



# Was die Bundesländer wollten und was sie erreicht haben

Susanne Müller

Referentin im Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen



## Gliederung

Was die Länder wollten

Was die Länder erreicht haben

1. Ausprägung des Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehre
2. Ausschließliche Rechte
3. Zulässigkeit der Direktvergabe
4. Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs
5. Barrierefreiheit im ÖPNV und Fernbusverkehr

Ziele des Landes NRW erreicht ?!

Neuerungen für die Genehmigungsbehörden

Zusammenfassende Bewertung



## Was die Länder wollten

Oktober 2010: Verabschiedung eines fachlich abgestimmten Gesetzentwurfs im  
**Bund/Länder Fachausschuss „Straßenpersonenverkehr“ (BLFA)**

### **Wesentliche Inhalte:**

- Stärkere Berücksichtigung der Aufgabenträgerinteressen (Stärkung des Nahverkehrsplanes)
- Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre
- Ausschließliche Rechte
- Fernbusliberalisierung ja, aber Schutz des Nahverkehrs

Januar 2011: Anhörung zu einem davon erheblich abweichenden Gesetzentwurf des BMVBS

- Keine weitergehende Einflussmöglichkeit des Aufgabenträgers gegenüber bisheriger Rechtslage
- Nur unzureichender Schutz des Nahverkehrs bei Fernbusliberalisierung



## Was die Länder wollten

September 2011: Einbringung von Regierungs- und Alternativentwurf in Bundestag und Bundesrat

### **Bundesratsmehrheit für folgende wesentliche Inhalte:**

- Anträge, die BLFA-Entwurf entsprechen
- Ausdrückliche Regelung der Direktvergabemöglichkeit (Hintergrund: Rechtsprechung BGH/ OLG NRW)
- Länderöffnungsklausel zu flexiblen Bedienformen (Hintergrund: unsichere Rechtslage in Sachsen-Anhalt)
- Regelungen zur Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan und für den Fernbuslinienverkehr



## Was die Länder wollten

Februar 2012: Anhörung zu beiden Entwürfen im Bundestags-Verkehrsausschuss

Mai 2012: Beginn der Sondierungsgespräche der Bundestagsfraktionen von CDU/CSU, SPD, FDP und Bündnis 90/Die Grünen unter Beteiligung BMVBS und einzelner Ländervertreter

September 2012: Einigung auf Kompromiss und gemeinsamen Änderungsantrag

27.09.2012: Verabschiedung PBefG-Novelle im Bundestag

18.10.2012: einstimmige Beschlussempfehlung des Bundesrats-Verkehrsausschusses

02.11.2012: Zustimmung des Bundesrates

**Ergebnis: Drei Jahre nach Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 endlich nationales Recht angepasst!**



## Was die Länder wollten

### Ziele des Landes Nordrhein-Westfalen

NRW-Koalitionsvertrag (Seite 97):

*„Das Personenbeförderungsgesetz muss **rechtssicher** an die neue EU-Verordnung für den ÖPNV angepasst werden. Das Land wird sich im Bundesrat für eine europarechtskonforme und **kommunalfreundliche Anpassung** des Gesetzes einsetzen. Wir erwarten vom Bund einen Gesetzesvorschlag, der den **kommunalen Gestaltungsanspruch im ÖPNV mit der unternehmerischen Initiative zur Erbringung der Verkehrsleistung verbindet.**“*



## Was die Länder erreicht haben

### 1. Ausprägung des Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehre

Länderinteresse (BLFA-Entwurf)	PBefG 2013
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Europarechtskonforme Definition eigenwirtschaftliche Verkehre</li>   <li>- Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre sollte bleiben,                             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ aber Versagungsgrund bei <u>Abweichung vom Nahverkehrsplan</u> und <u>Zusicherung des Aufgabenträgers zur Vergabe eines Dienstleistungsauftrags</u></li> </ul> </li>   <li>- Verhinderung von „Rosinenpicken“ durch Versagungsgrund in § 13 Absatz 2 PBefG</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Definition eigenwirtschaftliche Verkehre, wie europarechtlich in VO (EG) Nr. 1370/2007 festgelegt</li>   <li>- „relativer“ Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Genehmigung eines eigenwirtschaftlichen Konkurrenzantrages, wenn er in allen Bestandteilen (1.) <u>mindestens dem bisherigen Verkehrsangebot entspricht</u> und (2.) <u>von den darüber hinausgehenden Vorgaben des AT in Vorabbekanntmachung nur unwesentlich abweicht</u></li> </ul> </li>   <li>(Zusammenspiel §§ 12 Absatz 6, 13 Absatz 2 a, 16 Absatz 3)</li>   <li>- Verhinderung von „Rosinenpicken“ durch Versagungsgrund in § 13 Absatz 2 Satz 1 Nr. 3 d)</li> </ul>



## Was die Länder erreicht haben

### 1. Ausprägung des Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehre

#### Bewertung:

- Gestaltungsmöglichkeit des Aufgabenträger gewahrt, jedoch nur im Umfang der tatsächlich finanziellen Möglichkeiten
- Schutz eigenwirtschaftlicher Unternehmen vor überzogenen Anforderungen des Aufgabenträgers

#### Fazit:

- Umständlich formulierte Regelung, aber gelungener sachlicher Kompromiss, der ein Ausgleich zwischen den Interessen des Aufgabenträgers und der Verkehrsunternehmer darstellt
- Länderinteressen verwirklicht





## Was die Länder erreicht haben

### 2. Ausschließliche Rechte

Länderinteresse (BLFA-Entwurf)	PBefG 2013
<ul style="list-style-type: none"><li>- Genehmigung = kein ausschließliches Recht i.S.v. Artikel 2 f) der VO (EG) Nr. 1370/2007</li><li>- aber Schutz von Verkehrsleistungen durch Gewährung eines ausschließlichen Rechts durch Aufgabenträger unter engen Anforderungen ermöglichen</li><li>- Nachprüfung durch die Genehmigungsbehörde</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Genehmigung = kein ausschließliches Recht i.S.v. Artikel 2 f) der VO (EG) Nr. 1370/2007</li><li>- Gewährung ausschließlichen Rechts durch den Aufgabenträger unter den Voraussetzungen des § 8 a Absatz 8 möglich</li><li>- Nachprüfung durch die Genehmigungsbehörde (§ 13 Absatz 2 Satz 1 Nr. 2)</li></ul>

Bewertung: europarechtskonforme Regelung

Fazit: Länderinteressen verwirklicht



## Was die Länder erreicht haben

### 3. Zulässigkeit von Direktvergaben

Länderinteresse (Bundesratsbeschluss)	PBefG 2013
<p>- Nach Entscheidung OLG Düsseldorf im Sommer 2011 ausdrückliche Regelung unbedingt erforderlich</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Bundes- und Landesrecht können Direktvergabe entgegenstehen</li> <li>➤ Handlungsspielraum des AT, den die VO (EG) Nr. 1370/2007 gibt, sollte rechtssicher geregelt werden</li> </ul> <p>- Kein Interessenbekundungsverfahren, wie es der Regierungsentwurf vorsah (EU-VO stellt genügend Anforderungen an Direktvergaben auf)</p>	<p>- Ausdrückliche Regelung der Zulässigkeit von Direktvergaben (an interne Betreiber und bei Aufträgen unterhalb bestimmter Wert- oder Leistungsgrenzen) in § 8 a Absatz 3</p> <p>- Kein Interessenbekundungsverfahren (Regierungsentwurf), sondern nur Informationspflicht gegenüber an der Information interessierten Beteiligten</p>

### Bewertung / Fazit:

- Deutliche Erhöhung der Rechtssicherheit für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen
- Länderinteressen verwirklicht



## Was die Länder erreicht haben

### 4. Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs

Länderinteresse (BLFA-Entwurf / Bundesratsbeschluss)	PBefG 2013
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Genehmigung von Fernbuslinien mit erleichterten Voraussetzungen für Tarif und Fahrplan</li> <li>- Kein Konkurrenzschutz von anderen Fernbuslinien</li> <li>- <u>Entfernungsunabhängiger</u> Schutz des straßengebundenen ÖPNV und SPNV bei Beeinträchtigung oder Verletzung ausschließlicher Rechte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Genehmigung mit erleichterten Bedingungen für Tarif und Fahrplan (§ 45 Absatz 2)</li> <li>- Kein Konkurrenzschutz zu anderen Fernbuslinien</li> <li>- Bedienungsverbot für Fernbusse unter 50 km oder bei Erreichbarkeit mit SPNV innerhalb einer Stunde (§ 42 a)</li> <li>- Berichtspflicht der Bundesregierung im Jahr 2017 (§ 66)</li> </ul>



## Was die Länder erreicht haben

### 4. Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs

#### Bewertung:

- Weniger Schutz des staatlich finanzierten Nahverkehrs als durch Länder gewünscht
- In Randlagen evtl. im Einzelfall Gefährdung des Eisenbahnverkehrs nicht auszuschließen (Für NRW werden keine bis minimale Auswirkungen auf SPNV gesehen)

#### Fazit:

- Im Lichte des Gesamtkompromisses für die Länder hinnehmbare Regelung;
- Bericht der Bundesregierung im Jahr 2017 bleibt abzuwarten



## Was die Länder erreicht haben

### 5. Barrierefreiheit im ÖPNV und beim Fernbus

Länderinteresse (Bundesratsbeschluss)	PBefG 2013
- Barrierefreier ÖPNV ab 2022 mit Regelungen zur Betriebspflicht	- ÖPNV: Barrierefreiheit ab 2022 im Nahverkehrsplan; Ausnahmen nur in begründeten Einzelfällen; keine Regelung zur Betriebspflicht
- Barrierefreie Fernbusse ab 2017	- Fernbus: Neu eingesetzte Busse ab 2016, ab 2020 alle Busse 2 Rollstuhlplätze mit Einstiegshilfe

### Bewertung / Fazit:

- Regelung nur von technisch und finanziell leistbaren Anforderungen
- Fachlich ausgewogene Regelung, die vor dem Hintergrund der UN-Konvention auch erforderlich ist
- Länderinteressen verwirklicht



## Ziele des Landes Nordrhein-Westfalen erreicht ?!

- Neues PBefG 2013 schafft mehr Rechtssicherheit
- Kommunalfreundliche Lösung durch nur „relativen“ Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre, Absicherung Direktvergabe und Gewährungsmöglichkeit ausschließlicher Rechte
- Kompromiss zum relativen Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre sichert Gestaltungsanspruch des Aufgabenträgers, aber auch unternehmerische Initiative
- Inwieweit Schutz des staatlich geförderten Nahverkehrs durch Bedienverbot im Fernbuslinienbereich ausreichend, bleibt abzuwarten (hinnehmbarer Kompromiss)

➤ **Ziele des Landes NRW wurden erreicht!**



## Wesentliche Neuerungen für die Genehmigungsbehörden

- Genehmigungsbehörden bleiben für Genehmigung auch von gemeinwirtschaftlichen Verkehren zuständig
- Klare Fristenregelungen für eigen- und gemeinwirtschaftliche Anträge (§ 12 Absatz 5 – 7 PBefG 2013) führen zur rechtssicheren Antragsbearbeitung
- Genehmigungsbehörde entscheidet weiterhin über konkurrenzierende Anträge im Genehmigungswettbewerb (§ 13 Absatz 2 b PBefG 2013)
- Genehmigungsbehörde ist Prüfinstanz und „Schiedsrichter“ bei Konkurrenz eines eigenwirtschaftlichen Antrags zu einer Vorabbekanntmachung
- Genehmigungsbehörde bleibt weiterhin nicht verantwortlich für das ordnungsgemäße Zustandekommen und beihilfenrechtliche Beurteilung öffentlicher Dienstleistungsaufträge



## Wesentliche Neuerungen für die Genehmigungsbehörden

- Keine Prüfung mehr von Tarifen (§ 39 Absatz 1 PBefG 2013) und Fahrplänen (§ 40 Absatz 1 PBefG 2013) soweit sie Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrag sind
- Genehmigungsbehörde trifft weiterhin Entscheidungen im Rahmen der Betriebspflicht
- Genehmigungsbehörde auch für Genehmigung von Fernbuslinien zuständig
  - allerdings erleichterte Genehmigungsvoraussetzungen,
  - dafür vermutlich höhere Anzahl an Genehmigungsanträgen





## Zusammenfassende Bewertung

- Wesentliche Forderungen der Länder finden sich im neuen PBefG wieder
- Ausgewogener Kompromiss zwischen den Interessen der Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und Länder
- Endlich Rechtssicherheit
- Genehmigungsbehörde hat weiterhin Gewicht im Verfahren, mit für sie handhabbaren Regelungen

**Gesamtfazit: „Ende gut, alles gut“**



**Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**