich deren vorgesehener Gewichtung.

(3) Als Nachweise nach Absatz 2 Satz 3 Nummer 2 dürfen nur Unterlagen und Angaben gefordert werden, die durch die von der Vergabe betroffenen Dienstleistungen gerechtfertigt sind. Die Dienstleistungen sind eindeutig und umfassend zu beschreiben, so dass alle in Betracht kommenden Bieter die Beschreibung im gleichen Sinne verstehen müssen und miteinander vergleichbare Angebote zu erwarten sind. Fristen sind unter Berücksichtigung der Komplexität der Dienstleistungen angemessen zu setzen.

(4) Die Teilnehmer an dem wettbewerblichen Vergabeverfahren sind gleich zu behandeln. Der Zuschlag ist auf das unter Berücksichtigung aller Umstände wirtschaftlichste Angebot zu erteilen.

(5) Werden Unteraufträge zugelassen, kann vorgegeben werden, dass die Übertragung von Unteraufträgen nach wettbewerblichen Grundsätzen vorzunehmen ist.

(6) Das Vergabeverfahren ist vom Beginn fortlaufend zu dokumentieren. Alle wesentlichen Entscheidungen sind zu begründen.

(7) Der Aufgabenträger hat die nicht berücksichtigten Bieter über den Namen des ausgewählten Unternehmens, über die Gründe für ihre Nichtberücksichtigung und über den frühesten Zeitpunkt der Beauftragung unverzüglich zu informieren. Die §§ 101a und 101b des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen gelten entsprechend.“

4. § 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 Buchstabe c wird das Semikolon durch ein Komma ersetzt und folgende Buchstaben d und e werden angefügt:

„d) Beginn und Ende der beantragten Geltungsdauer,

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

bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Bei einem Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) genügt abweichend von Satz 1 Nummer 3 Buchstabe a eine Übersichtskarte, in der die beantragte Strecke mit Haltestellen eingezeichnet ist und abweichend von Satz 1 Nummer 3 Buchstabe d der Fahrplan.“

c) 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 verbindliche Zusicherungen zu bezeichnen sind.“

d) Folgende Absätze 5 bis 8 werden angefügt:

„(5) Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr ist spätestens zwölf Monate vor dem Beginn des beantragten Geltungszeitraums zu stellen. Die Genehmigungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen, wenn kein genehmigungsfähiger Antrag gestellt worden ist. Die Genehmigungsbehörde kann andere Termine setzen. Sie muss hierauf in der Bekanntmachung nach § 18 hinweisen. Danach sind Ergänzungen und Änderungen von Anträgen nur dann zulässig, wenn sie von der Genehmigungsbehörde im öffentlichen Verkehrsinteresse angeregt worden sind.

(6) Beabsichtigt die zuständige Behörde die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 2 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 oder nach dem Vierten Teil des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen, ist der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr spätestens drei Monate nach der Veröffentlichung nach § 8a Absatz 2 Satz

2 und Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu stellen. Die Genehmigungsbehörde kann im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger verspätete Anträge zulassen.

(7) Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr im Sinne von § 8a Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 soll spätestens sechs Monate vor dem Beginn der beantragten Geltungsdauer gestellt werden. Die Genehmigungsbehörde kann auf Antrag die Frist verkürzen.

(8) Die Absätze 5 und 6 gelten nicht für den Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1).“

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,
2. durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere wenn
 - 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 Genehmi-

gungsbehörde 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 gilt nicht für den Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1).“

- b) In Absatz 2a wird die Angabe „§ 8 Abs. 3 Satz 2 und 3“ durch die Angabe „§ 8 Absatz 3“ ersetzt.

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

„(2b) Werden mehrere Anträge gestellt, die sich ganz oder zum Teil auf die gleiche oder eine im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung im öffentlichen Personennahverkehr beziehen, ist der Unternehmer auszuwählen, der die beste Verkehrsbedienung anbietet. Hierbei sind insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 zu berücksichtigen.“

6. § 13a wird aufgehoben.

7. § 14 wird wie folgt geändert:

- a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 14 Anhörungsverfahren“

- b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

„2. die Stellungnahmen der im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs liegenden Gemeinden, bei kreisangehörigen Gemeinden auch der Landkreise, der Aufgabenträger und der Verbundor-

ganisationen, soweit diese Aufgaben für die Aufgabenträger oder Unternehmer wahrnehmen, der örtlich zuständigen Träger der Straßenbaulast, der nach Landesrecht zuständigen Planungsbehörden und der für Gewerbeaufsicht zuständigen Behörden sowie anderer Behörden, deren Aufgaben durch den Antrag berührt werden, einzuholen;“

bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Bei einem Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr ist das Anhörungsverfahren erst nach dem Ablauf der Antragsfrist in § 12 Absatz 5 oder 6 durchzuführen.“

c) In Absatz 3 wird jeweils das Wort „Anhörverfahrens“ durch das Wort „Anhörungsverfahrens“ ersetzt.

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.“

8. Dem § 15 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.“

9. § 16 Absatz 1 und 2 wird 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 Ver-

einbarungen 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.“

10. § 18 wird wie folgt gefasst:

„§ 18 Informationspflicht der Genehmigungsbehörde

(1) Die Genehmigungsbehörde hat ein Verzeichnis aller Genehmigungen, die im öffentlichen Personennahverkehr für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr bestehen, am Ende jedes Kalenderjahres im Amtsblatt der Europäischen Union bekannt zu machen. Die Bekanntmachung muss folgende Angaben enthalten:

1. die Linienführung,
2. die Geltungsdauer,
3. 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 Satz 1 gestellt 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 § 8a Absatz 2 Satz 2 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 Satz 1 besonders festzulegen.“

11. 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.“

12. § 21 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Gegenstand der Betriebspflicht sind alle Bestandteile der Genehmigung und die nach § 12 Absatz 1a zugesicherten Bestandteile des Genehmigungsantrages.“

b) Absatz 3 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigungsbehörde dem Unternehmer auferlegen, den von ihm betriebenen Verkehr zu erweitern oder zu ändern, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen es erfordern und es dem Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung zugemutet werden kann.“

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 auf Dauer entbinden, wenn ihm die Erfüllung der Betriebspflicht nicht mehr möglich ist oder ihm dies unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung nicht mehr zugemutet werden kann. Für Bestandteile des Genehmigungsantrages, die vom Unternehmer nach § 12 Absatz 1a verbindlich zugesichert wurden, bleibt die Erfüllung der Betriebspflicht 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) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

„(5) Im Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) kann der Unternehmer unbeschadet des Absatzes 4 der Genehmigungsbehörde anzeigen, dass er den Verkehr einstellen will. In diesem Fall endet die Betriebspflicht drei Monate nach Eingang der Anzeige bei der Genehmigungsbehörde.“

13. § 25 Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Die Genehmigungsbehörde hat die Genehmigung zu widerrufen, wenn nicht mehr alle Voraussetzungen des § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3 vorliegen oder wenn bei Verkehren nach § 8a Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 kein wirksamer öffentlicher Dienstleistungsauftrag mehr besteht.“

14. § 39 wird wie folgt geändert:

a) Dem Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:

„Soweit die Beförderungsentgelte Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind, hat die zuständige Behörde der Genehmigungsbehörde dies 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 wird nach Satz 2 folgender Satz eingefügt:

„Absatz 1 Satz 3 und Absatz 2 Satz 2 gelten entsprechend.“

15. § 40 wird wie folgt geändert:

a) 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 einen eigenwirtschaftlichen 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 abzusehen, 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.“

16. Nach § 42 wird folgender § 42a eingefügt:

„§ 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 mit einem Abstand bis zu 50 km ist nicht zulässig. In der Genehmigung sind auf Antrag für einzelne Teilstrecken Ausnahmen zu gewähren, wenn auf diesen kein ausreichendes Nahverkehrsangebot besteht.“

17. § 45 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Auf den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen sind die §§ 39 und 40 mit folgenden Maßgaben anzuwenden:

1. § 39 Absatz 1 bis 5 und 7 gilt nicht für den Personenfernverkehr,

2. § 40 Absatz 3 gilt nicht für den Personenfernverkehr; abweichend von § 40 Absatz 2 Satz 1 genügt bei Fahrplanänderungen im Personenfernverkehr eine Anzeige bei der Genehmigungsbehörde, soweit die Fahrplanänderungen nicht der Genehmigungspflicht nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 unterliegen; sofern die Genehmigungsbehörde den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb von einem Monat widerspricht, dürfen diese nicht in Kraft treten.“

b) In Absatz 3 wird die Angabe „§ 13 Abs. 2 Nr. 2“ durch die Angabe „§ 13 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2“ ersetzt.

18. § 48 Absatz 3 wird aufgehoben.

19. Dem § 52 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.“

20. § 57 Absatz 1 Nummer 7 und Absatz 5 werden aufgehoben.

21. § 62 wird wie folgt gefasst:

„§ 62 Übergangsbestimmungen

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

22. § 63 wird wie folgt gefasst:

„§ 63 Ausschluss abweichenden Landesrechts

Von folgenden Regelungen des Verwaltungsverfahrens kann durch Landesrecht nicht abgewichen werden:

1. § 5, § 8a Absatz 2 Satz 2, § 9, § 12, § 15, § 16, § 17 Absatz 1 und 2, § 20, § 25 und § 29 Absatz 1a;
 2. § 52 Absatz 1 Satz 1 und § 53 Absatz 1 Satz 1, jeweils in Verbindung mit den Regelungen in Nummer 1;
 3. § 29 Absatz 2, § 52 Absatz 2 Satz 1 und § 53 Absatz 2 Satz 1;
 4. § 11 Absatz 4, § 52 Absatz 2 Satz 2 und § 53 Absatz 2 Satz 2, jeweils in Verbindung mit § 11 Absatz 4, § 52 Absatz 3 Satz 3 und § 53 Absatz 3 Satz 1.“
23. § 65 wird wie folgt gefasst:

„§ 65 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 27.6.1995, 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 15.3.2001, S. 29), die zuletzt durch die Richtlinie 2007/58/EG (ABl. L 315 vom 3.12.2007, 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 30.4.2005, S. 44), die zuletzt durch die Richtlinie 2009/149/EG (ABl. L 313 vom 28.11.2009, 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 3.12.2007, 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 18.7.2008, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2011/18/EU (ABl. L 57 vom 2.3.2011, S. 21) geändert worden ist.“

24. § 66 wird wie folgt gefasst:

„§ 66

Verkündung von Rechtsverordnungen

Rechtsverordnungen nach diesem Gesetz können abweichend von § 1 des Gesetzes über die Verkündung von Rechtsverordnungen in der im Bundesgesetzblatt Teil III Gliederungsnummer 114-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 6 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, 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 Allgemeinen Eisenbahngesetzes in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 930-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 5. April 2011 (BGBl. I S. 554) geändert worden ist, wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Ausgleichszahlungen für die Beförderungen von Personen mit Zeitfahrausweisen 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. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) ausgenommen.“

Artikel 3

Änderung des Neunten 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 6 Absatz 8 des Gesetzes vom 20. Juni 2011 (BGBl. I S. 1114) 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 03.12.2007, 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

Gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen

Für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im öffentlichen Personennahverkehr ist 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. L 315 vom 03.12.2007, S. 1) maßgeblich. Zuständig sind die nach Landesrecht bestimmten Stellen.“

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

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 7
Inkrafttreten

Das Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Wesentlicher Inhalt des Gesetzes

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 03.12.2007 S. 1),
2. Liberalisierung des Omnibusfernlinienverkehrs und Erleichterung des Gelegenheitsverkehrs mit Kraftfahrzeugen,
3. Ausgestaltung des Genehmigungsverfahrens bei mehreren Anträgen auf Erteilung von eigenwirtschaftlichen Genehmigungen („Genehmigungswettbewerb“).

Zu 1) 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 3.12.2009 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. Hervorzuheben sind folgende Änderungen:

- Anpassung der Definition der Eigenwirtschaftlichkeit (§ 8 Absatz 4 Satz 2),

- Einfügung einer Mittelstandsklausel für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (§ 8a Absatz 3),
- Zulassung von Interessebekundungen bei der Direktvergabe (§ 8a Absatz 4),
- Einräumung eines Anspruchs auf Einhaltung der Bestimmungen über die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (§ 8a Absatz 5),
- Regelung des Rechtswegs bei Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (§ 8a Absatz 6),
- Konkretisierung der Anforderungen für das wettbewerbliche Vergabeverfahren nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (§ 8b),
- Festlegung einer Antragsfrist für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr, der Verkehrsleistungen betrifft, die durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag vergeben werden sollen (§ 12 Absatz 7),
- Aufhebung der Vergaberegelungen für gemeinwirtschaftliche Verkehre (Wegfall des § 13a),
- Anpassung der Geltungsdauer von Genehmigungen an die Laufzeit öffentlicher Dienstleistungsaufträge (§ 16).

Zu 2) 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 Satz 2 neu) und die Einfügung des § 42a neu wird der Konkurrenzschutz der Eisenbahnen im Fernverkehr und auch der Schutz von bestehenden Omnibusbusfernlinien beseitigt. Die Neuregelung ermöglicht künftig den Wettbewerb zwischen Omnibussen und Eisenbahnen im Fernverkehr. Zugleich wird für die Verbraucher eine attraktive Beförderungsalternative eröffnet.

Die Bundesregierung wird unter Berücksichtigung der Marktentwicklung bis zum Jahr 2015 prüfen, ob zur Schaffung fairer Wettbewerbsbedingungen sowie zur Internalisierung von durch

zusätzlichen Fernbuslinienverkehr entstehenden externen Kosten die Einführung einer schadstoffemissionsgestuften Mautpflicht für Omnibusse auf Autobahnen geboten ist.

Für den Personenfernverkehr (Begriff wird in § 42a Satz 1 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 (§ 45 Absatz 2 Nummer 1),
- Wegfall der Genehmigungspflicht für Fahrplanänderungen (§ 45 Absatz 2 Nummer 2).

Ferner wird der Gelegenheitsverkehr mit Omnibussen durch die Aufhebung des Unterwegsbedienungsverbots erleichtert (Wegfall des § 48 Absatz 3).

Zu 3) Im Zuge des zunehmenden Genehmigungswettbewerbs ist die Anpassung von Verfahrensvorschriften im Personenbeförderungsgesetz notwendig, um eine transparente und diskriminierungsfreie Erteilung der Genehmigung zu ermöglichen. Hierzu wird eine Antragsfrist festgelegt (§ 12 Absatz 5) 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 Auswahlentscheidung der Genehmigungsbehörde zu konkretisieren (§ 13 Absatz 2b).

II. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz für Artikel 1 und 6 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 nach Artikel 72 Absatz 2 des Grundgesetzes 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 2 (§ 8 Absatz 4 Satz 2) angeordnete Herausnahme der Ausgleichszahlungen nach § 45a aus dem Anwendungsbereich der Verordnung 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 haben aber einige 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 in § 6a Absatz 4 gelten die vorstehenden Ausführungen sinngemäß.

Die Gesetzgebungskompetenz für Artikel 3 beruht auf Artikel 74 Absatz 1 Nummer 7 in Verbindung mit Artikel 72 Absatz 2 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.

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 direkten Kosten.

Die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs wird zu einem Wettbewerb bei dem Angebot von Fernreisen beitragen und damit tendenziell dazu führen, dass Preise gesenkt bzw. nicht erhöht werden. Auswirkungen auf das allgemeine Preisniveau und das Verbraucherpreisniveau sind nicht zu erwarten.

V. Bürokratiekosten

1. Wirtschaft

Für den Bereich der Wirtschaft wird eine neue Informationspflicht eingeführt. Nach § 21 Absatz 5 besteht nunmehr eine Anzeigepflicht bei der Einstellung des Verkehrs. Dieses führt zu keiner Mehrbelastung, da ansonsten eine Antragspflicht nach § 21 Absatz 4 bestünde. Des Weiteren werden drei bestehende Informationspflichten geändert, die jedoch nur zu geringfügigen Be- bzw. Entlastungen führen (geringfügige Belastung: § 12 Absatz 1 / geringfügige Entlastung: § 45 Absatz 2 Nummer 1 und 2). Insgesamt gleichen sich Belastungen und Entlastungen für die Wirtschaft in etwa aus.

Für die Verwaltung werden drei Informationspflichten eingeführt (Informationspflicht nach § 8b Absatz 2 Satz 2, Bekanntmachungspflicht nach § 18 Absatz 1 und Anzeigepflicht nach § 39 Absatz 1 Satz 3).

Für Bürgerinnen und Bürger werden keine Informationspflichten neu eingeführt, geändert oder aufgehoben.

VI. Gleichstellungspolitische Auswirkungen

Gleichstellungspolitische Auswirkungen der Regelung sind nicht gegeben. Das Gesetz bietet keine Grundlage für verdeckte Benachteiligungen, Beteiligungsdefizite oder die Verfestigung tradierter Rollen.

VII. Nachhaltigkeit

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Die Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs kann in Abhängigkeit von der Entwicklung des Gesamtverkehrsmarktes Einfluss insbesondere auf die Indikatoren 11b (Personentransportintensität) und 13 (Schadstoffbelastungen der Luft) haben.

B. Besonderer Teil

I. Zu Artikel 1 (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 1)

In der Verwaltungspraxis sind Zweifel aufgetreten, ob die Regelung des § 1 Absatz 2 Nummer 1 (Herausnahme der entgeltlichen Beförderung mit Personenkraftwagen vom Anwendungsbereich des Gesetzes, wenn das Gesamtentgelt die Betriebskosten nicht übersteigt) auch für Beförderungen gilt, die zudem geschäftsmäßig im Sinne des § 1 Absatz 1 Satz 1 sind. Auch wurde teilweise angenommen, dass die Ausnahmvorschrift unabhängig von der Höhe des Entgelts nicht auf Zubringer- und Abholdienste anwendbar ist.

Die Änderung des § 1 Absatz 2 Nummer 1 dient der Klarstellung, dass die Ausnahmeregelung auch für die vorgenannten Beförderungen gilt. Diese Ausnahmvorschrift erfasst nunmehr alle Beförderungen, die unentgeltlich oder bis zur Betriebskostengrenze entgeltlich vorgenommen werden, mögen sie auch nur geschäftsmäßig oder gleichzeitig entgeltlich und geschäftsmäßig sein.

Zu Nummer 2 (§ 8)

§ 8 Absatz 3 Satz 1 enthält eine programmatische Aussage über die Aufgaben der Genehmigungsbehörde und ihr Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen. Wegen der zunehmenden Bedeutung der Verkehrsverbünde werden die Verbundorganisationen in diese Regelung einbezogen.

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

tungen gewährt. Im Hinblick auf die weite Definition des Begriffs „Ausgleichsleistungen“ in Artikel 2 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wird diese Einschränkung regelmäßig dann eingreifen, wenn ein Verkehrsunternehmen Zahlungen oder andere finanzielle Vorteile erhält, um einen defizitären Verkehr durchzuführen. Die Beachtung der in der Verordnung normierten Anforderungen liegt auch im eigenen Interesse der Verkehrsunternehmen, da sonst – etwa bei Quersubventionierungen außerhalb der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 – die strengeren Anforderungen der allgemeinen beihilfenrechtlichen Vorschriften in dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) gelten und Beihilfen regelmäßig angemeldet werden müssen. 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. die Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr nach § 45a oder Ausgleichszahlungen für Höchsttarife 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 2 für die Ausgleichszahlungen nach § 45a Gebrauch gemacht.

Zu Nummer 3 (§ 8a und § 8b)

Zu § 8a

In Absatz 1 wird die Grenze zwischen den eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen und deren Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz und den gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen, für deren Vergabe die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gilt, festgelegt. Wie im bisherigen Recht (§ 8 Absatz 4 Satz 3 a.F.) soll es darauf ankommen, ob die eigenwirtschaftliche Erbringung eine ausreichende Verkehrsbedienung ermöglicht. Durch die „Soweit“-Formulierung wird es den Unternehmen freigestellt, ihre Initiative auf (selbständige) Teile eines Verkehrs (z.

B. eines von mehreren Linienbündeln) zu beschränken. Diese Formulierung soll aber nicht bedeuten, dass der Aufgabenträger (oder eine andere zuständige Stelle) nur noch berechtigt wäre, die Lücke zwischen einem eigenwirtschaftlichem Angebot (z. B. Bedienung einer Linie nur in verkehrsstarken Zeiten) und seinen Planungen (z.B. Bedienung auch in nachfrageschwachen Zeiten) zu schließen. Vielmehr muss es aus Gründen der Wirtschaftlichkeit dem Aufgabenträger möglich sein, die ausreichende Verkehrsleistung als Ganzes zu vergeben, sofern deren Erbringung nicht auf eigenwirtschaftlicher Basis beantragt wird.

Die Bestimmung der zuständigen Behörde obliegt – wie bisher in Bezug auf die Verordnung (EG) Nr. 1191/69 – den Ländern. Mit dieser Regelung wird aber nicht ausgeschlossen, dass in bestimmten Fällen noch eine Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz hinzutreten muss, um eine Übereinkunft nach Maßgabe von Artikel 2 Buchstabe i der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu komplettieren. So werden häufig Finanzierungsmodelle verwendet, bei denen die Aufgabenträger auf die Genehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz Bezug nehmen („mehrpolige Betrauungsakte“). Diese Finanzierungspraxis wird durch das Gesetz nicht in Frage gestellt. Es ist auch nicht beabsichtigt, deren steuerliche Bewertung zu ändern.

Der Hinweis auf die Anwendbarkeit des Vierten Teils des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) in Absatz 2 Satz 1 dient der Klarstellung. Die Regelungen des Vierten Teils des GWB sind die Vorschriften, die die Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG umsetzen, auf die Artikel 5 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verweist.

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. Damit auch in diesem Fall eine Frist für die Beantragung von eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen festgelegt werden kann, wird in Absatz 2 Satz 2 die Veröffentlichungspflicht auf die Vergabe nach Artikel 5 Absatz 1 Satz 2 ausgedehnt.

Eine zu frühe Veröffentlichung würde es den Unternehmern erschweren, einen eigenwirtschaftlichen Antrag zu stellen. Daher wird in Absatz 2 Satz 3 eine zeitliche Begrenzung vorgenom-

men. Hält sich der Aufgabenträger (oder eine andere zuständige Behörde) nicht hieran, kann die Genehmigungsbehörde die Antragsfrist verlängern.

In Absatz 3 wird den Aufgabenträgern (oder anderen zuständigen Stellen) aufgegeben, bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags 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 GWB enthalten; sie gilt aber nur für Vergaben nach Artikel 5 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Die Losvergabe wird daher – wie auch in § 97 Absatz 3 GWB – wegen ihrer Bedeutung für die Ausbildung von Wettbewerb ausdrücklich als gesetzlicher Regelfall aufgeführt. Abgesehen vom Grundsatz der Losvergabe kann die Berücksichtigung mittelständischer Interessen im Rahmen des wettbewerblichen Verfahrens nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 beispielsweise auch durch die Zulassung von Bietergemeinschaften erfolgen. Dabei bleibt § 1 GWB unberührt. Im Rahmen des Verfahrens nach Artikel 5 Absatz 4 erfolgt die Berücksichtigung mittelständischer Interessen insbesondere durch die eingeräumte Möglichkeit der Direktvergabe.

Nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 müssen spätestens ein Jahr vor der Direktvergabe Informationen über die geplante Vergabe im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden. Unternehmer, die ein Interesse an der Berücksichtigung bei der geplanten Direktvergabe haben, können daraufhin einen Antrag auf Teilnahme am Vergabeverfahren stellen. Zur Beschleunigung des Verfahrens wird hierfür eine sechsmonatige Frist ab der Veröffentlichung festgelegt (Absatz 4 Satz 1). Um den interessierten Unternehmern, deren Teilnahmeanträge nicht berücksichtigt werden sollen, die Durchführung eines Nachprüfungsverfahrens nach § 8a Absatz 6 zu ermöglichen, ist es erforderlich, dass sie vor der Beauftragung diejenigen Informationen erhalten, die sie benötigen, um die Erfolgsaussichten eines Nachprüfungsverfahrens beurteilen zu können (Absatz 4 Satz 2). Damit wird bei Direktvergaben auch für die von der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 geforderte Erhöhung der Transparenz gesorgt. Die in Absatz 4 Satz 3 angeordnete entsprechende Anwendung der §§ 101a und 101b GWB gewährleistet den entsprechend Artikel 5 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erforderlichen effektiven Rechtsschutz. Gleichzeitig stellen aber auch die Präklusionsregeln in § 101b Absatz 2 und 107 Absatz 3 GWB sicher, dass zügig Rechtssicherheit eintritt und Aufgabenträger (oder andere zuständige Behörden) und das beauftragte Verkehrsunternehmen auf den Bestand der Zuschlagserteilung vertrauen können. Dabei hat es der Aufgabenträger selbst in der Hand, den Eintritt der

Rechtssicherheit zu beschleunigen. Je früher der Aufgabenträger die nach Absatz 4 Satz 2 erforderlichen Informationen an die nicht berücksichtigten Unternehmer übermittelt, desto früher können die Präklusionsregeln des § 101b Absatz 2 GWB und § 107 Absatz 3 GWB greifen und es besteht damit Klarheit darüber, ob noch ein Nachprüfungsverfahren durchgeführt werden kann.

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 der dieser Entscheidungen gegen Gemeinschaftsrecht oder nationale Vorschriften zur Durchführung des Gemeinschaftsrechts geschädigt zu sein oder geschädigt werden zu können. Zur Umsetzung dieser Verpflichtungen gibt Absatz 5 den Unternehmen ein subjektives Recht auf Einhaltung der im Personenbeförderungsgesetz enthaltenen Bestimmungen über das Vergabeverfahren und es wird in Absatz 6 das Nachprüfungsverfahren nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen vor den Vergabekammern (bzw. den Oberlandesgerichten) für anwendbar erklärt. Mit der in Satz 2 des Absatzes 6 genannten Aufsichtsbehörde der zuständigen Behörde die die Behörde gemeint, der die Rechtsaufsicht obliegt.

Zu § 8b

Das wettbewerbliche Vergabeverfahren ist in Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 geregelt. In Artikel 5 Absatz 3 Satz 2 sind die Grundsätze des Verfahrens geregelt: „Das für die wettbewerbliche Vergabe angewandte Verfahren muss allen Betreibern offen stehen, fair sein und den Grundsätzen der Transparenz und Nichtdiskriminierung genügen“. Nach Artikel 5 Absatz 3 Satz 3 sind Verhandlungen zulässig. Diese Verfahrensgrundsätze werden durch die Veröffentlichungspflicht in Artikel 7 Absatz 2 ergänzt, nach der spätestens ein Jahr vor Einleitung des wettbewerblichen Verfahrens (oder der Direktvergabe) mindestens die zuständige Behörde, die Art des geplanten Vergabeverfahrens und die von der Vergabe möglicherweise betroffenen Dienste und Gebiete im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden müssen.

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 regelt das wettbewerbliche Vergabeverfahren nicht umfassend und abschließend, sondern nur die Grundzüge. Diese Grundzüge des wettbewerblichen Vergabeverfahrens bedürfen einer konkretisierenden Ausgestaltung, um in der Praxis einheitlich ein wirklich transparentes und wettbewerbliches Verfahren bei der Vergabe von Verkehrsdienstleistungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sicherzustellen. Dies dient auch der Anwenderfreundlichkeit. Für eine Konkretisierung der Grundzüge eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens wäre nämlich andernfalls von jedem Rechtsanwender in jedem Einzelfall auch auf die umfangreiche Rechtssprechung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) zu den Mindestanforderungen an ein wettbewerbliches, transparentes und nichtdiskriminierendes Vergabeverfahren zurückzugreifen (vgl. EuGH v. 07.12.2000 - C-324/98 - Teleaustria; EuGH v. 15.10.2009 - C-1906/08 - Acoset; EuGH v. 13.04.2010 - C-91/08 - Wall AG; EuGH v. 10.09.2009 - C-206/08 - Wasser- und Abwasserzweckverband Gotha und Landkreisgemeinden ./ Eurawasser Aufbereitungs- und Entsorgungsgesellschaft mbH; EuGH v. 13.11.2008 - C-324/07 - Coditel./Uccle) Mit § 8b werden den zuständigen Behörden Regelungen für die konkrete Durchführung des Verfahrens an die Hand gegeben. Auch für die an Verkehrsaufträgen interessierten Unternehmen wird so die Transparenz und Rechtssicherheit erhöht, was insbesondere auch den Interessen kleiner und mittelständiger Unternehmen dient.

Die Konkretisierung der Grundsätze der fairen, wettbewerblichen, für alle Betreiber offenen, transparenten und nichtdiskriminierenden Vergabe beschränkt sich auf wenige, aber grundlegende Bestimmungen zur Gleichbehandlung, zur Zuschlagserteilung sowie zur Dokumentations-, Begründungs- und nachträglichen Informationspflicht. Neue Verpflichtungen werden nicht geschaffen. Die Regelungen beschränken sich auf das, was der EuGH ohnehin schon an Mindestanforderungen an ein wettbewerbliches, transparentes und nichtdiskriminierendes Vergabeverfahren herausgearbeitet hat. Dies bietet für die Aufgabenträger das notwendige Maß an Rechtssicherheit, gewährleistet jedoch gleichzeitig den Aufgabenträgern die für die ggf. hohe Komplexität der zu vergebenden Aufträge angemessene Flexibilität. So werden im § 8b keine Vorgaben für eine bestimmte Art des Vergabeverfahrens getroffen. Der Aufgabenträger entscheidet nach dem Auftragsgegenstand angemessenen sachlichen Erwägungen, wie er das Vergabeverfahren genau durchführt.

Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sieht in Artikel 7 Absatz 2 vor, dass „mindestens“ die dort aufgeführten Informationen veröffentlicht werden müssen, lässt also Raum für ergänzende Rege-

lungen im nationalen Recht. In Absatz 2 werden weitere Informationspflichten bei der Bekanntmachung aufgestellt, die erforderlich sind, um den interessierten Unternehmen die Entscheidung darüber, ob sie sich am Vergabeverfahren beteiligen wollen, zu ermöglichen. Die Bekanntmachung nach dieser Vorschrift kann entweder zusammen mit der Veröffentlichung nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bis spätestens ein Jahr vor Einleitung des Verfahrens erfolgen. Die Bekanntmachung kann aber auch zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, insbesondere wenn zum Zeitpunkt der Veröffentlichung nach Artikel 7 Absatz 2 noch nicht alle Einzelheiten des vorgesehenen wettbewerblichen Vergabeverfahrens absehbar sind oder noch nicht festgelegt sind. Dabei ist der angemessene Grad an Öffentlichkeit sicherzustellen, der den Wettbewerb öffnet. Absatz 2 Satz 2 ermöglicht den Aufgabenträgern die Veröffentlichung auch über das zentrale Internetportal des Bundes www.bund.de.

Auch der Grundsatz der Fairness in Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bedarf der Konkretisierung. Absatz 3 regelt daher, dass das wettbewerbliche Vergabeverfahren in Bezug auf die Leistungsbeschreibung, die Fristen und die Eignungs- und Zuschlagskriterien so gestaltet werden muss, dass die an dem Dienstleistungsauftrag interessierten Unternehmen eine reelle Chance haben, erfolgreich an dem Vergabeverfahren teilzunehmen. Die Verfahrensregeln müssen auch für alle gleichermaßen gelten und alle müssen über die gleichen Informationen verfügen. Zwar können aus sachlichen Gründen heraus Ungleichbehandlungen (z.B. Begrenzung der Teilnehmerzahl nach objektiven Kriterien wie technische Leistungsfähigkeit oder betriebliche Infrastruktur) zulässig sein, jedoch müssen alle Entscheidungen des Aufgabenträgers entsprechend begründet und dokumentiert sein. Der Grundsatz der Transparenz erfordert zudem die klare und nachvollziehbare Dokumentation über das Vergabeverfahren (Absatz 6).

Absatz 4 konkretisiert über die in Absatz 2 vorgesehene Angabe der Zuschlagskriterien und deren ggf. vorgesehene Gewichtung hinaus das wirtschaftlichste Angebot als das ausschlaggebende Zuschlagskriterium. Dem Aufgabenträger bleibt frei festzulegen, welche Kriterien er im Einzelnen für den jeweils konkreten Auftrag wählt. Dabei sollen jedoch immer Qualität der Leistungserbringung und erforderliche finanzielle Mittel in Relation gesetzt werden.

Gemäß Artikel 4 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 muss angegeben werden, ob und in welchem Umfang eine Vergabe von Unteraufträgen in Frage kommen soll. Absatz 5 gestattet

es dem Aufgabenträger, vorzugeben, dass die Vergabe der Unteraufträge ebenfalls nach wettbewerblichen Prinzipien, z. B. der Einholung mehrerer Angebote, zu erfolgen hat.

Schließlich sind wie bei der Direktvergabe nach § 8a Absatz 4 auch im wettbewerblichen Vergabeverfahren die Bieter über die vorgesehene Auftragsvergabe vom Aufgabenträger zu informieren. Die entsprechende Anwendung der §§ 101a und 101b des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen in Absatz 7 gewährleistet den erforderlichen effektiven Rechtsschutz.

Zu Nummer 4 (§ 12)

Der Antragsteller wird künftig verpflichtet, Angaben zu Beginn und Ende der Geltungsdauer zu machen (§ 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe d). 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 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe e), weil sich hieraus Beschränkungen für die Laufzeit der Genehmigung und auch für Prüfung der Beförderungsentgelte sowie Besonderen Beförderungsbedingungen ergeben können (siehe § 39 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 6 Satz 3).

Für den Antrag auf Genehmigung eines Personenfernverkehrs werden zwei Erleichterungen geschaffen (12 Absatz 1 Satz 2). In der Übersichtskarte müssen bereits vorhandene Schienenbahnen, Obuslinien, Kraftfahrzeuglinien und Schifffahrtslinien nicht eingezeichnet sein. Außerdem entfällt die Angabe der Beförderungsentgelte.

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. Sie verschaffen dem Antragsteller eine bessere Ausgangssituation, 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 und 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 und dient zum anderen einer fairen Durchführung des Verfahrens im Genehmigungswettbewerb. Im Regelfall ist eine „Nachbesserung“ von Anträgen ausgeschlossen, weil diese zu einem ruinösen Wettlauf von Genehmigungsanträgen führen könnte. Diese Antragsfrist gilt nicht für den für Personenfernverkehr (§ 12 Absatz 8). Es liegt in eigenem Interesse des Unternehmers, den Antrag so rechtzeitig zu stellen, dass die Genehmigung vor der geplanten Betriebsaufnahme erteilt werden kann.

Beabsichtigt der Aufgabenträger (oder eine andere zuständige Stelle) die Vergabe einer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistung, 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 § 8a Absatz 2 Satz 2 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.

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.

Zu Nummer 5 (§ 13)

Neben redaktionellen Änderungen wird in § 13 Absatz 2 Nummer 2 ein neuer Versagungsgrund eingefügt. Mit der Regelung in Buchstabe d soll vermieden werden, dass Unternehmer sich ertragsreiche Verkehre aus einem vorhandenen Netz oder Linienbündel heraussuchen können, während die übrigen Verkehre von der öffentlichen Hand finanziert werden müssen.

Zur Erleichterung des Fernbuslinienverkehrs wird in § 42a Satz 1 der Begriff „Personenfernverkehr“ definiert und dieser durch § 13 Absatz 2 Satz 2 aus der Regelung in § 13 Absatz 2 Satz 1 herausgenommen. Der öffentliche Nahverkehr wird durch das Verbot von Kurzstreckenbeförderungen in § 42a Satz 2 und 3 weiterhin geschützt.

In § 13 Absatz 2a wird für den Nahverkehrsplan die Bezugnahme auf die Vorschrift des § 8 Absatz 3 aktualisiert.

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.

Zu Nummer 6 (§ 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 7 (§ 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 Kenntnis erlangen und selbst einen besse-

ren Konkurrenzantrag stellen können. Diese Situation soll künftig ausgeschlossen werden, in dem in § 14 Absatz 1 Satz 2 festgelegt wird, dass das Anhörungsverfahren erst nach dem Ende der Antragsfrist durchzuführen ist.

Nach der Neuregelung in § 13 Absatz 2 entfällt künftig der Schutz bestehender Verkehrsdienste im Fernverkehr. In § 14 Absatz 5 Satz 2 wird daher angeordnet, dass die betreffenden Unternehmen nicht mehr anzuhören sind.

Zu Nummer 8 (§ 15)

Nach § 15 Absatz 1 Satz 2 ist über einen Genehmigungsantrag regelmäßig innerhalb von drei Monaten nach Eingang des Antrags zu entscheiden. Diese Regelung wird im Hinblick auf die in § 12 Absatz 5 und 6 festgelegten Antragsfristen angepasst. 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.

Zu Nummer 9 (§ 16)

Die Geltungsdauer der Genehmigung für einen Straßenbahn- und Obusverkehr sowie für die 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 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.

Zu Nummer 10 (§ 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. Aus 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 wird.

Zu Nummer 11 (§ 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 dafür 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 12 (§ 21)

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 2 die Betriebspflicht auf alle Bestandteile der Genehmigung und auf die von dem Antragsteller zugesicherten Bestandteile seines Genehmigungsantrages ausgedehnt. 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.

Die Befugnis der Genehmigungsbehörde, im öffentlichen Verkehrsinteresse eine Erweiterung oder Änderung des Verkehrs aufzuerlegen, wird auf den öffentlichen Personennahverkehr eingeschränkt. Für den liberalisierten Personenfernverkehr ist eine entsprechende Regelung nicht mehr erforderlich.

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 tritt auch das öffentliche Interesse an der Kontinuität der Verkehrsbedienung zurück. 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. Eine frühere Entbindung bleibt nach § 21 Absatz 4 möglich.

Zu Nummer 13 (§ 25)

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 14 und 17 (§§ 39 und 45)

In einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag können dem Unternehmer u.a. 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 3).

Der Genehmigungsantrag kann eine verbindliche Zusicherung bezüglich der Beförderungsentgelte enthalten (z. B. Einhaltung eines Verbundtarifs). Widersprechen spätere Änderungsanträge dieser Zusicherung, 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).

Der liberalisierte Busfernverkehr wird in § 45 Absatz 2 Nummer 1 von der Genehmigungspflicht für Beförderungsentgelte freigestellt. Da künftig eine Linie von mehreren Unternehmen betrieben werden kann, besteht auch kein Grund mehr, die Fahrpreise auf ihre Angemessenheit zu prüfen.

Zu Nummer 15 und 17 (§§ 40 und 45)

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 eigenwirtschaftliche Verkehre eingeschränkt und davon abhängig gemacht, dass diese zumutbar 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.

Für den liberalisierten Busfernverkehr werden in § 45 Absatz 2 Nummer 2 zwei Erleichterungen vorgenommen. Die Befugnis der Genehmigungsbehörde, Änderungen des Fahrplans zu verlangen, entfällt. Außerdem wird bei Fahrplanänderungen die Zustimmungspflicht durch eine Anzeigepflicht abgelöst. Ausgenommen hiervon sind umfangreiche Änderungen, für die eine Genehmigungspflicht nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 besteht (z.B. bei Änderung der Streckenführung).

Zu Nummer 16 (§ 42a)

In § 42a wird eine Legaldefinition des Begriffs „Personenfernverkehr“ eingefügt. Der Begriff wird in negativer Abgrenzung zum Begriff des „öffentlichen Personennahverkehrs“ in § 8 Absatz 1 definiert. Ferner werden die Sonderformen des Linienverkehrs ausgenommen, da es für diese bei der speziellen Regelung in § 45 Absatz 3 bleiben soll.

Zum Schutz des öffentlichen Nahverkehrs wird im Personenfernverkehr die Beförderung von Personen zwischen zwei Haltestellen mit einem Abstand bis zu 50 km untersagt (§ 42a Satz 2). In der Genehmigung sind auf Antrag des Unternehmers für einzelne Teilstrecken Ausnahmen zu gewähren, wenn auf diesen kein ausreichendes Nahverkehrsangebot besteht (§ 42a Satz 3). Mit dieser Ausnahmeregelung wird das Bedienungsverbot auf die Fälle eingeschränkt, die notwendig sind, um eine Beeinträchtigung des öffentlichen Personennahverkehrs durch den Fernverkehr zu vermeiden.

Verstößt der Unternehmer gegen das Beförderungsverbot für Reiseweite bis zu 50 km, so stellt dies eine Ordnungswidrigkeit nach § 61 Absatz 1 Nummer 1 dar.

Zu Nummer 18 (§ 48):

Das für den Gelegenheitsverkehr geltende Unterwegsbedienungsverbot wird aufgehoben. Diese Beschränkung ist wegen der mit diesem Gesetz vorgenommenen Liberalisierung des Busfernverkehrs nicht mehr gerechtfertigt.

Zu Nummer 19 (§ 52)

Die für den grenzüberschreitenden Linienverkehr geltende Bestimmung in § 52 Absatz 1 Satz 1, die Genehmigung im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu erteilen, soll die Abstimmung mit den vom Verkehr betroffenen Staaten ermöglichen. Diese Abstimmung führt häufig dazu, dass die Bearbeitungsfrist nach § 15 Absatz 1 Satz 2 bis 5 nicht eingehalten werden kann. Durch die Ergänzung in § 52 Absatz 1 Satz 3 wird daher angeordnet, dass die Frist während der Herstellung des Benehmens ruht.

Zu Nummer 20 (§ 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 21 (§ 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 22 (§ 63):

Nach Artikel 84 Absatz 1 Satz 5 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 für verschiedene Verfahrensvorschriften Gebrauch gemacht.

Für die Erleichterung der Kontrollen bei länderübergreifenden und internationalen Verkehren ist eine bundeseinheitliche Gestaltung der Beförderungsdokumente erforderlich. Daher werden in Nummer 1 folgende Vorschriften dem Abweichungsrecht entzogen: Schriftform für Genehmigungen, einstweilige Erlaubnisse und Bescheinigungen oder deren Widerruf (§ 5), Umfang der Genehmigung (§ 9), Inhalt der Genehmigungsurkunde (§ 17 Absatz 1 und 2) und der einstweiligen Erlaubnis (§ 20 Absatz 2).

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 Verfahrens bundeseinheitlich geregelt ist. Zu diesen Vorschriften gehören die ebenfalls in Nummer 1 genannten Regelungen über

- die Veröffentlichung von Informationen (§ 8a Absatz 2 Satz 2),
- die Antragstellung (§ 12),
- die Erteilung und Versagung der Genehmigung (§ 15),
- die Geltungsdauer von Genehmigungen (§ 16),
- die einstweilige Erlaubnis (§ 20 Absatz 1),
- den Widerruf der Genehmigung (§ 25) und
- das Anhörungsverfahren bei der Planfeststellung (§ 29 Absatz 1a).

Da die in Nummer 1 genannten Vorschriften auch bei internationalen Verkehren gelten, werden in Nummer 2 auch die Regelungen in § 52 Absatz 1 Satz 1 und § 53 Absatz 1 Satz 1 insoweit dem Abweichungsrecht der Länder entzogen.

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). Diese Vorschriften werden in Nummer 3 genannt.

Zur Sicherstellung einer reibungslosen Zusammenarbeit bei länderübergreifenden und internationalen Verkehren ist eine bundesrechtliche Verfahrensregelung darüber notwendig, welche von mehreren zuständigen Behörden verschiedener Länder das Genehmigungsverfahren durchführt und in welcher Weise die Behörden anderer Länder zu beteiligen sind (§ 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). Die Regelungen werden in Nummer 4 genannt (§ 53 Absatz 2 Satz 1 fällt bereits unter Nummer 3).

Zu Nummer 23 (§ 65)

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 § 65 genannten Richtlinien besteht auf Grund folgender Vorschriften: Artikels 1 Absatz 2 der Richtlinie 95/18/EG; Artikel 1 Absatz 3 Buchstaben 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 24 (§ 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 (neu) Gebrauch gemacht.

IV. Zu Artikel 4 (Änderung des Regionalisierungsgesetzes)

Die Regelung in § 4 wird an die neue Rechtslage angepasst, die sich durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergibt.

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 (Bekanntmachungserlaubnis)

Artikel 6 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.

VII. Zu Artikel 7 (Inkrafttreten)

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

Dokumentenname : Anlage 3_Gesetzentwurf - ID.doc
Ersteller : BMVBS
Stand : 28.07.2011, 10:49