

15.10.84

VP

Gesetzesantrag

des Landes Hessen

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des
Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)**A. Zielsetzung**

Die Deutsche Bundesbahn verlagert zunehmend Schienenpersonenverkehre auf die Straße, und Omnibusunternehmen wälzen die wirtschaftliche Verantwortung auf Dritte (in der Regel kommunale Gebietskörperschaften) ab. Beides wird insbesondere durch die Besitzstandsrechte im Personenbeförderungsgesetz begünstigt. Diese stehen darüber hinaus auch häufig einer koordinierten Verkehrsgestaltung und den Zielen der Landesplanung und von Nahverkehrsprogrammen entgegen.

Vielfach werden auch von den Verkehrsunternehmen andere als Auftragsunternehmer mit der Durchführung von Verkehrsleistungen beauftragt, wobei erzielte finanzielle Vorteile nicht an den Verkehrsnutzer weitergegeben werden.

Aufgrund dieser Entwicklung bedarf der Ordnungsrahmen des Personenbeförderungsgesetzes einer Änderung bzw. Ergänzung.

B. Lösung

Das Personenbeförderungsgesetz wird so geändert bzw. ergänzt, daß

- die Belange einer wirtschaftlichen Verkehrsbedienung berücksichtigt werden,
- die Besitzstände durch Änderung der §§ 13 und 44 relativiert werden,
- Schienenparallel- und -ersatzverkehr auch von anderen als den Schienenunternehmen durchgeführt werden können und
- die Ziele der Landesplanung und der Nahverkehrsprogramme stärker berücksichtigt werden.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Keine.

15.10.84

VP

Gesetzesantrag

des Landes Hessen

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des
Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

DER HESSISCHE MINISTERPRÄSIDENT

Wiesbaden, den 11. Oktober 1984

An den
Herrn Präsidenten des Bundesrates

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Hessische Landesregierung hat beschlossen, dem Bundesrat den beigefügten Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes mit dem Antrag zuzuleiten, seine Einbringung beim Bundestag nach Artikel 76 Abs. 1 des Grundgesetzes zu beschließen.

Ich bitte Sie, den Gesetzentwurf gemäß § 36 Abs. 1 der Geschäftsordnung des Bundesrates den zuständigen Ausschüssen zuzuweisen.

Mit freundlichen Grüßen



eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des
Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

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

Artikel 1

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 21. März 1961 (BGBl. I S. 141) in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9240-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch das Fünfte Gesetz zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes vom 25. Februar 1983 (BGBl. I S. 196), wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 wird folgender neuer Absatz 3 eingefügt:

"(3) Beauftragt der Unternehmer einen anderen mit der Durchführung eines ihm genehmigten Verkehrs, ohne daß die Voraussetzungen nach Absatz 2 vorliegen, so ist dies der Genehmigungsbehörde unter Vorlage des Vertrages anzuzeigen."

- b) Die bisherigen Absätze 3 bis 5 werden Absätze 4 bis 6.

2. § 8 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

"(3) Sofern die öffentlichen Verkehrsinteressen es erfordern, hat die Genehmigungsbehörde unter Berücksichtigung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung und von Nahverkehrsprogrammen

1. für die Einrichtung und befriedigende Bedienung,
2. für die Erweiterung und Änderung von Verkehrsverbindungen

zu sorgen. Sie hat dabei auf freiwillige Zusammenarbeit oder Zusammenschlüsse der Unternehmer hinzuwirken und das Entstehen zusammenhängender Liniennetze und eine insgesamt wirtschaftliche Verkehrsbedienung zu fördern. Führen diese Bemühungen nicht zum Ziele, hat die Genehmigungsbehörde von Amts wegen insbesondere zu prüfen, ob Maßnahmen nach § 13 Abs. 2 c, d und Abs. 4 oder §§ 16, 20 a anzuwenden sind."

- b) Absatz 4 wird aufgehoben.
3. § 13 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 2 Nummer 2 wird wie folgt geändert:
 - aa) Buchstabe c Satz 2 erhält folgende Fassung:

"Im Schienenparallelverkehr und im Schienenersatzverkehr, der nicht Orts- oder Nachbarortslinienverkehr ist, ist das Schienenunternehmen bevorzugt, die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs durchzuführen, es sei denn, daß eine andere Verkehrsgestaltung der Zielsetzung des § 8 Abs. 1 besser entspricht."
 - bb) Folgender Buchstabe d wird angefügt:

"d) einer befriedigenden Verkehrsbedienung die fehlende Bereitschaft entgegensteht, unter zumutbaren Bedingungen mit anderen Verkehrsunternehmen im Sinne des § 8 Abs. 3 Nr. 2 zusammenzuarbeiten."
 - b) Folgender neuer Absatz 4 wird eingefügt:

"(4) Hat der Unternehmer die Durchführung des Verkehrs von Zuwendungen Dritter abhängig gemacht oder hat er die Durchführung des Verkehrs einem Auftragsunternehmen übertragen, so kann die Verkehrsleistung ausgeschrieben werden, wenn ein wirtschaftlicheres Verkehrsangebot zu erwarten ist. Ergibt sich ein Angebot zu günstigeren Bedingungen, so kann Absatz 4 Satz 1 unberücksichtigt bleiben, soweit nicht die Zielsetzung des § 8 Abs. 1 entgegensteht."
 - c) Die bisherigen Absätze 4 bis 7 werden Absätze 5 bis 8..
4. § 24 Abs. 1 erhält folgende Fassung:
- "(1) Die Genehmigungsbehörde kann den Unternehmer auf seinen Antrag von der Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des Betriebes vorübergehend oder dauernd, und zwar für den Betrieb im ganzen oder für einen Teil, entbinden, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dies nicht mehr erfordern oder die Aufrechterhaltung des Betriebes im ganzen für den Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagenkapitals und der notwendigen technischen Entwicklung unzumutbar ist."

5. § 38 erhält folgende Fassung:

"§ 38

Dauer der Genehmigung

Die Dauer der Genehmigung ist so ausreichend zu bemessen, daß der Unternehmer das Anlagenkapital tilgen kann. Bei Erneuerung der Genehmigung soll die Dauer in der Regel auf fünfundzwanzig Jahre festgesetzt werden, wenn die bisherige Art des Straßenbahnbetriebs beibehalten werden soll. Die Vereinbarungen (§ 32) und die Entscheidungen (§ 33) über die Benutzung öffentlicher Straßen sind hinsichtlich ihrer Dauer mit der Genehmigungsdauer in Einklang zu bringen."

6. § 44 erhält folgende Fassung:

"§ 44

Dauer der Genehmigung

(1) Die Geltungsdauer der Genehmigung ist unter Berücksichtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen zu bemessen. Sie kann zur Erreichung der Zielsetzung nach § 8 Abs. 1 auf einheitliche Endzeitpunkte mit anderen Genehmigungen festgelegt werden.

(2) Die Dauer der Genehmigung beträgt im Höchstfalle acht Jahre."

7. Dem § 45 Abs. 2 wird folgender Satz 4 angefügt:

"Abweichungen von den genehmigten oder festgesetzten Beförderungsentgelten aufgrund allgemeiner Ausnahmenvorschriften in den Tarifordnungen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Bundespost sind nur im Benehmen mit den für die betroffenen Linienverkehre zuständigen Genehmigungsbehörden zulässig."

Artikel 2

Geltung im Land Berlin

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (BGBl. I S. 1) auch im Land Berlin.

Artikel 3

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

B e g r ü n d u n g

A. Allgemeiner Teil

Die Fahrgastentwicklung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist insbesondere durch sinkende Schülerzahlen rückläufig. Die wirtschaftliche Basis des ÖPNV wird dadurch nachhaltig eingeengt.

Verkehrsunternehmen machen deshalb die Durchführung von Verkehrsleistungen zunehmend von Einnahmeausfallgarantien Dritter abhängig. Das wirtschaftliche Risiko verlagert sich dabei vom Verkehrsunternehmer auf den Gewährträger.

Vielfach werden auch von den Verkehrsunternehmen andere als Auftragsunternehmer mit der Durchführung von Verkehrsleistungen beauftragt, wobei erzielte finanzielle Vorteile nicht an den Verkehrsnutzer weitergeben werden.

Soweit hierbei nachweislich den Belangen einer wirtschaftlichen Verkehrsbedienung entgegengehandelt und eine bestmögliche Erfüllung der Verkehrsbedürfnisse verhindert wird, müssen die Besitzstände im Personenbeförderungsgesetz, die der Sicherung der insoweit nicht mehr bestehenden Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen dienen sollen, relativiert werden.

Desgleichen ist eine Relativierung der Besitzstände erforderlich, wenn einer befriedigenden Verkehrsbedienung die fehlende Bereitschaft eines Unternehmers entgegensteht, unter zumutbaren Bedingungen mit anderen Verkehrsunternehmen kooperativ zusammenzuarbeiten.

Schließlich sieht das Personenbeförderungsgesetz für Schienenparallel- und -ersatzverkehre, die nicht Orts- oder Nachbarortslinienverkehre sind, ein uneingeschränktes Ausgestaltungsrecht des Schienenunternehmens vor. Dieses Recht soll nur soweit gelten, als nicht eine andere Verkehrsgestaltung besser geeignet ist, ein zusammenhängendes Liniennetz zu bilden oder zu erhalten oder eine insgesamt wirtschaftlichere Verkehrsbedienung zu fördern.

Der Entwurf des Sechsten Änderungsgesetzes zum Personenbeförderungsgesetz realisiert diese Forderungen. Kernstück ist dabei die Änderung des § 13. Die übrigen Änderungen dienen der Absicherung dieses Ziels oder sind Folgeänderungen.

B. Einzelbegründung

Zu Art. 1 Nr. 1:

- a) In größerem Umfang werden von Konzessionsinhabern Auftragsunternehmer mit der Durchführung der Verkehrsdienste beauftragt. Die dabei erzielten finanziellen Vorteile werden jedoch vielfach nicht an den Verkehrsnutzer weitergegeben.

Im Interesse einer größeren Transparenz soll die neue Regelung die Genehmigungsbehörde in den Stand setzen, die wirtschaftlichen Vorteile einer solchen Verkehrsdurchführung bei ihren Entscheidungen nach § 20 a, im Tarifzustimmungsverfahren oder auch bei der Geltendmachung von Ausfallgarantieforderungen zu berücksichtigen.

- b) Redaktionelle Änderung.

Zu Art. 1 Nr. 2 a:

Die neu einzuführenden Voraussetzungen sollen eine stärkere Berücksichtigung der Ziele von Raumordnung und Landesplanung sowie von Nahverkehrsprogrammen ermöglichen. Eine programmatische Erweiterung von Anforderungen an die Verkehrsgestaltung ist vor allem auch bei der Auslegung von Vollzugsvorschriften des PBefG, wie z. B. der Genehmigungsdauer nach § 38, bedeutsam.

Die bestehende Regelung geht von dem Grundsatz der freiwilligen Zusammenarbeit der Verkehrsträger aus. Als einzige Eingriffsmöglichkeit der Verkehrsverwaltung verweist Abs. 3 Nr. 2 auf die Möglichkeiten nach § 20 a, die sich jedoch als "stumpfe Waffe" erwiesen haben. Im Interesse einer sinnvollen Verkehrsgestaltung sollen deshalb

- die Belange einer wirtschaftlichen Verkehrsbedienung berücksichtigt werden,
- die Besitzstände durch Änderungen des § 13 Abs. 2 Buchst. d, Neueinfügung eines Abs. 4 sowie Änderungen des § 44 relativiert werden,
- in die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit alle von dem Unternehmer betriebenen §-42er-Linien einbezogen werden.

Zu Art. 1 Nr. 2 b:

Die Regelung ist in dem Änderungsvorschlag zu Abs. 3 berücksichtigt.

Zu Art. 1 Nr. 3 a:

Die Vorränge der Unternehmen des Schienenverkehrs sollen dazu dienen, auch bei einer Verkehrsverlagerung auf die Straße die betriebliche und verkehrliche Einheit des Verkehrsangebotes zu wahren. Im allgemeinen wird so eine rationelle Verkehrsabwicklung und eine für den Verkehrsnutzer optimale Verkehrsbedienung aufgrund guter Übergangsmöglichkeiten in bezug auf Fahrplan- und Tarifgestaltung gewährleistet. Das schließt nicht aus, daß insbesondere dann, wenn im Einzugsbereich des Schienenverkehrs ein geschlossenes Omnibusliniennetz anderer Verkehrsträger besteht, sowohl unter verkehrswirtschaftlichen Gesichtspunkten als auch im Interesse des Verkehrsnutzers die Parallel- bzw. Ersatzbedienung zur Schiene besser in dieses Verkehrsnetz integriert wird. Hierzu soll die neue Regelung unter Wahrung der Zielsetzung des § 8 die Möglichkeit eröffnen.

Die Relativierung des Vorrechts trägt weiter dazu bei, Verlagerungen des Schienenverkehrs auf die Straße nicht über Gebühr zu begünstigen.

Die Ergänzung soll Besitzstandsrechte insoweit relativieren, als sie einer koordinierten Verkehrsgestaltung entgegenstehen. Die Relativierung ist unter den Vorbehalt gestellt, daß die Kooperation für den Unternehmer wirtschaftlich zumutbar ist.

Zu Art. 1 Nr. 3 b:

Die defizitäre Entwicklung des öffentlichen Linienverkehrs hat seine wirtschaftlichen Voraussetzungen erschwert. Zunehmend wird von den Unternehmern die Durchführung von Verkehrsleistungen von Ausfallgarantien Dritter abhängig gemacht. Soweit dies der Fall ist, verlagert sich das wirtschaftliche Risiko auf den Gewährsträger. Um unter diesen veränderten Voraussetzungen eine wirtschaftliche Verkehrsbedienung weiterhin zu gewährleisten, ist die vorgesehene Relativierung des Besitzstandschutzes erforderlich.

Weiter erscheint es aus haushaltswirtschaftlichen Grundsätzen nicht vertretbar, öffentliche Leistungen, wie sie die Ausgleichszahlungen regelmäßig darstellen, ohne nähere Prüfung oder Ermittlung des Marktpreises zu bewirken.

In zunehmendem Maße werden von Konzessionsinhabern Auftragsunternehmer mit der Durchführung der Verkehrsdienste beauftragt. Die dabei erzielten finanziellen Vorteile werden jedoch vielfach nicht an den Verkehrsnutzer weitergegeben. Die neue Regelung soll der Genehmigungsbehörde die Möglichkeit eröffnen, ein wirtschaftlicheres Verkehrsangebot zu berücksichtigen, soweit nicht die Zielsetzung des § 8 entgegensteht.

Die Einbeziehung des § 8 beschränkt die Durchsetzung von Kooperationsmaßnahmen in Verbindung mit der Wiedererteilung von Genehmigungen auf ein verkehrlich und wirtschaftlich notwendiges Maß.

Zu Art. 1 Nr. 3 c:

Redaktionelle Änderung.

Zu Art. 1 Nr. 4:

§ 20 a PBefG, eingeführt durch das Zweite Änderungsgesetz, gibt der Genehmigungsbehörde eine Gestaltungsmöglichkeit unter der Voraussetzung der wirtschaftlichen Zumutbarkeit für den Unternehmer. Diese Vorschrift, die § 8 PBefG ergänzt, stellt also bei der Betrachtung möglicher wirtschaftlicher Risiken nicht auf das Wirtschaftsergebnis einer, sondern aller Linien des Unternehmers ab.

An einer korrespondierenden Vorschrift in § 24 PBefG fehlt es bisher.

Durch die Anlehnung des Wortlautes in § 24 PBefG an den in § 20 a PBefG soll diese Lücke geschlossen und sichergestellt werden, daß auch bei Entbindungsanträgen die Gesamtwirtschaftlichkeit aller Linien eines Unternehmens zu prüfen ist.

Zu Art. 1 Nr. 5:

Bei der Neuerteilung (Wiedererteilung) von Genehmigungen für Straßenbahnen ist es wiederholt zu Schwierigkeiten gekommen, soweit die Streckenführung der Straßenbahnlinien ganz oder teilweise im Einzugsbereich eines geplanten Stadtbahnnetzes verläuft. Die Genehmigungsbehörden haben in diesen Fällen die Genehmigungen für den Weiterbetrieb der Straßenbahnlinie nicht auf die im Gesetz vorgesehene Dauer von 25 Jahren, sondern auf den Zeitpunkt der voraussichtlichen Inbetriebnahme der Stadtbahn befristet. Die Unternehmen erheben dagegen massive Einwände, indem sie sich auf den Besitzstandsschutz des § 13 Abs. 3 PBefG und die Bestimmung des § 38 Satz 2 PBefG berufen. Danach soll die Genehmigung in der Regel auf die Dauer von 25 Jahren festgesetzt werden, "wenn die bisherige Verkehrsart beibehalten werden soll".

Durch die neue Formulierung "wenn die bisherige Art des Straßenbahnbetriebs ..." soll Klarheit darüber geschaffen werden, daß die Inbetriebnahme einer Stadtbahnlinie nicht mit dem bisherigen Straßenbahnbetrieb gleichzusetzen ist und somit bei Wiedererteilung der Genehmigung für eine Straßenbahn kein Anspruch auf eine für die Dauer von 25 Jahren befristete Genehmigung besteht.

Zu Art. 1 Nr. 6:

Die vorgeschlagene Regelung dient der Klarstellung, daß bei der Bemessung der Genehmigungsdauer die Zielsetzung des § 8 berücksichtigt werden kann.

Die Neuformulierung des neuen Abs. 2 soll mehr als bisher verdeutlichen, daß es sich bei der angegebenen Genehmigungsdauer um eine Höchstbegrenzung handelt, von der abgewichen werden kann.

Zu Art. 1 Nr. 7:

Untersuchungen über die Tarifpolitik von Bahn und Post im Schülerzeitkartenverkehr haben ergeben, daß die Bundesunternehmen vor allem bei dieser Tarifart überwiegend, in anderen Tarifbereichen in erheblichem Umfang von den Sätzen der Gebührenordnungen abweichen, ohne daß dafür eine überzeugende Rechtfertigung im Sinne von § 9 der beiden Tarifordnungen erkennbar wäre. Künftig sollen Abweichungen von den genehmigten oder festgesetzten Beförderungsentgelten nur noch im Benehmen mit der zuständigen Genehmigungsbehörde des Landes zulässig sein, um die sich aus der örtlichen Situation ergebenden Gesichtspunkte in das Ausnahmeverfahren einbringen zu können.

01.03.85

Gesetzentwurf**des Bundesrates**Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)**A. Zielsetzung**

Die Deutsche Bundesbahn verlagert zunehmend Schienenpersonenverkehre auf die Straße, und Omnibusunternehmen wälzen die wirtschaftliche Verantwortung auf Dritte (in der Regel kommunale Gebietskörperschaften) ab. Beides wird insbesondere durch die Besitzstandsrechte im Personenbeförderungsgesetz begünstigt. Diese stehen darüber hinaus auch häufig einer koordinierten Verkehrsgestaltung und den Zielen der Landesplanung und von Nahverkehrsprogrammen entgegen.

Vielfach werden auch von den Verkehrsunternehmen andere als Auftragsunternehmer mit der Durchführung von Verkehrsleistungen beauftragt, wobei erzielte finanzielle Vorteile nicht an den Verkehrsnutzer weitergegeben werden.

Der Krankentransport mit Krankenkraftwagen ist, abhängig davon, ob er im Rahmen des Rettungsdienstes oder im privaten Bereich durchgeführt wird, derzeit völlig unterschiedlich geregelt.

Die seit Mitte der 70er Jahre in den meisten Flächenstaaten erlassenen Rettungsgesetze sowie die in den Stadtstaaten geltenden Feuerschutzgesetze definieren den Rettungsdienst einschließlich der Krankenförderung als

- 2 -

öffentliche Aufgabe. Die kennzeichnenden Merkmale sind hohe Anforderungen an die Organisation und die ständige Einsatzbereitschaft sowie an die Qualifikation des Personals und an die Sachausstattung.

Daneben werden Krankentransporte auch als privatrechtlich organisierte Verkehrsdienste zumeist durch private Unternehmer durchgeführt. In diesen Fällen gelten die bundesgesetzlichen Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes, die diese Beförderungen dem Gelegenheitsverkehr mit Mietwagen zuordnen.

Abgesehen von den allgemeinen subjektiven Genehmigungsvoraussetzungen fehlen hier qualifizierte Anforderungen, die einen dem Rettungsdienst vergleichbaren privaten Krankentransport gewährleisten könnten, völlig.

Angesichts des dadurch bedingten Leistungsgefälles und zunehmenden ruinösen Wettbewerbs zu Lasten der öffentlichen Hand ergibt sich die Notwendigkeit, das Niveau des privaten Krankentransports in personeller und sächlicher Hinsicht zu heben und eine koordinierte Zusammenarbeit mit den Einrichtungen des hoheitlich organisierten Rettungsdienstes sicherzustellen.

Daneben bedarf es zum Schutz der Funktionsfähigkeit des öffentlichen Rettungsdienstes als wichtigen Bestandteils der Daseinsvorsorge der Möglichkeit, den Zugang privater Unternehmen zum Verkehr mit Krankenkraftwagen zu steuern.

Diese Sachlage erfordert eine Änderung und Ergänzung der Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes.

Aufgrund dieser Entwicklung bedarf der Ordnungsrahmen des Personenbeförderungsgesetzes einer Änderung bzw. Ergänzung.

B. Lösung

Das Personenbeförderungsgesetz wird so geändert bzw. ergänzt, daß

- die Belange einer wirtschaftlichen Verkehrsbedienung berücksichtigt werden,
- die Besitzstände durch Änderung der §§ 13 und 44 relativiert werden,
- Schienenparallel- und -ersatzverkehr auch von anderen als den Schienenunternehmen durchgeführt werden können,
- die Ziele der Landesplanung und der Nahverkehrsprogramme stärker berücksichtigt werden,
- der Verkehr mit Krankenkraftwagen definiert wird,
- Qualifikationsanforderungen in personeller und sächlicher Hinsicht festgelegt werden,
- die Zulassung zur Erhaltung der Funktionsfähigkeit des öffentlichen Rettungsdienstes steuerbar wird und
- durch Bedingungen und Auflagen u.a. eine Beförderungs- und Betriebspflicht sowie eine Zusammenarbeit mit dem öffentlichen Rettungsdienst vorgeschrieben werden kann.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Keine.

01.03.85

Gesetzentwurf
des BundesratesEntwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Personen-
beförderungsgesetzes (PBefG)

Der Bundesrat hat in seiner 548. Sitzung am 1. März 1985 beschlossen, den beigefügten Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Abs. 1 des Grundgesetzes beim Deutschen Bundestag einzubringen.

E n t w u r f

eines Sechsten Gesetzes zur Änderung
des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

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

Artikel 1

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 21. März 1961 (BGBl. I S. 141) in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9240-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, zuletzt geändert durch das Fünfte Gesetz zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes vom 25. Februar 1983 (BGBl. I S. 196), wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

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

"(2a) Beauftragt der Unternehmer ganz oder teilweise einen anderen mit der Durchführung eines ihm genehmigten Linienverkehrs nach § 42, ohne daß die Voraussetzungen nach Absatz 2 vorliegen, so ist dies der Genehmigungsbehörde unter Vorlage des Vertrages anzuzeigen."

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

"(2b) Die Genehmigungsbehörde kann bei Linienverkehren nach § 43 Nr. 2 und nach § 1 Nr. 4 Buchstabe d der Freistellungs-Verordnung für die Mitnahme anderer Fahrgäste Befreiung von der Genehmigungspflicht nach Absatz 1 Nr. 3 erteilen, wenn dies im öffentlichen Verkehrsinteresse geboten und mit Rücksicht auf bestehende öffentliche Verkehrseinrichtungen wirtschaftlich vertretbar ist."

2. § 8 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

"(3) Sofern die öffentlichen Verkehrsinteressen es erfordern, hat die Genehmigungsbehörde unter Berücksichtigung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung und von Nahverkehrsprogrammen

1. für die Einrichtung und befriedigende Bedienung,
2. für die Erweiterung und Änderung von Verkehrsverbindungen

zu sorgen. Sie hat dabei die Möglichkeiten von Verkehrsverbesserungen durch Integrierung von Sonderformen des Linienverkehrs und von freigestellten Verkehren zu prüfen, auf freiwillige Zusammenarbeit oder Zusammenschlüsse der Unternehmer hinzuwirken und das Entstehen zusammenhängender Liniennetze und eine wirtschaftliche Verkehrsbedienung zu fördern. Führen diese Bemühungen nicht zum Ziele, hat die Genehmigungsbehörde von Amts wegen insbesondere zu prüfen, ob Maßnahmen nach § 13 Abs. 2c, d und Abs. 4 oder §§ 16, 20a anzuwenden sind."

b) Absatz 4 wird gestrichen.

3. § 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2 Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aa) Buchstabe c Satz 2 erhält folgende Fassung:

"Im Schienenparallelverkehr und im Schienenersatzverkehr, der nicht Orts- oder Nachbarortslinienverkehr ist, ist das Schienenunternehmen bevorrrechtigt, die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs durchzuführen, es sei denn, daß eine andere Verkehrsgestaltung der Zielsetzung des § 8 besser entspricht."

bb) Am Ende von Buchstabe c wird der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgender Buchstabe d angefügt:

"d) einer befriedigenden Verkehrsbedienung die fehlende Bereitschaft entgegensteht, unter zumutbaren Bedingungen mit anderen Verkehrsunternehmen im Sinne des § 8 Abs. 3 zusammenzuarbeiten. Bei der Beurteilung der Zumutbarkeit ist insbesondere darauf abzustellen, ob die Bedingungen für die Zusammenarbeit unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, der Auswirkungen auf sein Wirtschaftsergebnis und die weitere Entwicklung seines Unternehmens angemessen sind."

b) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

"(3a) Hat der Unternehmer die Durchführung eines Linienverkehrs nach § 42 ganz oder teilweise von Zuwendungen Dritter abhängig gemacht oder einem Auftragsunternehmen übertragen, so kann die Genehmigungsbehörde ermitteln, ob ein anderes Unternehmen

eine verbesserte oder wirtschaftlichere Verkehrsbedienung anbieten kann. Bei Zuwendungen Dritter wird die Genehmigungsbehörde insbesondere auf Antrag des Zuwendungsgebers tätig. Angebote, denen die Zielsetzung des § 8 nicht entgegensteht, sind in Zweifelsfällen nach den Maßstäben des § 39 Abs. 2 auf ihre Angemessenheit zu überprüfen und in die nach Absatz 3 gebotene Abwägung einzubeziehen. Die Interessen des Unternehmers, der den Verkehr bisher im Auftrag durchgeführt hat, sind dabei besonders zu berücksichtigen."

c) Absatz 7 erhält folgende Fassung:

"(7) Bei der Genehmigung der Übertragung von Genehmigungen und bei der Genehmigung von Betriebsübertragungen (§ 2 Abs. 2 Satz 2) kann die Genehmigungsbehörde von der Anwendung des Absatzes 2 absehen."

4. § 24 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

"(1) Die Genehmigungsbehörde kann den Unternehmer auf seinen Antrag von der Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des Linienbetriebs vorübergehend oder dauernd, und zwar für den Betrieb im ganzen oder für einen Teil, entbinden, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dies nicht mehr erfordern oder die Aufrechterhaltung des Linienbetriebs im ganzen für den Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagenkapitals und der notwendigen technischen Entwicklung unzumutbar ist."

5. In § 38 wird in Satz 2 das Wort "Verkehrsart" durch die Worte "Art des Straßenbahnbetriebs" ersetzt.

6. § 44 erhält folgende Fassung:

"§ 44

Dauer der Genehmigung

(1) Die Geltungsdauer der Genehmigung ist unter Berücksichtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen zu bemessen. Sie kann zur Erreichung der Zielsetzung nach § 8 auf einheitliche Endzeitpunkte mit anderen Genehmigungen festgelegt werden.

(2) Die Dauer der Genehmigung beträgt im Höchstfalle acht Jahre."

7. In § 45 Abs. 2 wird folgender Satz 4 angefügt:

"Abweichungen von den genehmigten oder festgesetzten Beförderungsentgelten aufgrund allgemeiner Ausnahmevorschriften in den Tarifordnungen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Bundespost sind nur im Benehmen mit den für die betroffenen Linienverkehre zuständigen Genehmigungsbehörden zulässig."

8. § 45a Abs. 4 Satz 1 erhält folgende Fassung:

"Über den Ausgleich entscheidet die Genehmigungsbehörde, soweit die Landesregierung dafür nicht eine andere Behörde bestimmt."

9. In § 46 wird in Absatz 2 in Nummer 3 am Ende der Punkt durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 4 angefügt:

"4. Verkehr mit Krankenkraftwagen (§ 49a)."

10. In § 48 Abs. 3 werden im zweiten Halbsatz nach den Worten "benachbarte Orte" die Worte ", in ländlichen Räumen für bis zu 30 km voneinander entfernte Orte" eingefügt.

11. In § 49 Abs. 1 wird folgender Satz 3 angefügt:

"Die Teilnahme an der Fahrt allein begründet keine Zusammengehörigkeit."

12. Nach § 49 wird folgender § 49a eingefügt:

"§ 49a

Verkehr mit Krankenkraftwagen

(1) Verkehr mit Krankenkraftwagen ist die Beförderung von kranken, verletzten oder sonstigen hilfsbedürftigen Personen, die während der Fahrt einer fachgerechten Betreuung bedürfen und in hierfür besonders eingerichteten Kraftfahrzeugen befördert werden.

(2) Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn die zum Einsatz gelangenden Krankenkraftwagen der DIN-Norm 75080 in der jeweils geltenden Fassung entsprechen. Die Vorschriften des § 13 Abs. 1 bleiben unberührt.

(3) Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn durch die Ausübung des beantragten Verkehrs das öffentliche Interesse an einem leistungsfähigen Rettungsdienst (Notfallrettung und Krankentransport) einschließlich einer flächendeckenden Vorhaltung und Auslastung nicht beeinträchtigt und die Funktionsfähigkeit des örtlichen Krankentransportwesens nicht gefährdet wird. Hierbei sind die Einsatzzahlen, die Einsatzdauer und die Entwicklung der Kosten- und Ertragslage zu berücksichtigen.

(4) Der Krankenkraftwagen muß im Einsatz mit zwei Personen besetzt sein. Eine Person muß über die erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten für die Tätigkeit im Rettungsdienst verfügen.

(5) Bedingungen und Auflagen im Sinne von § 16 können insbesondere zum Ziele haben,

1. sicherzustellen, daß sich der Unternehmer einer Rettungsleitstelle anschließt und die von dieser Stelle getroffenen Anweisungen befolgt,
2. den Unternehmer einer Beförderungs- und besonderen Betriebspflicht zu unterwerfen,
3. die Zusammenarbeit der Unternehmen untereinander und mit den landesrechtlich für den Rettungsdienst zuständigen Stellen zu verbessern,
4. ordnungsgemäße gesundheitliche und hygienische Verhältnisse im Unternehmen zu gewährleisten."

13. § 58 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 werden nach dem Wort "wird" die Worte
"; dabei kann die Einrichtung solcher Verkehre
von der Zustimmung der Genehmigungsbehörde ab-
hängig gemacht oder diese Möglichkeit den Ländern
eröffnet werden" eingefügt.

bb) Nummer 2 wird gestrichen.

cc) Die Nummern 3 bis 6 werden Nummern 2 bis 5.

b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 angefügt:

"(3) Die Landesregierung oder die von ihr bestimmte Behörde kann durch Rechtsverordnung Umfang und Inhalt der erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten im Sinne des § 49a Abs. 4 Satz 2 regeln."

Artikel 2 **Berlin-Klausel**

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.

Artikel 3 **Inkrafttreten**

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

B e g r ü n d u n gA. Allgemeiner Teil

Die Fahrgastentwicklung im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist insbesondere durch sinkende Schülerzahlen rückläufig. Die wirtschaftliche Basis des ÖPNV wird dadurch nachhaltig eingeengt.

Verkehrsunternehmen machen deshalb die Durchführung von Verkehrsleistungen zunehmend von Einnahmeausfallgarantien Dritter abhängig. Das wirtschaftliche Risiko verlagert sich dabei vom Verkehrsunternehmer auf den Gewährträger.

Vielfach werden auch von den Verkehrsunternehmen andere als Auftragsunternehmer mit der Durchführung von Verkehrsleistungen beauftragt, wobei erzielte finanzielle Vorteile nicht an den Verkehrsnutzer weitergegeben werden,

Soweit hierbei nachweislich den Belangen einer wirtschaftlichen Verkehrsbedienung entgegengehandelt und eine bestmögliche Erfüllung der Verkehrsbedürfnisse verhindert wird, müssen die Besitzstände im Personenbeförderungsgesetz, die der Sicherung der insoweit nicht mehr bestehenden Eigenwirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmen dienen sollen, relativiert werden.

Desgleichen ist eine Relativierung der Besitzstände erforderlich, wenn einer befriedigenden Verkehrsbedienung die fehlende Bereitschaft eines Unternehmers entgegensteht, unter zumutbaren Bedingungen mit anderen Verkehrsunternehmen kooperativ zusammenzuarbeiten.

Schließlich sieht das Personenbeförderungsgesetz für Schienenparallel- und -ersatzverkehre, die nicht Orts- oder Nachbarortslinienverkehre sind, ein uneingeschränktes Ausgestaltungsrecht des Schienenunternehmens vor. Dieses Recht soll nur soweit gelten, als nicht eine andere Verkehrsgestaltung besser geeignet ist, ein zusammenhängendes Liniennetz zu bilden oder zu erhalten oder eine insgesamt wirtschaftlichere Verkehrsbedienung zu fördern.

Da der Verkehr mit Krankenkraftwagen bisher im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) nicht hinreichend definiert ist, bedarf es einer Klarstellung, was unter Verkehr mit Krankenkraftwagen im Sinne des PBefG zu verstehen ist. Dies ist um so notwendiger geworden, als die Länder inzwischen den Rettungsdienst einschließlich der Krankentransporte mit Krankenkraftwagen überwiegend als öffentliche Aufgabe durch Erlass von Rettungsdienstgesetzen nach Landesrecht geregelt haben.

Bei den von den Trägern des Rettungsdienstes erbrachten Leistungen handelt es sich um hoheitliche Tätigkeiten in Erfüllung der ihnen übertragenen öffentlich-rechtlichen Aufgaben, die aufgrund des § 1 Nr. 2 der Freistellungs-Verordnung von der Genehmigungspflicht nach dem PBefG befreit.

Demgegenüber gelten für private Unternehmer, hierzu gehören auch die freiwilligen Hilfsorganisationen, sofern sie nicht in den öffentlichen Rettungsdienst eingebunden sind, wenn sie sich auf dem Gebiet der Krankentransporte betätigen, die Vorschriften des PBefG. Nach § 51 Abs. 6 PBefG kann die Landesregierung für den Gelegenheitsverkehr zum Zwecke des Krankentransports durch Rechtsverordnung Beförderungsentgelte und Beförderungsbedingungen festsetzen. Für eine weitergehende Regelung ist nur der Bundesminister für Verkehr ermächtigt (§ 58 Abs. 1 Nr. 2).

Der Bundesminister für Verkehr hat bisher von dieser Ermächtigung keinen Gebrauch gemacht, so daß jegliche gesetzliche Anforderungen, insbesondere an die Besetzung der Krankenkraftwagen, die Qualifikation des Personals sowie an die Sachausstattung fehlen. Ferner besteht weder eine Betriebs- noch eine Beförderungspflicht.

Der Rettungsdienst wird als wichtige Aufgabe der Daseinsvorsorge von den Kommunen und Hilfsorganisationen vergleichbar dem Brand- und Katastrophenschutz durchgeführt. Im Vordergrund steht nicht mehr die bloße Beförderung, sondern die medizinische Versorgung. Notfallrettung und Krankentransport stellen dabei eine nicht zu trennende funktionelle Einheit dar. Um die Funktionsfähigkeit dieses Verbundes im Interesse der Bevölkerung weiterhin zu gewährleisten, bedarf es einer gewissen Steuerung bei der Zulassung von privaten Unternehmen zum Verkehr mit Krankenkraftwagen.

Der Rettungsdienst als wichtiger Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge kann seine Aufgabe insgesamt nur dann erfüllen, wenn Notfallrettung einschließlich Notarztdienst und Krankentransport von Aufbau und Ausstattung her jeweils flächendeckend aufeinander abgestimmt sind und koordiniert werden. Dies setzt eine Vorhaltung von Personal und Fahrzeugen voraus, die so bemessen sein muß, daß auch in Katastrophenfällen ausreichende Reserven zur Verfügung stehen.

Aus diesen Erwägungen heraus ist ein Ausgleich zwischen dem öffentlichen Interesse an einem funktionsfähigen Rettungsdienst und dem Interesse privater Unternehmen an der Durchführung des Verkehrs mit Krankenkraftwagen anzustreben.

Die Träger des öffentlichen Rettungsdienstes sehen sich durch die zunehmende Betätigung von privaten Dritten in diesem Bereich einem ruinösen Konkurrenzdruck ausgesetzt. Infolge der Konkurrenzsituation ist das Fahrtenaufkommen bei dem öffentlichen Rettungsdienst stark rückläufig und damit eine funktionierende rettungsdienstliche Versorgung der Bevölkerung in Frage gestellt.

Der Entwurf des Sechsten Änderungsgesetzes zum Personenbeförderungsgesetz realisiert diese Forderungen. Kernstücke sind dabei die Änderung des § 13 und die Einfügung eines § 49a. Die übrigen Änderungen dienen der Absicherung dieser Ziele oder sind Folgeänderungen.

B. Einzelbegründung

Zu Art. 1 Nr. 1a:

In größerem Umfang werden von Konzessionsinhabern Auftragsunternehmer mit der Durchführung der Verkehrsdienste beauftragt. Die dabei erzielten finanziellen Vorteile werden jedoch vielfach nicht an den Verkehrsnutzer weitergegeben.

Im Interesse einer größeren Transparenz soll die neue Regelung die Genehmigungsbehörde in den Stand setzen, die wirtschaftlichen Vorteile einer solchen Verkehrsdurchführung bei ihren Entscheidungen nach § 20 a, im Tarifzustimmungsverfahren oder auch bei der Geltendmachung von Ausfallgarantieforderungen zu berücksichtigen.

Zu Art. 1 Nr. 1b:

Modellversuche haben ergeben, daß die Verkehrsangebote im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) durch die Öffnung von Schulbusverkehren für andere Fahrgäste mit nur geringem Kostenaufwand verbessert werden kann.

Dies gilt insbesondere für verkehrsschwache Teilgebiete des ländlichen Raumes mit schwacher ÖPNV-Dichte.

Nach der derzeitigen Rechtslage setzt die Mitnahme anderer Fahrgäste im Schülerverkehr voraus, daß der Beförderer im Besitze einer Genehmigung für den öffentlichen Linienverkehr ist (§ 2 Abs. 1 Nr. 3 PBefG). Diese ist aber in der Regel bereits an den Träger der öffentlichen Verkehrseinrichtung vergeben.

Vor diesem Hintergrund ist es notwendig, der Genehmigungsbehörde geeignete Gestaltungsrechte einzuräumen. Sie soll durch die Änderung des § 2 PBefG die Möglichkeit erhalten, die Mitnahme anderer Fahrgäste in den genannten Schulverkehren von der Genehmigungspflicht zu befreien. Die Befreiung soll an die Voraussetzung geknüpft werden, daß die Öffnung der Schülerverkehre im öffentlichen Verkehrsinteresse erforderlich ist und mögliche Verkehrseinbußen für den Inhaber der öffentlichen Linienverkehrskonzession wirtschaftlich zumutbar sind.

Zu Art. 1 Nr. 2 a:

Die neu einzuführenden Voraussetzungen sollen eine stärkere Berücksichtigung der Ziele von Raumordnung und Landesplanung sowie von Nahverkehrsprogrammen ermöglichen. Eine programmatische Erweiterung von Anforderungen an die Verkehrsgestaltung ist vor allem auch bei der Auslegung von Vollzugsvorschriften des PBefG, wie z. B. der Genehmigungsdauer nach § 38, bedeutsam.

Die bestehende Regelung geht von dem Grundsatz der freiwilligen Zusammenarbeit der Verkehrsträger aus. Als einzige Eingriffsmöglichkeit der Verkehrsverwaltung verweist Abs. 3 Nr. 2 auf die Möglichkeiten nach § 20 a, die sich jedoch als "stumpfe Waffe" erwiesen haben. Im Interesse einer sinnvollen Verkehrsgestaltung sollen deshalb

- die Belange einer wirtschaftlichen Verkehrsbedienung berücksichtigt werden,
- die Besitzstände durch Änderungen des § 13 Abs. 2 Buchst. d, Neueinfügung eines Abs. 4 sowie Änderungen des § 44 relativiert werden,
- in die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit alle von dem Unternehmer betriebenen §-42er-Linien einbezogen werden.

Zusätzlich soll die als notwendig erkannte stärkere Integration der Sonderverkehre und freigestellten Schülerverkehre in die allgemeinen Linienverkehre gefördert werden.

Zu Art. 1 Nr. 2 b:

Die Regelung ist in dem Änderungsvorschlag zu Abs. 3 berücksichtigt.

Zu Art. 1 Nr. 3 a:

Die Vorränge der Unternehmen des Schienenverkehrs sollen dazu dienen, auch bei einer Verkehrsverlagerung auf die Straße die betriebliche und verkehrliche Einheit des Verkehrsangebotes zu wahren. Im allgemeinen wird so eine rationelle Verkehrsabwicklung und eine für den Verkehrsnutzer optimale Verkehrsbedienung aufgrund guter Übergangsmöglichkeiten in bezug auf Fahrplan- und Tarifgestaltung gewährleistet. Das schließt nicht aus, daß insbesondere dann, wenn im Einzugsbereich des Schienenverkehrs ein geschlossenes Omnibusliniennetz anderer Verkehrsträger besteht, sowohl unter verkehrswirtschaftlichen Gesichtspunkten als auch im Interesse des Verkehrsnutzers die Parallel- bzw. Ersatzbedienung zur Schiene besser in dieses Verkehrsnetz integriert wird. Hierzu soll die neue Regelung unter Wahrung der Zielsetzung des § 8 die Möglichkeit eröffnen.

Die Relativierung des Vorrechts trägt weiter dazu bei, Verlagerungen des Schienenverkehrs auf die Straße nicht über Gebühr zu begünstigen.

Die Ergänzung soll Besitzstandsrechte insoweit relativieren, als sie einer koordinierten Verkehrsgestaltung entgegenstehen. Die Relativierung ist unter den Vorbehalt gestellt, daß die Kooperation für den Unternehmer wirtschaftlich zumutbar ist.

Die Grenze der Zumutbarkeit für die Beteiligung eines Verkehrsunternehmers an Kooperationen beurteilt sich nach seiner augenblicklichen wirtschaftlichen Situation und den sich aus der Kooperation für ihn künftig ergebenden Konsequenzen.

Zu Art. 1 Nr. 3 b:

Die defizitäre Entwicklung des öffentlichen Linienverkehrs hat seine wirtschaftlichen Voraussetzungen erschwert. Zunehmend wird von den Unternehmern die Durchführung von Verkehrsleistungen von Ausfallgarantien Dritter abhängig gemacht. Soweit dies der Fall ist, verlagert sich das wirtschaftliche Risiko auf den Gewährsträger. Um unter diesen veränderten Voraussetzungen eine wirtschaftliche Verkehrsbedienung weiterhin zu gewährleisten, ist die vorgesehene Relativierung des Besitzstandschutzes erforderlich.

Weiter erscheint es aus haushaltswirtschaftlichen Grundsätzen geboten, für öffentliche Leistungen, wie sie die Ausgleichszahlungen regelmäßig darstellen, die Möglichkeit einer Angemessenheitsprüfung nach Marktlage zu eröffnen. Dies ist insbesondere auf Antrag des Zuwendungsgebers angezeigt.

In zunehmendem Maße werden von Konzessionsinhabern Auftragsunternehmer mit der Durchführung der Verkehrsdienste beauftragt. Die dabei erzielten finanziellen Vorteile werden jedoch teilweise nicht an den Verkehrsnutzer weitergegeben. Die neue Regelung soll der Genehmigungsbehörde die Möglichkeit eröffnen, ein wirtschaftlicheres Verkehrsangebot zu berücksichtigen, soweit nicht die Zielsetzung des § 8 entgegensteht.

Die Einbeziehung des § 8 beschränkt die Durchsetzung von Kooperationsmaßnahmen in Verbindung mit der Wiedererteilung von Genehmigungen auf ein verkehrlich und wirtschaftlich notwendiges Maß.

Bei der Bewertung der Angebote wird in Zweifelsfällen auf die Grundsätze für die Tarifbildung zurückgegriffen.

Satz 4 soll sicherstellen, daß im Rahmen der Prüfung der Wirtschaftlichkeit von Verkehrsangeboten auch die Belange des bisherigen Auftragsunternehmers, der die erforderlichen Verkehrseinrichtungen geschaffen und vorgehalten hat, besonders berücksichtigt werden.

Zu Art. 1 Nr. 3c:

In den genannten Fällen war bisher die Prüfung der objektiven Genehmigungsvoraussetzungen ausgeschlossen. Dies entspricht nicht der Neuregelung des § 13 Abs. 3a.

Zu Art. 1 Nr. 4:

§ 20 a PBefG, eingeführt durch das Zweite Änderungsgesetz, gibt der Genehmigungsbehörde eine Gestaltungsmöglichkeit unter der Voraussetzung der wirtschaftlichen Zumutbarkeit für den Unternehmer. Diese Vorschrift, die § 8 PBefG ergänzt, stellt also bei der Betrachtung möglicher wirtschaftlicher Risiken nicht auf das Wirtschaftsergebnis einer, sondern aller Linien des Unternehmers ab.

An einer korrespondierenden Vorschrift in § 24 PBefG fehlt es bisher.

Durch die Anlehnung des Wortlautes in § 24 PBefG an den in § 20 a PBefG soll diese Lücke geschlossen und sichergestellt werden, daß auch bei Entbindungsanträgen die Gesamtwirtschaftlichkeit aller Linien eines Unternehmens zu prüfen ist.

Zu Art. 1 Nr. 5:

Bei der Neuerteilung (Wiedererteilung) von Genehmigungen für Straßenbahnen ist es wiederholt zu Schwierigkeiten gekommen, soweit die Streckenführung der Straßenbahnlinien ganz oder teilweise im Einzugsbereich eines geplanten Stadtbahnnetzes verläuft. Die Genehmigungsbehörden haben in diesen Fällen die Genehmigungen für den Weiterbetrieb der Straßenbahnlinie nicht auf die im Gesetz vorgesehene Dauer von 25 Jahren, sondern auf den Zeitpunkt der voraussichtlichen Inbetriebnahme der Stadtbahn befristet. Die Unternehmen erheben dagegen massive Einwendungen, indem sie sich auf den Besitzstandsschutz des § 13 Abs. 3 PBefG und die Bestimmung des § 38 Satz 2 PBefG berufen. Danach soll die Genehmigung in der Regel auf die Dauer von 25 Jahren festgesetzt werden, "wenn die bisherige Verkehrsart beibehalten werden soll".

Durch die neue Formulierung "wenn die bisherige Art des Straßenbahnbetriebs ..." soll Klarheit darüber geschaffen werden, daß die Inbetriebnahme einer Stadtbahnlinie nicht mit dem bisherigen Straßenbahnbetrieb gleichzusetzen ist und somit bei Wiedererteilung der Genehmigung für eine Straßenbahn kein Anspruch auf eine für die Dauer von 25 Jahren befristete Genehmigung besteht.

Zu Art. 1 Nr. 6:

Die vorgeschlagene Regelung dient der Klarstellung, daß bei der Bemessung der Genehmigungsdauer die Zielsetzung des § 8 berücksichtigt werden kann.

Die Neuformulierung des neuen Abs. 2 soll mehr als bisher verdeutlichen, daß es sich bei der angegebenen Genehmigungsdauer um eine Höchstbegrenzung handelt, von der abgewichen werden kann.

Zu Art. 1 Nr. 7:

Untersuchungen über die Tarifpolitik von Bahn und Post im Schülerzeitkartenverkehr haben ergeben, daß die Bundesunternehmen vor allem bei dieser Tarifart überwiegend, in anderen Tarifbereichen in erheblichem Umfang von den Sätzen der Gebührenordnungen abweichen, ohne daß dafür eine überzeugende Rechtfertigung im Sinne von § 9 der beiden Tarifordnungen erkennbar wäre. Künftig sollen Abweichungen von den genehmigten oder festgesetzten Beförderungsentgelten nur noch im Benehmen mit der zuständigen Genehmigungsbehörde des Landes zulässig sein, um die sich aus der örtlichen Situation ergebenden Gesichtspunkte in das Ausnahmeverfahren einbringen zu können.

Zu Art. 1 Nr. 8:

In der Praxis wurde schon bisher über den Ausgleich jeweils nur von einer Genehmigungsbehörde entschieden. Die Änderung entspricht, abgesehen von der Legalisierung der Praxis, auch der Forderung nach Abbau bürokratischer Belastungen zu Lasten der Wirtschaft und einer flexibleren Gestaltung des Genehmigungsverfahrens.

Zu Art. 1 Nr. 9:

Notwendige Ergänzung der zulässigen Formen des Gelegenheitsverkehrs als Folge der Einfügung des neuen § 49a.

Zu Art. 1 Nr. 10:

Die Ausdehnung in ländlichen Räumen für bis zu 30 km voneinander entfernte Orte entspricht den dort gegebenen Notwendigkeiten.

Durch die neue Alternative soll der äußere Rahmen entsprechend den Bedürfnissen der Praxis erweitert, jedoch im Interesse der Verwaltungsökonomie nicht völlig aufgegeben werden.

Als Korrektivmöglichkeit soll der letztlich entscheidende innere Rahmen der Nichtbeeinträchtigung öffentlicher Verkehrsinteressen beibehalten werden.

Zu Art. 1 Nr. 11:

In Bußgeldverfahren wurde der zusammengehörige Personenkreis überwiegend einschränkend so interpretiert, daß die Einigkeit über Zweck, Ziel und Ablauf der Fahrt genügt. Ausflugsfahrten wurden daher zur Vermeidung der Zusteigerlaubnis zunehmend als Mietwagenfahrten ausgegeben. Die Ergänzung dient der Klarstellung.

Zu Art. 1 Nr. 12:

- § 49a Abs. 1

Die Legaldefinition dient der Abgrenzung gegenüber anderen Verkehrsformen und der Festlegung der Aufgabenstellung des Krankentransports mit Krankenkraftwagen.

- § 49a Abs. 2

Die Festlegung einer DIN-Norm ist unerlässlich, um zu gewährleisten, daß Ausrüstung und Beschaffenheit der Krankenkraftwagen den Erfordernissen einer sachgerechten Krankenförderung entsprechen.

- § 49 a Abs. 3

Die Einführung einer ausgewogenen Zugangskontrolle ist unumgänglich, um die Funktionsfähigkeit des Rettungsdienstes weiterhin zu gewährleisten und diesen wichtigen Teil der medizinischen Versorgung der Bevölkerung dauerhaft sicherzustellen. Die Aufnahme einer objektiven Zulassungsbeschränkung ist verfassungsrechtlich zulässig, da sie zur Abwehr höchstwahrscheinlich schwerer Gefahren für ein überragend wichtiges Gemeinschaftsgut zwingend geboten ist (vgl. BVerfGE 11, 168, 183; 25, 1, 11). Bei einer unbeschränkten Zulassung Privater zum Verkehr mit Krankenkraftwagen ist zu befürchten, daß die Funktionsfähigkeit des öffentlichen Rettungsdienstes als einer überragend wichtigen öffentlichen Einrichtung gefährdet wird.

- § 49a Abs. 4

Die Vorschrift schreibt die Zwei-Mann-Besetzung vor. Diese Forderung ergibt sich aus der Natur der Aufgabe, da eine Person während der Fahrt für die Betreuung des Patienten im Krankenraum des Kraftfahrzeuges zur Verfügung stehen muß. Ferner muß diese Person die für die Betreuung erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten besitzen.

- § 49a Abs. 5

Diese Vorschrift legt fest, daß die Genehmigung des Verkehrs mit Krankenkraftwagen mit Bedingungen und Auflagen versehen werden kann. Sie enthält keine abschließende Aufzählung, sondern legt beispielhaft einige für die Organisation des Verkehrs mit Krankenkraftwagen wesentliche Punkte fest:

- Der Koordinierungsarbeit der Rettungsleitstellen kommt bei dem Verkehr mit Krankenkraftwagen eine zentrale Bedeutung zu. Es muß sichergestellt werden können, daß der Unternehmer mit der Rettungsleitstelle Kontakt hält und die von dort getroffenen Anweisungen befolgt.

- Im Interesse einer geordneten Krankenbeförderung kann die Regelung der Beförderungs- und Betriebspflichten notwendig werden, damit der Patient die Gewähr erhält, die vom Unternehmen angebotenen Leistungen auch jederzeit in Anspruch nehmen zu können.
- Der Genehmigungsbehörde muß die Möglichkeit eingeräumt werden, die Zusammenarbeit der Unternehmen untereinander und mit den Einrichtungen des öffentlichen Rettungsdienstes sicherzustellen.
- Auch für diese Unternehmen gelten die einschlägigen Vorschriften über Betriebshygiene und Gesundheitsschutz.

Zu Art. 1 Nr. 13:

- Buchstabe a Doppelbuchst. aa

Mit dieser Regelung soll einem Abzug des Schüleraufkommens von öffentlichen Linienverkehren entgegengewirkt werden können.

- Buchstabe a Doppelbuchst. bb und cc

Redaktionelle Folgeänderungen aus § 49a.

- Buchstabe b

Die Vorschrift des neu eingefügten § 49a beinhaltet eine die Berufsausübung einschränkende Bestimmung im Sinne des Artikels 12 Abs. 1 GG. Nach dieser Bestimmung kann die Berufsausübung nur durch Gesetz oder aufgrund eines Gesetzes geregelt werden. Daher ist die neu eingefügte Vorschrift des § 58 Abs. 3 erforderlich.