Deutscher Bundestag **Drucksache 18/11748**
18. Wahlperiode

29.03.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Gesetzentwurf
des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes zur Sicherung von Qualitäts- und Sozialstandards im öffentlichen Personennahverkehr (PBefG-Änderungsgesetz)

A. Problem und Ziel

Mit der zum 1. Januar 2013 in Kraft getretenen Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wurde das Personenbeförderungsrecht an die Neuregelung 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 angepasst. Dabei hat der Gesetzgeber den bislang im PBefG verankerten genehmigungsrechtlichen Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre (§ 8 Absatz 4 PBefG) grundsätzlich beibehalten. Damit ist es Unternehmern möglich, bei nur unwesentlicher Abweichung von in einer Vorabbekanntmachung festgelegten Anforderungen der nach Landesrecht bestimmten Aufgabenträger trotz einer nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 beabsichtigten Vergabe die Verkehrsleistung eigenwirtschaftlich zu erbringen.

Aktuelle Fälle derartiger Konkurrenzsituationen haben gezeigt, dass das derzeit gültige PBefG Lücken im Hinblick auf die Sicherung sozialer Standards des im öffentlichen Personennahverkehr eingesetzten Personals, im Hinblick auf eine detailliert geregelte Überprüfung der Kalkulation eigenwirtschaftlicher Anträge in Anknüpfung an ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes sowie im Hinblick auf die rechtssichere Absicherung weiterer Qualitätsstandards bei der Beurteilung der Genehmigungsanträge durch die Genehmigungsbehörden aufweist und deshalb einer Anpassung bedarf. Die meist kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger haben nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 Gestaltungsrechte, die zur Erlangung von Rechtssicherheit auch auf eigenwirtschaftliche Verkehre Anwendung finden müssen. Daher sollen die Aufgabenträger verkehrliche, soziale und umweltbezogene Anforderungen wirksam definieren können, die dann auch von einem Unternehmer, der die Verkehrsleistung eigenwirtschaftlich erbringen möchte,

umfassend und für die gesamte Genehmigungsdauer erfüllt werden müssen. Zudem muss auch sichergestellt werden, dass für den Genehmigungswettbewerb eigenwirtschaftlicher Unternehmer untereinander ebenfalls gleiche Bedingungen auch in Bezug auf die Einhaltung sozialer Standards vorgegeben werden können, um Wettbewerbsverzerrungen und Lohndumping zu verhindern.

Zur Sicherung einer bundeseinheitlichen Genehmigungspraxis und raschen Erlangung einer bundesweiten Rechtssicherheit ist dafür die Änderung des PBefG erforderlich.

B. Lösung

Durch eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes werden einzelne Regelungen zum Antrags- und Genehmigungsverfahren für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angepasst. Dabei bleibt der im Gesetz geregelte grundsätzliche Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre im Genehmigungsverfahren erhalten. Dieser wird nur insoweit konkretisiert, dass von den Aufgabenträgern im Rahmen der Vorabbekanntmachung vorgegebene soziale und qualitative Standards im Interesse der Beschäftigten und der Fahrgäste auch als Vorgaben für die Genehmigung eigenwirtschaftlicher Verkehre gelten und die Kostendeckung der beantragten Verkehrsleistung für die gesamte Genehmigungsdauer nachzuweisen ist.

Dazu wird in § 8a Absatz 2 (neuer Satz 4) PBefG klargestellt, dass die Aufgabenträger in der Vorabbekanntmachung, in der die konkreten Anforderungen an die Verkehrsleistung definiert werden, sowohl die Vorgabe von Mindestentgelten nach einschlägigen Tarifverträgen bzw. für den Fall entsprechender landesgesetzlicher Regelung repräsentativen Tarifverträgen als auch den Übergang der Beschäftigten zu den bisherigen Bedingungen im Falle eines Betreiberwechsels und weitere soziale Standards festlegen können. Dies entspricht den europarechtlichen Regelungen des Artikels 4 Absätze 5 und 6 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie den in der Mehrzahl der Bundesländer bestehenden Tariftreuegesetzen. Durch eine korrespondierende Regelung in § 13 Absatz 2a Satz 4 PBefG wird sichergestellt, dass auch diese Anforderungen von dem Unternehmer zu erfüllen sind, der den Verkehr in Konkurrenz zur geplanten Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages eigenwirtschaftlich zu erbringen beantragt.

In § 12 PBefG sind die für die Antragstellung erforderlichen Unterlagen bestimmt. Mit der Ergänzung der Vorschrift (neuer Absatz 2a) werden die Anforderungen für den Nachweis der Kostendeckung der Leistungserbringung sowie der betrieblichen

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Leistungsfähigkeit konkretisiert. Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24. Oktober 2013 (3 C 26/12) hat die durch Landesrecht bestimmte Genehmigungsbehörde zu prüfen, ob ein beantragter eigenwirtschaftlicher Verkehr auch tatsächlich kostendeckend über die gesamte Laufzeit erbracht werden kann. Mit der Konkretisierung der Anforderungen an den Nachweis wird eine bundeseinheitliche Umsetzung der Vorgaben aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes durch die Genehmigungsbehörden der Länder sichergestellt. Dies trägt zudem zur transparenten Gestaltung des Genehmigungsverfahrens für alle Verfahrensbeteiligten bei. Durch eine korrespondierende Regelung in § 13 Absatz 2a Satz 2 PBefG wird sichergestellt, dass ein eigenwirtschaftlicher Konkurrenzantrag zu einer geplanten Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages abzulehnen ist, bei dem der Nachweis der Kostendeckung für den gesamten Genehmigungszeitraum oder der betrieblichen Leistungsfähigkeit nicht geführt werden kann. In § 12 Absatz 3 wird außerdem für den Fall, dass die zuständige Behörde keine Vorabbekanntmachung veröffentlicht hat und dass mehrere eigenwirtschaftliche Anträge vorliegen, eine Verpflichtung der Genehmigungsbehörde zur Anforderung entsprechender Unterlagen im Fall von Zweifeln an der Kostendeckung oder an der betrieblichen Leistungsfähigkeit normiert. Korrespondierend dazu wird in diesen Fällen in § 13 Absatz 2b eine Versagungspflicht für eigenwirtschaftliche Anträge vorgeschrieben, bei denen der Nachweis der Kostendeckung der Leistungserbringung für den gesamten Genehmigungszeitraum oder der betrieblichen Leistungsfähigkeit nicht geführt werden kann.

Eine weitere Ergänzung des § 13 Absatz 2a Satz 4 PBefG soll klarstellen, dass neben den bisher dort genannten Anforderungen an die Verkehrsleistung auch weitere Anforderungen wesentlich sind und damit zwingend zur Ablehnung eines diese Anforderungen nicht erfüllenden eigenwirtschaftlichen Konkurrenzantrages führen. Die derzeit geltende Formulierung des § 13 Absatz 2a Satz 4 PBefG lässt jetzt schon die Einstufung weiterer als der im Gesetz ausdrücklich genannten Kriterien als wesentlich zu (siehe auch Bundestagsdrucksache 17/10857, Seite 23 ff.). Die klarstellende Ergänzung der Regelung führt zu einer bundeseinheitlichen Verfahrensweise, steigert die Transparenz im Genehmigungsverfahren und vermeidet Rechtsstreitigkeiten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

C. Alternativen

Keine.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Regelungen dieses Gesetzentwurfs führen zu keinen zusätzlichen Haushaltsbelastungen auf Bundesebene. Auf der Länderebene können bei den für den ÖPNV zuständigen meist kommunalen Aufgabenträgern in Abhängigkeit von den vor Ort im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung getroffenen Entscheidungen über die Ausschöpfung der durch diesen Gesetzentwurf geschaffenen Ausgestaltungsmöglichkeiten weitere Haushaltsauswirkungen entstehen.

E. Erfüllungsaufwand

E. 1. Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht durch die Regelungen kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

E. 2. Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht durch die Regelungen ein Erfüllungsaufwand in Abhängigkeit von den konkreten Vorgaben der meist kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger. Die Aufgabenträger legen die Anforderungen in Abhängigkeit ihrer finanziellen Rahmenbedingungen fest und müssen dabei auch die Bereitschaft erklären, einen Ausgleich für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 an das nach dieser Verordnung betraute Unternehmen zu leisten.

Weiterer Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft entsteht nicht.

E. 3. Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Insgesamt dürfte sich durch die Änderungen der Mehraufwand für die auf Länderebene zuständigen Genehmigungsbehörden und ÖPNV-Aufgabenträger nicht wesentlich erhöhen. Die durch die Änderung bewirkte Rechts- und Verfahrenssicherheit senkt Aufwand für alle Beteiligten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

F. Weitere Kosten

Für die Wirtschaft, einschließlich mittelständischer Unternehmen, entstehen durch den Gesetzentwurf nur dann Kosten, wenn Unternehmen unter Erfüllung der Vorgaben der Aufgabenträger eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge stellen und damit zur Übernahme dieser Kosten ausdrücklich bereit sind. Eine Verpflichtung zur eigenwirtschaftlichen Antragstellung besteht jedoch nicht. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 29. März 2017

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Prof. Dr. Norbert Lammert
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Absatz 3 des Grundgesetzes den vom Bundesrat in seiner 953. Sitzung am 10. Februar 2017 beschlossenen

> Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes zur Sicherung von Qualitäts- und Sozialstandards im öffentlichen Personennahverkehr (PBefG-Änderungsgesetz)

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Auffassung der Bundesregierung zu dem Gesetzentwurf ist in der als Anlage 2 beigefügten Stellungnahme dargelegt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes zur Sicherung von Qualitäts- und Sozialstandards im öffentlichen Personennahverkehr (PBefG-Änderungsgesetz)

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 5 des Gesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 8a Absatz 2 wird nach Satz 3 folgender Satz eingefügt:

   "Die zuständige Behörde kann in der Vorabbekanntmachung außerdem Anforderungen festlegen

   1. zur Bindung an soziale Standards, insbesondere zu Mindestentgelten und Arbeitsbedingungen nach für die Leistungserbringung im Öffentlichen Personennahverkehr im jeweiligen Bundesland einschlägigen oder nach Landesrecht repräsentativen Tarifverträgen, und

   2. zur Verpflichtung des ausgewählten Betreibers gemäß Artikel 4 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, bei einem Wechsel des Betreibers der von dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag umfassten Verkehrsleistung die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die beim bisherigen Betreiber für die Leistungserbringung beschäftigt waren, zu übernehmen und ihnen die Rechte zu gewähren, auf die sie Anspruch hätten, wenn ein Übergang gemäß § 613a des Bürgerlichen Gesetzbuchs erfolgt wäre; der bisherige Betreiber ist nach Aufforderung durch die zuständige Behörde verpflichtet, alle hierzu erforderlichen Angaben zu machen."

2. § 12 wird wie folgt geändert:

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

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

"(2a) Dem Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr im öffentlichen Personennahverkehr im Sinne von Absatz 6 Satz 1 sind folgende weitere Unterlagen beizufügen:

a) verbindliche Zusicherungen im Sinne von Absatz 1a zur Erfüllung von Anforderungen der Vorabbekanntmachung,

b) Nachweis, dass die beantragte Verkehrsleistung kostendeckend über die gesamte beantragte Laufzeit der Genehmigung erbracht werden kann; der Nachweis erfolgt über die Vorlage einer vollständigen und prüffähigen Kalkulation, in der alle Aufwands- und Ertragspositionen nachvollziehbar dargelegt sind,

c) Nachweis, dass der Antragsteller in der Lage ist, den Betrieb entsprechend dem Antrag aufnehmen zu können; der Nachweis erfolgt über die Vorlage eines Betriebs- und Betriebsvorbereitungskonzepts mit prüffähiger Erläuterung zum Status hinsichtlich der für die Aufnahme benötigten Fahrzeuge, Gebäude, Infrastrukturen, sonstigen Einrichtungen und Mitarbeiter.

Die Genehmigungsbehörde hat weitere Angaben und Unterlagen hinsichtlich Buchstaben b und c zu verlangen, wenn die vorgelegten Unterlagen Zweifel an der Erfüllung der Voraussetzungen begründen. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn der Verkehr in der Vergangenheit nicht eigenwirtschaftlich im Sinne der Anforderungen des § 8 Absatz 4 Satz 2 erbracht worden ist und die Kalkulation erhebliche, nicht plausible Abweichungen von den der beabsichtigten Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zugrunde gelegten Erwartungen der zuständigen Behörde aufweist. Lassen sich die Zweifel auch durch ergänzende Angaben und Unterlagen nicht ausräumen, kann sich die Genehmigungsbehörde zur Aufklärung eines Sachverständigen auf Kosten des Antragstellers bedienen. Angaben und Unterlagen gemäß Satz 1 und 2 sind der zuständigen Behörde zur Stellungnahme zu übermitteln."

b) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

"Im Fall des § 13 Absatz 2b gelten § 12 Absatz 2a Sätze 2 bis 5 entsprechend."

3. § 13 wird wie folgt geändert:

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

a) Absatz 2a wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 werden nach dem Wort "Antrag" die Wörter "keine kostendeckende Erbringung der Verkehrsleistung über die gesamte beantragte Laufzeit der Genehmigung gewährleistet, die Fähigkeit zur rechtzeitigen Aufnahme des Betriebs nicht nachgewiesen ist," eingefügt.

bb In Satz 4 werden das Wort "grundsätzlich" durch das Wort "insbesondere" und die Wörter "der Fahrpläne und zur Barrierefreiheit" durch die Wörter ", und Anpassung der Fahrpläne innerhalb der Genehmigungsdauer, zur Barrierefreiheit, zur Umweltqualität, zu Vertriebs- oder Komfortstandards, Kundenservice und anderen Serviceleistungen sowie zu Anforderungen gemäß § 8a Absatz 2 Satz 4." ersetzt.

b) Dem Absatz 2b wird folgender Satz angefügt:

"Im Fall des Satzes 1 ist die Genehmigung zu versagen, wenn die beantragte Verkehrsleistung nicht kostendeckend über die gesamte beantragte Laufzeit der Genehmigung erbracht werden kann oder die Fähigkeit zur rechtzeitigen Aufnahme des Betriebs nicht nachgewiesen ist."

Artikel 2
Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Begründung:

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Mit der zum 1. Januar 2013 in Kraft getretenen Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wurde das Personenbeförderungsrecht an die Neuregelung 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 angepasst. Dabei hat der Gesetzgeber den bislang im PBefG verankerten genehmigungsrechtlichen Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre (§ 8 Absatz 4 PBefG) grundsätzlich beibehalten. Damit ist es Unternehmern möglich, bei nur unwesentlicher Abweichung von in einer Vorabbekanntmachung festgelegten Anforderungen der nach Landesrecht bestimmten Aufgabenträger trotz einer nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 beabsichtigten Vergabe die Verkehrsleistung eigenwirtschaftlich zu erbringen.

Aktuelle Fälle derartiger Konkurrenzsituationen haben gezeigt, dass das derzeit gültige PBefG Lücken im Hinblick auf die Sicherung sozialer Standards des im öffentlichen Personennahverkehr eingesetzten Personals, im Hinblick auf eine detailliert geregelte Überprüfung der Kalkulation eigenwirtschaftlicher Anträge in Anknüpfung an ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes sowie im Hinblick auf die rechtssichere Absicherung weiterer Qualitätsstandards bei der Beurteilung der Genehmigungsanträge durch die Genehmigungsbehörden aufweist und deshalb einer Anpassung bedarf. Die meist kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger haben nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 Gestaltungsrechte, die zur Erlangung von Rechtssicherheit auch auf eigenwirtschaftliche Verkehre Anwendung finden müssen. Daher sollen die Aufgabenträger verkehrliche, soziale und umweltbezogene Anforderungen wirksam definieren können, die dann auch von einem Unternehmer, der die Verkehrsleistung eigenwirtschaftlich erbringen möchte, umfassend und für die gesamte Genehmigungsdauer erfüllt werden müssen. Zudem muss auch sichergestellt werden, dass für den Genehmigungswettbewerb eigenwirtschaftlicher Unternehmer untereinander ebenfalls gleiche Bedingungen auch in Bezug auf die Einhaltung sozialer Standards vorgegeben werden können, um Wettbewerbsverzerrungen und Lohndumping zu verhindern.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zur Sicherung einer bundeseinheitlichen Genehmigungspraxis und raschen Erlangung einer bundesweiten Rechtssicherheit ist dafür die Änderung des PBefG erforderlich.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Durch eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes werden einzelne Regelungen zum Antrags- und Genehmigungsverfahren für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angepasst. Dabei bleibt der im Gesetz geregelte grundsätzliche Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre im Genehmigungsverfahren erhalten. Dieser wird nur insoweit konkretisiert, dass von den Aufgabenträgern im Rahmen der Vorabbekanntmachung vorgegebene soziale und qualitative Standards im Interesse der Beschäftigten und der Fahrgäste auch als Vorgaben für die Genehmigung eigenwirtschaftlicher Verkehre gelten und die Kostendeckung der beantragten Verkehrsleistung für die gesamte Genehmigungsdauer nachzuweisen ist.

Dazu wird in § 8a Absatz 2 (neuer Satz 4) PBefG klargestellt, dass die Aufgabenträger in der Vorabbekanntmachung, in der die konkreten Anforderungen an die Verkehrsleistung definiert werden, sowohl die Vorgabe von Mindestentgelten nach einschlägigen Tarifverträgen bzw. für den Fall entsprechender landesgesetzlicher Regelung repräsentativen Tarifverträgen als auch den Übergang der Beschäftigten zu den bisherigen Bedingungen im Falle eines Betreiberwechsels und weitere soziale Standards festlegen können. Dies entspricht den europarechtlichen Regelungen des Artikels 4 Absätze 5 und 6 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie den in der Mehrzahl der Bundesländer bestehenden Tariftreuegesetzen. Durch eine korrespondierende Regelung in § 13 Absatz 2a Satz 4 PBefG wird sichergestellt, dass auch diese Anforderungen von dem Unternehmer zu erfüllen sind, der den Verkehr in Konkurrenz zur geplanten Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages eigenwirtschaftlich zu erbringen beantragt.

In § 12 PBefG sind die für die Antragstellung erforderlichen Unterlagen bestimmt. Mit der Ergänzung der Vorschrift (neuer Absatz 2a) werden die Anforderungen für den Nachweis der Kostendeckung der Leistungserbringung sowie der betrieblichen Leistungsfähigkeit konkretisiert. Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24. Oktober 2013 (3 C 26/12) hat die durch Landesrecht bestimmte Genehmigungsbehörde zu prüfen, ob ein beantragter eigenwirtschaftlicher Verkehr auch tatsächlich kostendeckend über die gesamte Laufzeit erbracht werden kann. Mit der Konkretisierung der Anforderungen an den Nachweis wird eine bundeseinheitliche

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Umsetzung der Vorgaben aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes durch die Genehmigungsbehörden der Länder sichergestellt. Dies trägt zudem zur transparenten Gestaltung des Genehmigungsverfahrens für alle Verfahrensbeteiligten bei. Durch eine korrespondierende Regelung in § 13 Absatz 2a Satz 2 PBefG wird sichergestellt, dass ein eigenwirtschaftlicher Konkurrenzantrag zu einer geplanten Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages abzulehnen ist, bei dem der Nachweis der Kostendeckung für den gesamten Genehmigungszeitraum oder der betrieblichen Leistungsfähigkeit nicht geführt werden kann. In § 12 Absatz 3 wird außerdem für den Fall, dass die zuständige Behörde keine Vorabbekanntmachung veröffentlicht hat und dass mehrere eigenwirtschaftliche Anträge vorliegen, eine Verpflichtung der Genehmigungsbehörde zur Anforderung entsprechender Unterlagen im Fall von Zweifeln an der Kostendeckung oder an der betrieblichen Leistungsfähigkeit normiert. Korrespondierend dazu wird in diesen Fällen in § 13 Absatz 2b eine Versagungspflicht für eigenwirtschaftliche Anträge vorgeschrieben, bei denen der Nachweis der Kostendeckung der Leistungserbringung für den gesamten Genehmigungszeitraum oder der betrieblichen Leistungsfähigkeit nicht geführt werden kann.

Eine weitere Ergänzung des § 13 Absatz 2a Satz 4 PBefG soll klarstellen, dass neben den bisher dort genannten Anforderungen an die Verkehrsleistung auch weitere Anforderungen wesentlich sind und damit zwingend zur Ablehnung eines diese Anforderungen nicht erfüllenden eigenwirtschaftlichen Konkurrenzantrages führen. Die derzeit geltende Formulierung des § 13 Absatz 2a Satz 4 PBefG lässt jetzt schon die Einstufung weiterer als der im Gesetz ausdrücklich genannten Kriterien als wesentlich zu (siehe auch Bundestagsdrucksache 17/10857, Seite 23 ff.). Die klarstellende Ergänzung der Regelung führt zu einer bundeseinheitlichen Verfahrensweise, steigert die Transparenz im Genehmigungsverfahren und vermeidet Rechtsstreitigkeiten.

Sämtliche in der Vorabbekanntmachung vom Aufgabenträger definierten Anforderungen müssen später auch Gegenstand seiner Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sein. Damit ist weiterhin sichergestellt, dass nur solche Anforderungen vom Aufgabenträger in der Vorabbekanntmachung definiert werden, zu deren Finanzierung über einen Ausgleich dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung nach den Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 er auch bereit und in der Lage ist. Dabei steht dem Aufgabenträger als zuständiger Behörde das Wahlrecht zu, den Ausgleich über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 oder allgemeine Vor-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

schriften nach Artikel 3 Absatz 2 (beschränkt auf die Regelung von Höchsttarifen) auszugestalten.

III. Alternativen

Zu den Regelungen bestehen keine sinnvollen Alternativen.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 (Straßenverkehr), Nummer 12 (Arbeitsrecht einschließlich der Betriebsverfassung) und Nummer 7 (öffentliche Fürsorge) des Grundgesetzes. Das Personenbeförderungsgesetz enthält den gesetzlichen Rahmen für den Marktzugang im gewerblichen Straßenpersonenverkehr. Die Unternehmen operieren häufig bundesweit. Unterschiedliche Regelungen durch einzelne Länder würden das Gewerbe erheblich belasten und zu Schwierigkeiten bei Kontrollen führen. Eine bundesrechtliche Regelung ist deshalb zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit erforderlich. Die vorgenommenen Änderungen bewegen sich in diesem gesetzlichen Rahmen.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Der Gesetzentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und mit den völkerrechtlichen Verträgen, die die Bundesrepublik Deutschland geschlossen hat, vereinbar.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Die Ergänzungen und Klarstellungen führen zu einer bundeseinheitlichen Verwaltungspraxis und tragen zur Transparenz in den Genehmigungsverfahren bei. Sie bilden damit einen Beitrag zur Verwaltungsvereinfachung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Die Regelungen dieses Gesetzes sind relevant für die Stärkung einer nachhaltigen Mobilität durch die Sicherung eines qualitativ angemessenen und für die Genehmigungslaufzeit weitgehend gesicherten Angebots im öffentlichen Personennahverkehr.

3. Demografische Auswirkungen

Der Gesetzentwurf hat keine spezifischen demografischen Auswirkungen.

4. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Regelungen dieses Gesetzentwurfs führen zu keinen zusätzlichen Haushaltsbelastungen auf Bundesebene. Auf der Länderebene können bei den für den ÖPNV zuständigen meist kommunalen Aufgabenträgern in Abhängigkeit von den vor Ort im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung getroffenen Entscheidungen über die Ausschöpfung der durch diesen Gesetzentwurf geschaffenen Ausgestaltungsmöglichkeiten weitere Haushaltsauswirkungen entstehen.

5. Erfüllungsaufwand

5.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht durch die Regelungen kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

5.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft entsteht durch die Regelungen ein Erfüllungsaufwand in Abhängigkeit von den konkreten Vorgaben der meist kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger. Die Aufgabenträger legen die Anforderungen in Abhängigkeit ihrer finanziellen Rahmenbedingungen fest und müssen dabei auch die Bereitschaft erklären, einen Ausgleich für die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 an das nach dieser Verordnung betraute Unternehmen zu leisten.

Weiterer Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft entsteht nicht.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

5.3 Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Insgesamt dürfte sich durch die Änderungen der Mehraufwand für die auf Länderebene zuständigen Genehmigungsbehörden und ÖPNV-Aufgabenträger nicht wesentlich erhöhen. Die durch die Änderung bewirkte Rechts- und Verfahrenssicherheit senkt Aufwand für alle Beteiligten.

6. Weitere Kosten

Für die Wirtschaft, einschließlich mittelständischer Unternehmen, entstehen durch den Gesetzentwurf nur dann Kosten, wenn Unternehmen unter Erfüllung der Vorgaben der Aufgabenträger eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge stellen und damit zur Übernahme dieser Kosten ausdrücklich bereit sind. Eine Verpflichtung zur eigenwirtschaftlichen Antragstellung besteht jedoch nicht. Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

7. Weitere Gesetzesfolgen

Die gleichstellungspolitischen Auswirkungen der Gesetzesänderungen wurden geprüft. Nach dem Ergebnis der Relevanzprüfung sind die Regelungen gleichstellungspolitisch ausgewogen. Die Gleichstellung von Frauen und Männern in der Sprache ist gewahrt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)

Zu Nummer 1

In § 8a Absatz 2 Satz 4 PBefG wird klargestellt, dass die Aufgabenträger in der Vorabbekanntmachung, in der die konkreten Anforderungen an die Verkehrsleistung definiert werden, sowohl die die Vorgabe von Mindestentgelten nach einschlägigen oder - soweit diese nach Landesrecht festgelegt sind - repräsentativen Tarifverträgen als auch den Übergang der Beschäftigten zu den bisherigen Bedingungen im Falle eines Betreiberwechsels und weitere soziale Standards festlegen können. Dies entspricht den europarechtlichen Regelungen des Artikels 4 Absätze 5 und 6 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie den in der Mehrzahl der Bundesländer bestehenden Tariftreuegesetzen. Weiterhin wird der bisherige Betreiber dazu verpflichtet, der zuständigen Behörde auf deren Verlangen alle für eine Aufnahme in die Vorabbekanntmachung erforderlichen Angaben zu machen.

Nimmt der Aufgabenträger die Verpflichtung zur Übernahme der Beschäftigten in die Vorabbekanntmachung auf, beschränkt sich das Verlangen auf diejenigen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die für die Erbringung der übergehenden Verkehrsleistung unmittelbar erforderlich sind. Der Aufgabenträger soll dabei Regelungen vorsehen, durch die eine missbräuchliche Anpassung tarifvertraglicher Regelungen zu Lasten des neuen Betreibers zwischen der Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung und der Übernahme des Betriebes ausgeschlossen wird. Die Regelungen des § 613a BGB finden entsprechende Anwendung.

Durch eine korrespondierende Regelung in § 13 Absatz 2a Satz 4 PBefG wird sichergestellt, dass entsprechend durch die zuständige Behörde vorabbekanntgemachte Anforderungen auch von dem Unternehmer zu erfüllen sind, der den Verkehr in Konkurrenz zur geplanten Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages eigenwirtschaftlich zu erbringen beantragt.

Sämtliche in der Vorabbekanntmachung vom Aufgabenträger definierten Anforderungen müssen später auch Gegenstand seiner Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sein. Damit ist weiterhin sichergestellt, dass nur solche Anforderungen vom Aufgabenträger in der Vorabbekanntmachung definiert werden, zu deren Finanzierung über einen Ausgleich dieser gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung nach den Regelungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 er auch bereit und

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

in der Lage ist. Dabei steht dem Aufgabenträger als zuständiger Behörde das Wahlrecht zu, den Ausgleich über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 oder allgemeine Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 (beschränkt auf die Regelung von Höchsttarifen) auszugestalten.

Zu Nummer 2

Zu Buchstabe a

In § 12 PBefG sind die für die Antragstellung erforderlichen Unterlagen bestimmt. Mit der Ergänzung der Vorschrift (neuer Absatz 2a) werden im Fall der Vorabbekanntmachung einer Vergabeabsicht durch die zuständige Behörde für eigenwirtschaftliche Konkurrenzanträge einerseits die Vorlage eventueller verbindlicher Zusicherungen im Hinblick auf Anforderungen aus der Vorabbekanntmachung vorgeschrieben und andererseits die Anforderungen für den Nachweis der Kostendeckung der beantragten Verkehrsleistung für die gesamte beantragte Genehmigungsdauer sowie der betrieblichen Leistungsfähigkeit konkretisiert. Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 24. Oktober 2013 (3 C 26/12) hat die durch Landesrecht bestimmte Genehmigungsbehörde zu prüfen, ob ein beantragter eigenwirtschaftlicher Verkehr auch tatsächlich kostendeckend für die gesamte beantragte Genehmigungsdauer erbracht werden kann.

Nach der Regelung im Absatz 2a sind dem eigenwirtschaftlichen Antrag eine prüffähige Kalkulation der erwarteten Kosten und Erträge beizufügen, aus der sich nachweisen lässt, dass sich die beantragte Verkehrsleistung über die gesamte Genehmigungsdauer auch tatsächlich kostendeckend erbringen lässt. Ohne einen entsprechenden Nachweis bestünde das erhebliche Risiko, dass eine eigenwirtschaftliche Erbringung zwar beantragt wird, sich aber tatsächlich unter den in der Vorabbekanntmachung definierten Anforderungen nicht oder nicht vollständig darstellen lässt.

Als weiteren Bestandteil des eigenwirtschaftlichen Antrags wird ein Betriebskonzept mit einem Betriebsvorbereitungskonzept gefordert. Denn es muss sichergestellt werden, dass die Verkehrsleistung auch im Falle ihrer eigenwirtschaftlich beantragten Erbringung nahtlos aufgenommen und dauerhaft durchgeführt werden kann.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

In Zweifelsfällen muss die Genehmigungsbehörde weitere Nachweise verlangen, wenn die vorgelegten Unterlagen zur Beurteilung des eigenwirtschaftlichen Antrages nicht ausreichen. Dies ist insbesondere der Fall, wenn die eigenwirtschaftlich beantragte Verkehrsleistung in der Vergangenheit nicht eigenwirtschaftlich im Sinne des § 8 Absatz 4 Satz 2 PBefG erbracht wurde, also Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 3 Absatz 1 oder einer Betrauung nach Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 war und die vorgelegte Kalkulation von den Prognosen des Aufgabenträgers als zuständiger Behörde abweichen.

Der im PBefG kodifizierte Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit darf sich zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen und der berechtigten Interessen der Aufgabenträger an einer ausreichenden Verkehrsbedienung nur auf solche Verkehre erstrecken, die auch über die gesamte Genehmigungsdauer kostendeckend erbracht werden können. Die Regelung dient auch dem Schutz konkurrierender Unternehmer im Genehmigungswettbewerb.

Zusätzlich wird eine Verpflichtung zur Weitergabe der entsprechenden Angaben und Nachweise an die zuständige Behörde normiert, um dieser eine Stellungnahme dazu zu ermöglichen, die in die Beurteilung der Genehmigungsbehörde einfließen können soll.

Mit der Konkretisierung der Anforderungen an den Nachweis wird eine bundeseinheitliche Umsetzung der Vorgaben aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes durch die Genehmigungsbehörden der Länder sichergestellt. Dies trägt zudem zur transparenten Gestaltung des Genehmigungsverfahrens für alle Verfahrensbeteiligten bei.

Darüber hinaus muss im Antrag umfassend und nachprüfbar erläutert werden, ob der antragstellende Unternehmer auch im Hinblick auf die erforderlichen Fahrzeuge, Gebäude (z. B. Abstellmöglichkeiten, Werkstatteinrichtungen, Verwaltung), Infrastrukturen (z. B. Haltestelleneinrichtungen, Betriebsleitsysteme), sonstigen Einrichtungen (z. B. Kundencenter) in der Lage ist, den Betrieb entsprechend den Anforderungen aus der Vorabbekanntmachung aufzunehmen.

Durch eine korrespondierende Regelung in § 13 Absatz 2a Satz 2 PBefG wird sichergestellt, dass ein eigenwirtschaftlicher Konkurrenzantrag zu einer geplanten Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages abzulehnen ist, bei dem der Nachweis der Kostendeckung der Leistungserbringung für den gesamten Genehmi-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

gungszeitraum oder der betrieblichen Leistungsfähigkeit nicht geführt werden kann (siehe auch Begründung zu Nummer 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa).

Zu Buchstabe b

Die Ergänzung der Regelung des § 12 Absatz 3 PBefG bewirkt, dass die Genehmigungsbehörde in den Fällen des Vorliegens mehrerer eigenwirtschaftlichere Anträge im Zweifelsfall die Nachweise über die Kostendeckung der Leistungserbringung für den beantragten Genehmigungszeitraum und das Betriebs- und Betriebsaufnahmekonzept gemäß § 12 Absatz 2a PBefG, verlangen muss, auch wenn die zuständige Behörde keine Vorabbekanntmachung veröffentlicht hat. Dies sichert einen fairen Genehmigungswettbewerb für solche eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen.

Durch eine korrespondierende Regelung in § 13 Absatz 2b PBefG wird sichergestellt, dass ein diese Anforderungen nicht erfüllender eigenwirtschaftlicher Antrag abzulehnen ist (siehe auch Begründung zu Nummer 3 Buchstabe b).

Zu Nummer 3

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Korrespondierende Regelung zur Änderung des § 12 PBefG (siehe auch Begründung zu Nummer 2 Buchstabe a. Hierdurch wird sichergestellt, dass ein eigenwirtschaftlicher Konkurrenzantrag zu einer geplanten Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages abzulehnen ist, wenn der Nachweis der Kostendeckung der Leistungserbringung für den gesamten Genehmigungszeitraum nicht geführt werden kann oder der Unternehmer nicht in der Lage ist, den Betrieb entsprechend der Anforderungen in der Vorabbekanntmachung aufzunehmen.

Zu Doppelbuchstabe bb

Die Vorgabe von Mindestentgelten und Arbeitsbedingungen nach einschlägigen Tarifverträgen oder repräsentativen Tarifverträgen, wie sie in der Mehrzahl der Bundesländer in Tariftreuegesetzen näher geregelt ist, sowie die Regelung des Artikels 4 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zum Beschäftigtenübergang finden nur unmittelbare Anwendung auf Vergaben von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Eigenwirt-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

schaftliche Verkehrsleistungen werden nicht auf der Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erbracht. Dennoch besteht die Regelungsbefugnis des Bundesgesetzgebers, die Erfüllung der sozialen Standards auch als Voraussetzung der Genehmigung einer eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistung zu bestimmen, wenn sie in Konkurrenz zu einer geplanten Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages beantragt wird. Dies ist zur Erlangung von bundesweiter Rechtssicherheit geboten.

Die weiteren Ergänzungen des § 13 Absatz 2a Satz 4 PBefG sollen klarstellen, dass neben den bisher genannten Anforderungen an die Verkehrsleistung auch weitere Anforderungen wesentlich sein und damit zur Ablehnung eines diese Anforderungen nicht erfüllenden eigenwirtschaftlichen Konkurrenzantrages führen können.

Dies betrifft die Notwendigkeit, Fahrpläne auch während der Genehmigungslaufzeit an die örtlichen Gegebenheiten (z. B. veränderte Schulanfangszeiten, Fahrplanänderungen im Schienenpersonennahverkehr) anzupassen. Ebenso ist die Einhaltung von Umweltstandards als wesentlich einzustufen, um den örtlichen Erfordernissen insbesondere an die Luftreinhaltung zu genügen, zu der auch der ÖPNV den erforderlichen Beitrag leisten muss. Als weitere wesentliche Bestandteile werden Vertriebs- oder Komfortstandards sowie Kundenservice und andere Serviceleistungen eingeführt, da diese ebenfalls sehr bedeutsame Elemente eines kundenfreundlichen ÖPNV-Systems sind.

Die Formulierung "insbesondere" am Beginn der Aufzählung verdeutlicht, dass es sich bei den Kriterien um eine nicht abschließende Benennung der wesentlichen Bestandteile handelt. Die derzeit geltende Formulierung des § 13 Absatz 2a Satz 4 PBefG lässt jetzt schon die Einstufung weiterer als der im Gesetz ausdrücklich genannten Kriterien als wesentlich zu (siehe auch Bundestagsdrucksache 17/10857, Seite 23 ff.).

Die klarstellende Ergänzung der Regelung führt zu einer bundeseinheitlichen Verfahrensweise und steigert die Transparenz im Genehmigungsverfahren.

Zu Buchstabe b

Korrespondierende Regelung zur Änderung des § 12 Absatz 3 PBefG (siehe auch Begründung zu Nummer 2 Buchstabe b). Hierdurch wird sichergestellt, dass im Fall mehrerer konkurrierender eigenwirtschaftlicher Anträge ein Antrag im Genehmigungswettbewerb abzulehnen ist, wenn der Nachweis der Kostendeckung der

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Leistungserbringung für den gesamten beantragten Genehmigungszeitraum nicht geführt werden kann oder der Unternehmer nicht in der Lage ist, den Betrieb entsprechend der Anforderungen in der Vorabbekanntmachung aufzunehmen.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten)

Das Gesetz soll am Tag nach der Verkündung in Kraft treten.

Die neuen Regelungen tragen zur Erhöhung der Rechtssicherheit bei und stärken die Rolle der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger. Die Regelungen sollen so schnell wie möglich genutzt werden können.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Anlage 2

Stellungnahme

der Bundesregierung

zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes zur Sicherung von Qualitäts- und Sozialstandards im öffentlichen Personennahverkehr (PBefG-Änderungsgesetz)

1. Allgemeine Bemerkungen

Mit dem Gesetzentwurf des Bundesrates soll das Personenbeförderungsgesetz in mehreren Punkten geändert werden, um Lücken zu schließen, die sich seit der letzten Novelle des Personenbeförderungsgesetzes im Jahr 2012 gezeigt haben. Das Bundeministerium für Verkehr und digitalen Infrastruktur (BMVI) hat gemäß § 66 PBefG einen Bericht über die Auswirkungen der Gesetzesnovelle vorgelegt (BT-Drucks. 18/11160). Hieraus wird deutlich, dass die Gesetzesnovelle insbesondere von den betroffenen Interessenverbänden unterschiedlich bewertet wird und zum Teil auch Korrekturen gefordert werden.

Aus Sicht der Bundesregierung ist es angezeigt, vor einer weiteren Gesetzesänderung sämtliche Änderungsvorschläge im Zusammenhang zu prüfen und zu bewerten. Hierbei sind die Änderungsvorschläge aus dem Gesetzesantrag, aber auch andere, zum Teil gegenläufige Vorschläge einzubeziehen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

2. Zu Artikel 1 Nummer 1 (Änderung des § 8a Absatz 2 PBefG)

Die Befugnis zur Festlegung von Anforderungen zur Bindung an soziale Standards und zur Verpflichtung des ausgewählten Betreibers, die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die beim bisherigen Betreiber für die Leistungserbringung beschäftigt waren, zu übernehmen, folgt bereits aus Artikel 4 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Diese Verordnung ist allerdings nur für die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen anzuwenden und gilt nicht für die Genehmigung von eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen. Die vorgeschlagene Gesetzesänderung soll diesem Defizit abhelfen.

Die Aufgabenträger sind nach Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 berechtigt, Verkehrsleistungen in ihrem Zuständigkeitsbereich durch einen Dienstleistungsauftrag direkt an ein eigenes Unternehmen zu vergeben. In der Praxis ist zu beobachten, dass hierbei häufig auch Verkehre einbezogen werden, die bisher eigenwirtschaftlich erbracht wurden. Zwar sind eigenwirtschaftliche Anträge nach § 8 Absatz 4 Satz 1 in Verbindung mit § 13 Absatz 2 PBefG vorrangig zu genehmigen. Mit der vom Bundesrat vorgeschlagenen Gesetzesänderung würden jedoch die Bedingungen für die Genehmigungsfähigkeit ganz erheblich verschärft werden.

Bei der vom Bundesrat begehrten Änderung handelt es sich um eine ganz zentrale Weichenstellung, bei der politischer Diskussionsbedarf gesehen wird.

3. Zu Artikel 1 Nummer 2 (Änderung des § 12 PBefG)

Mit der Gesetzesänderung sollen die Unternehmer, die einen eigenwirtschaftlichen

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Verkehr beantragen, den Nachweis erbringen, dass die beantragte Verkehrsleistung kostendeckend über die gesamte beantragte Laufzeit erbracht werden kann. Nach Auffassung der Bundesregierung ist zweifelhaft, ob dieser Nachweis tatsächlich über den gesamten Genehmigungszeitraum – im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen sind bis zu 10 Jahren möglich - erbracht werden kann und welche Nachweise im Einzelnen zur Erfüllung einer solchen gesetzlichen Regelung erforderlich wären. Es besteht noch erheblicher Prüfungsbedarf.

4. Zu Artikel 1 Nummer 3 (Änderung des § 13 PBefG)

Nach der geltenden Regelung in § 13 Absatz 2a Satz 3 und 4 PBefG ist ein eigenwirtschaftlicher Antrag, der dem bisherigen Verkehrsangebot entspricht und nur unwesentlich von den Anforderungen des Aufgabenträgers abweicht, zu genehmigen. Mit der Gesetzesänderung sollen die Anforderungen, die als wesentlich gelten, deutlich erweitert und damit die Genehmigungsvoraussetzungen für eigenwirtschaftliche Verkehre verschärft werden. Auch hier sieht die Bundesregierung noch erheblichen Prüfungsbedarf.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.