

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, unabhängig 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 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

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

Bonn, den 30. Mai 1985

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 3 des Grundgesetzes den vom Bundesrat in seiner 548. Sitzung am 1. März 1985 beschlossenen Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes mit Begründung (Anlage 1) und Vorblatt.

Ich bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

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

Kohl

Anlage 1

Entwurf 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. 241) 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. 2 c, d und Abs. 4 oder §§ 16, 20 a anzuwenden sind.“

- b) Absatz 4 wird gestrichen.

3. § 13 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 2 Nr. 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 bevorrechtigt, 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. § 45 a 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 (§ 49 a).“

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 § 49 a eingefügt:

„§ 49 a

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,

- | | |
|--|---|
| <p>3. die Zusammenarbeit der Unternehmen untereinander und mit den landesrechtlich für den Rettungsdienst zuständigen Stellen zu verbessern,</p> <p>4. ordnungsgemäße gesundheitliche und hygienische Verhältnisse im Unternehmen zu gewährleisten.“</p> <p>13. § 58 wird wie folgt geändert:</p> <p>a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:</p> <p>aa) In Nummer 1 werden nach dem Wort „wird“ die Worte „; dabei kann die Einrichtung solcher Verkehre von der Zustimmung der Genehmigungsbehörde abhängig gemacht oder diese Möglichkeit den Ländern eröffnet werden“ eingefügt.</p> <p>bb) Nummer 2 wird gestrichen.</p> <p>cc) Die Nummern 3 bis 6 werden Nummern 2 bis 5.</p> | <p>b) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 angefügt:</p> <p>„(3) Die Landesregierung oder die von ihr bestimmte Behörde kann durch Rechtsverordnung Umfang und Inhalt der erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten im Sinne des § 49 a Abs. 4 Satz 2 regeln.“</p> <p style="text-align: center;">Artikel 2</p> <p style="text-align: center;">Berlin-Klausel</p> <p>Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes auch im Land Berlin.</p> <p style="text-align: center;">Artikel 3</p> <p style="text-align: center;">Inkrafttreten</p> <p>Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.</p> |
|--|---|

Begründung

A. Allgemeiner Teil

Die Fahrgastentwicklung im öffentlichen Personenverkehr (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 Verkehrsunternehmen 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 insoweit 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 Krankenförderung 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 Krankenförderung 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 § 49 a. Die übrigen Änderungen dienen der Absicherung dieser Ziele oder sind Folgeänderungen.

B. Einzelbegründung

Zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe 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 Tarifizierungsverfahren oder auch bei der Geltendmachung von Ausfallgarantieforderungen zu berücksichtigen.

Zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe b

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 Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe 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 Absatz 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 Verkehrsbedienungs berücksichtigt werden,
- die Besitzstände durch Änderungen des § 13 Abs. 2 Buchstabe d, Neueinfügung eines Absatzes 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 Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b

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

Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe 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 Verkehrsbedienungs 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. Ersatzbedienungs 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 un-

ter 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 Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe 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 Besitzstandsschutzes 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 Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe c

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

Zu Artikel 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 Artikel 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 Artikel 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 Absatzes 2 soll mehr als bisher verdeutlichen, daß es sich bei der angegebenen Genehmigungsdauer um eine Höchstbegrenzung handelt, von der abgewichen werden kann.

Zu Artikel 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 Artikel 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 Artikel 1 Nr. 9

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

Zu Artikel 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 Artikel 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 Artikel 1 Nr. 12

— § 49 a Abs. 1

Die Legaldefinition dient der Abgrenzung gegenüber anderen Verkehrsformen und der Festlegung

der Aufgabenstellung des Krankentransports mit Krankenkraftwagen.

— § 49 a 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.

— § 49 a 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.

— § 49 a 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 Krankenförderung 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 Ein-

richtungen des öffentlichen Rettungsdienstes sicherzustellen.

- Auch für diese Unternehmen gelten die einschlägigen Vorschriften über Betriebshygiene und Gesundheitsschutz.

Zu Artikel 1 Nr. 13

- Buchstabe a Doppelbuchstabe aa

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

- Buchstabe a Doppelbuchstabe bb und cc
Redaktionelle Folgeänderungen aus § 49 a.

- Buchstabe b

Die Vorschrift des neu eingefügten § 49 a 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.

Anlage 2

Stellungnahme der Bundesregierung

I.

1. Die Bundesregierung mißt dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) als einer Aufgabe der Daseinsvorsorge große Bedeutung für das Allgemeinwohl zu. Dieser Aufgabe kommt im Hinblick auf die Umweltbeeinträchtigungen des privaten Kraftfahrzeugverkehrs ein zusätzliches Wirkungsfeld zu. Während das Leistungsangebot des ÖPNV in den Ballungsräumen nach Qualität und Quantität durch eine Vielfalt von Maßnahmen durchweg einen hohen Standard aufweist — nicht zuletzt durch das Engagement der hier verantwortlichen kommunalen Träger —, bereitet der ÖPNV in den ländlichen Regionen Sorgen. Ein Mindeststandard an öffentlichen Nahverkehrsleistungen ist auch in der Fläche unabdingbar. Während in den Ballungsräumen auf nur 7 % der Fläche der Bundesrepublik Deutschland die Hälfte der Gesamtbevölkerung lebt, verteilt sich die andere Hälfte der Bevölkerung auf 93 % des Bundesgebietes. Etwa 30 % dieses Bevölkerungsteils ist auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Ohne sie wäre diese Bevölkerungsgruppe in ihrer Mobilität eingeschränkt und müßte Einbußen in vielen Lebensbereichen hinnehmen. Auch in ländlichen Regionen sind die Verkehrsleistungen in den letzten Jahren im wesentlichen aus strukturellen Gründen (Rückgang der Schülerzahlen und Anstieg der privaten Motorisierung, Zahl der Arbeitslosen) zurückgegangen; mit einem weiteren Absinken der Benutzung des ÖPNV ist bereits mittelfristig zu rechnen.

Der Bund unterstützt die Bemühungen der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände bei der Verbesserung ihrer Verkehrsverhältnisse. Er wirkt an der Gestaltung des ÖPNV mit im Rahmen seiner Zuständigkeit innerhalb eines föderativen Staatsaufbaus sowie im Rahmen seiner Verantwortung für das Verkehrsunternehmen Deutsche Bundesbahn, das seit jeher sowohl Fernverkehr als auch Personennahverkehr betreibt.

Seit 1967 fördert der Bund aus Haushaltsmitteln Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden im Bereich des ÖPNV und des kommunalen Straßenbaus. Mit diesen Finanzhilfen konnten beachtliche Verkehrsverbesserungen in beiden Bereichen erzielt werden. Grundlage ist das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

Der Deutsche Bundestag hat im Zweiten Gesetz zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes vom 8. Mai 1969 (BGBl. I S. 348) zur Förderung der schon seinerzeit erkennbaren Tendenz zur Kooperation eine Neuregelung des § 8 PBefG vorgenommen, der die Genehmigungsbehörden verpflichtet,

- die Entstehung zusammenhängender Linienetze und die Zusammenarbeit der Unternehmer auf freiwilliger Basis zu fördern und
- für eine befriedigende Verkehrsbedienung zu sorgen, sofern es die öffentlichen Verkehrsinteressen erfordern.

Auf diesen Grundlagen sind mit der Förderung der freiwilligen Kooperation der Verkehrsunternehmen gute Erfahrungen gemacht worden: Weite Teile des Bundesgebietes sind inzwischen mit Gemeinschaftslösungen abgedeckt. Allein der Bahnbus ist in etwa 200 Verkehrskooperationen eingebunden. Soweit überhaupt noch weitere Gemeinschaftslösungen in Betracht kommen, werden zusammen mit den Ländern Verkehrskonzepte unter Beteiligung der örtlich und regional zuständigen Gebietskörperschaften angestrebt. Dabei kommt es darauf an, daß die Organisation des ÖPNV den jeweiligen regionalen Gegebenheiten und Bedürfnissen angepaßt ist. Statt schematischer Lösungen sind „maßgeschneiderte“ Organisationskonzepte notwendig. Mit den vom Bundesminister für Verkehr geförderten ÖPNV-Modellvorhaben soll beispielhaft aufgezeigt werden, wie der ÖPNV den regionalen Erfordernissen und Bedingungen entsprechend gestaltet, organisiert und finanziert werden kann. Um das Ziel weiterzuverfolgen, den Fahrgästen durch Bildung regionaler Verkehrskooperationen abgestimmte, attraktive und preisgünstige Leistungen anzubieten, bedarf es nach Auffassung der Bundesregierung nach derzeitigem Erfahrungsstand keiner Änderung des Ordnungsrahmens für den Omnibuslinienverkehr.

Mit dem vom Bundesrat insbesondere zu §§ 8, 13 und 44 PBefG beschlossenen Änderungsvorschlägen würde das bisherige Prinzip der Förderung der freiwilligen Zusammenarbeit weitgehend verlassen. Den Genehmigungsbehörden sollen Befugnisse eingeräumt werden, die Bildung weiterer Kooperationen mit Maßnahmen im Konzessionsbereich, insbesondere bei der Wiedererteilung und der Geltungsdauer von Genehmigungen für den Omnibuslinienverkehr, durchzusetzen. Die Bundesregierung hält eine derart grundsätzliche Umgestaltung des Ordnungsrahmens auch unter Berücksichtigung der Lage des ÖPNV in den ländlichen Regionen zumindest in absehbarer Zeit nicht für erforderlich. Es besteht insbesondere bei dem vorgeschlagenen Instrumentarium, das den Genehmigungsbehörden die Realisierung ihrer Planungsvorstellungen ermöglichen soll, Anlaß zu der Annahme, daß wegen der weitreichenden Auswirkungen auf die Verkehrsunternehmen die Nachteile gegenüber dem geltenden Recht insgesamt überwiegen.

2. Die Bundesregierung hält die Suche nach Möglichkeiten, die Kriterien für die Wiedererteilung von Genehmigungen für den Omnibuslinienverkehr auf eine breitere Grundlage zu stellen, an sich für begrüßenswert. Die darauf abzielenden Änderungsvorschläge des Bundesrates müssen aber wegen ihrer weitreichenden Auswirkungen für alle Beteiligten in besonderem Maße an wichtigen Grundsätzen des Personenbeförderungsrechts sowie an den Zielsetzungen gemessen werden, die seit Jahren einvernehmlich für die Verkehrspolitik auf dem Gebiet des ÖPNV verfolgt worden sind. Diese Zielsetzungen, die weiterhin Gültigkeit haben, lassen sich unter den Stichworten „Förderung der regionalen Kooperation“, „Erhöhung der Attraktivität des Leistungsangebotes“ und „Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Betriebe“ zusammenfassen.
3. Positiv steht die Bundesregierung den Vorschlägen zum freigestellten Schülerverkehr mit Kraftomnibussen und zum Schüler-Linienverkehr gegenüber. Mit diesen Vorschlägen werden die Rechtsgrundlagen für eine von der Bundesregierung geförderte Praxis gefestigt und verbessert.
4. Auch der Vorschlag zum Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen, der eine Lockerung des Zusteigeverbots im Ausflugs- und Fernreiseverkehr vorsieht, trägt einem Bedürfnis der Praxis Rechnung: Unterwegsbedienung ist für kleinere Unternehmer, die Ferienziel-Reiseverkehr betreiben, von erheblicher Bedeutung, da am Betriebssitz oder in benachbarten Orten häufig die erforderliche Fahrgastzahl nicht erreicht wird.
5. Der in bestimmten Bereichen der Krankenbeförderung bestehende Wettbewerb zwischen den Trägern des Rettungsdienstes und privaten Mietwagenunternehmen, die Krankentransporte durchführen, führt nach Auffassung der Bundesregierung nicht zu einer Gefährdung der rettungsdienstlichen Versorgung der Bevölkerung. Gleichwohl ist die Bundesregierung bereit, der vorgeschlagenen Neuregelung des Krankentransportes grundsätzlich zuzustimmen, soweit sie die qualitativen Anforderungen an Personal und Fahrzeuge sowie die behördlichen Auflagemöglichkeiten betrifft.

II.

Zu den Vorschlägen des Gesetzentwurfes im einzelnen:

1. Zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe a — § 2 Abs. 2 a —

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag nicht zu.

Der Vorschlag stellt eine flankierende Regelung zu § 13 Abs. 3 a (Artikel 1 Nr. 3 b) dar. Auf die Stellungnahme zu diesem Vorschlag wird Bezug genommen.

2. Zu Artikel 1 Nr. 1 Buchstabe b — § 2 Abs. 2 b —

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

3. Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a — § 8 Abs. 3 —

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu, soweit in Satz 1 die Wörter „unter Berücksichtigung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung“ eingefügt werden sollen; im übrigen stimmt sie dem Vorschlag nicht zu.

Das Personenbeförderungsgesetz in seiner geltenden Fassung ist entscheidend durch das Grundrecht der Berufsfreiheit (Artikel 12 Abs. 1 Grundgesetz) geprägt. Der Antragsteller hat einen Rechtsanspruch auf Erteilung einer Genehmigung, wenn die im Gesetz genannten Voraussetzungen vorliegen. Die Genehmigungsbehörden werden nach derzeitigem Recht nur dann „gestaltend“ tätig, wenn Belange anderer vorhandener Unternehmer berührt werden. Dabei sind die Genehmigungsbehörden gehalten, das Gebot der Eigenwirtschaftlichkeit (§ 39 Abs. 2 PBefG) zu beachten.

Demgegenüber räumt der Vorschlag des Bundesrates zu § 8 Abs. 3 den Genehmigungsbehörden weitgehende Eingriffsrechte bei der Genehmigungserteilung für den Linienverkehr mit Kraftomnibussen ein. Die allgemeinen Planungsziele, die der Vorschlag zu § 8 vorgibt, werden jedoch nicht mit konkreten Planungsleitsätzen angereichert, die eine richterliche Nachprüfung der Frage gestatten, ob und inwieweit ein Bedürfnis für die einzelne Maßnahme besteht. Dies ist im Hinblick darauf, daß die Vorschrift des § 8 — anders als bisher — den Rahmen für Entscheidungen der Genehmigungsbehörden abgeben soll, erforderlich, da diese Entscheidungen im Konzessionsbereich zu schwerwiegenden Eingriffen in die Rechte der Inhaber von Linienkonzessionen führen können. Zudem enthält der Vorschlag weder eine Zumutbarkeitsgrenze zugunsten des Unternehmers, noch trifft der Vorschlag eine Aussage darüber, wer den Ausgleich für Mehraufwendungen und Mindereinnahmen trägt, die mit Kooperationslösungen verbunden sein können.

Die mit § 8 Abs. 3 vorgeschlagene Ausweitung der Befugnisse der Genehmigungsbehörden, die sich auch auf bereits bestehende Verkehrskooperationen erstreckt, hätte eine grundsätzliche Änderung des Charakters des Personenbeförderungsgesetzes als eines gewerberechtlich orientierten Gesetzes für den Straßenpersonenverkehr zur Folge. Für eine derartige Änderung des Ordnungsrahmens des Personenbeförderungsgesetzes besteht heute kein Handlungsbedarf mehr. Mit der Förderung der freiwilligen Kooperation — wie sie der geltende § 8 PBefG aufgibt — sind bisher auch in ländlichen Regionen gute Erfahrungen gemacht worden.

4. **Zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b — § 8 Abs. 4 —**
Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.
5. **Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa — § 13 Abs. 2 Nr. 2 Buchstabe c — S. 2 —**
Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.
6. **Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb — § 13 Abs. 2 Nr. 2 Buchstabe d —**
Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag nicht zu.
Auf die Stellungnahme zu Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a (§ 8 Abs. 3) wird Bezug genommen.
Dieser Vorschlag des Bundesrates geht ebenfalls von dem Grundsatz der Förderung der freiwilligen Zusammenarbeit ab und räumt den Genehmigungsbehörden die Befugnis ein, in § 8 PBefG niedergelegte Zielvorstellungen über die Erteilung/Wiedererteilung von Genehmigungen für den Omnibuslinienverkehr durchzusetzen.
7. **Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe b — § 13 Abs. 3a —**
Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag nicht zu.
Der Vorschlag kann nach Auffassung der Bundesregierung im Ergebnis unmittelbar oder mittelbar negative Auswirkungen auf die Zielsetzungen haben, die seit Jahren einvernehmlich auf dem Gebiet des ÖPNV verfolgt worden sind und weiterhin Gültigkeit haben werden. Diese Zielsetzungen lassen sich unter den Stichworten „Förderung der regionalen Kooperation“, „Erhöhung der Attraktivität des Leistungsangebotes“ und „Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Betriebe“ zusammenfassen. Alle diese Grundsätze dienen — auch in ihren Wechselbeziehungen zueinander — dem Interesse der Fahrgäste an einem preisgünstigen, bequemen und nachfragegerechten Leistungsangebot.
Die Überlegung, bei der Wiedererteilung von Konzessionen Unternehmen zu bevorzugen, die „eine verbesserte oder wirtschaftlichere Verkehrsbedienungs anbieten können“, eröffnet zwar die Möglichkeit zu stärkerem Wettbewerb zwischen potentiellen Anbietern mit günstigen Auswirkungen auf die Tarifgestaltung. Diese Möglichkeit sollte jedoch eingebettet bleiben in eine zuverlässige Erfüllung der dem Linienkonzessionär obliegenden Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht, die wiederum Grundlage für den mit der Konzession verbundenen Schutz vor Wettbewerbern bildet. Es muß deswegen sichergestellt bleiben, daß die mit den Bundesrats-Vorschlägen verbundene Relativierung des Wettbewerbsschutzes sich nicht negativ auf die Erfüllung der genannten Pflichten auswirkt. Hinzu kommt, daß der Wettbewerbsschutz eine wichtige Voraussetzung für die Förderung und den Bestand von Kooperationen

bildet und daß er dazu beiträgt, dem Fahrgast einen den Erfordernissen der Verkehrssicherheit sowie dem Stand der Technik entsprechenden Fahrkomfort anzubieten.

In Würdigung dieser Zusammenhänge hat der Gesetzgeber bei der Regelung des Ausgleichs für die Kostenunterdeckung im Ausbildungsverkehr Durchschnittswerte von „Unternehmen, die sparsam wirtschaften und leistungsfähig sind“ (§ 45a PBefG), zugrunde gelegt. Der Vorschlag des Bundesrates läßt zu, daß selbst sparsam wirtschaftende und leistungsfähige Unternehmen der Gefahr des Konzessionsverlustes ausgesetzt werden, wenn sie Zuwendungen für bestimmte Verkehrsleistungen erhalten oder Auftragsunternehmen einsetzen, obwohl gerade diese Sachverhalte maßgeblich zur sparsamen Wirtschaftsführung beitragen.

Wirtschaftlich gebotene oder sinnvolle Unternehmensentscheidungen mit der Möglichkeit des Konzessionsverlustes zu verknüpfen und sie dadurch zu unterbinden, verkehrt aber die Zielsetzung des Bundesratsvorschlages ins Gegenteil: Diese — nicht gewollte — Wirkung muß nämlich im Ergebnis die Produktionsleistung für eine große Zahl von Linienverkehren verteuern und dadurch die Tarifentwicklung negativ beeinflussen, was nicht im Interesse der Fahrgäste liegen kann.

So ist die Beschäftigung von Auftragsunternehmen z. B. bei der Leistungserstellung in Tagesrandlagen oder in Spitzenverkehrszeiten meist sowohl für den Auftraggeber als auch für den Auftragnehmer wirtschaftlich sinnvoll oder sogar geboten, weil der Auftraggeber dadurch die Vorhaltung eigener Personal- und Sachmittel erspart und der Auftragnehmer die ohnehin für den Reiseverkehr vorhandenen Personal- und Sachmittel einsetzen kann. Führt der Einsatz von Auftragsunternehmen aber zu einer Relativierung des Besitzstandsschutzes bei der Wiedererteilung von Linienkonzessionen, ist damit zu rechnen, daß die Konzessionsinhaber in erheblichem Umfang auf den Einsatz von Auftragsunternehmen verzichten. Diese Konsequenz trifft auch das private Omnibusgewerbe, das nach eigenen Angaben mit etwa der Hälfte seiner Unternehmer Leistungen im Auftrag eines anderen Unternehmers erbringt.

Können für das allgemeine Wohl erforderliche ÖPNV-Leistungen nicht mehr kostendeckend erbracht werden, erwächst aus der Verwaltungszuständigkeit für den ÖPNV Finanzverantwortung, die bereits von vielen kommunalen Gebietskörperschaften seit Jahren — besonders in den Ballungsräumen — wahrgenommen wird.

Gegen den Vorschlag des Bundesrates spricht auch, daß ein verbessertes und wirtschaftlicheres Leistungsangebot eines hinzutretenden Konzessionsbewerbers auf dem Einsatz ungeeigneter Personal- und Sachmittel oder auf Fehlkalkulationen beruhen kann, ohne daß Möglichkeiten zur Korrektur solcher Fehlein-

schätzungen und dadurch ausgelöster Attraktivitätsverluste vorhanden sind. Der bisherige Konzessionsinhaber wird an einer erneuten Übernahme solcher Verkehre regelmäßig kein Interesse mehr haben. Der Fahrgast hat dann das Nachsehen.

Es genügt auch nicht, nur die Tarifgestaltung in die vorgesehene Abwägung bei der Wiedererteilung der Konzession einzubeziehen. Wesentlich sind auch andere Teile des Leistungsangebotes z. B. Fahrtenhäufigkeit, Pünktlichkeit, Sicherheit der Betriebsmittel, Ausbildungsstand des Personals. Aus der Sicht der Fahrgäste sind neben dem Fahrpreis auch diese Aspekte wesentliche Qualitätsmerkmale.

Nicht auszuschließen ist ferner, daß bestehende Kooperationen gefährdet und die Bildung neuer Kooperationen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern erschwert würden. Unternehmen mit großem, mittlerem oder kleinem Linienbestand stimmen in solchen Zusammenschlüssen Fahrpläne, einheitliche Fahrpreise, die Aufteilung der Einnahmen oder anderer Leistungen für eine bestimmte Region untereinander ab, um insgesamt ein möglichst nachfragegerechtes Leistungsangebot zu erstellen. Die Zusammenschlüsse beruhen dabei auf dem langfristigen gemeinsamen Interesse aller Beteiligten. Dieses gemeinsame Interesse könnte gestört oder gefährdet werden, wenn es einzelnen Mitgliedern ermöglicht würde, sich bestimmte — möglichst ertragreiche — Linienverkehre zu sichern. Die Zulassung einer solchen Entwicklung könnte zudem eine Aufsplittierung regionaler Bedienungsnetze zur Folge haben und dadurch verbleibende Verkehrsleistungen verteuern. Es ist deshalb nicht auszuschließen, daß mit dem Vorschlag des Bundesrates die Grundlagen der Zusammenarbeit in vielen Kooperationen nachhaltig verändert werden.

Sollte schließlich die Bundesregierung bei ihrer noch ausstehenden Entscheidung über die endgültige Organisation der Busdienste des Bundes festlegen, daß die Busdienste künftig statt in der gegenwärtigen öffentlich-rechtlichen Betriebsform in gesellschaftsrechtlichen Formen geführt werden, würde damit die Tarifverantwortung für alle Busdienste des Bundes auf die Länder übergehen. Die Genehmigungsbehörden könnten dann Fehlentwicklungen bei allen ÖPNV-Unternehmen prüfen und notfalls durch entsprechende Maßnahmen unterbinden.

Im Ergebnis ist die Bundesregierung deshalb der Auffassung, daß die Genehmigungsbehörden den vom Bundesrat festgestellten Unzulänglichkeiten in der Preis-Kosten-Gestaltung von ÖPNV-Betrieben nicht durch Maßnahmen auf dem Konzessionsbereich, sondern im Rahmen der ihnen bereits jetzt gemäß § 39 Abs. 2 PBefG zur Verfügung stehenden Möglichkeiten entgegenwirken sollten.

Unabhängig davon ist die Bundesregierung der Auffassung, daß die Möglichkeiten, das Verfah-

ren für die Erteilung von Genehmigungen für den Omnibuslinienverkehr stärker nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten zu gestalten und gegenüber dem geltenden Recht auf eine breitere Grundlage zu stellen, (z. B. Berücksichtigung der Interessen desjenigen Auftragsunternehmers, der über Jahre hinweg den Verkehr zuverlässig betrieben hat) weiter geprüft werden sollten.

8. Zu Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe c — § 13 Abs. 7 —

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag nicht zu.

Nach derzeitigem Recht prüft die Genehmigungsbehörde bei der Übertragung von Genehmigungen oder Betriebsübertragungen lediglich die subjektiven Zulassungsvoraussetzungen, also insbesondere Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des Unternehmers.

Für eine Berücksichtigung der objektiven Zulassungsvoraussetzungen in § 13 Abs. 2 PBefG, die die Genehmigungsbehörde zu einer Versagung der Übertragung der Genehmigung auf einen anderen Unternehmer aus „öffentlichen Verkehrsinteressen“ berechtigen würde, ist keine Rechtfertigung erkennbar, da sich durch die Übertragung der Genehmigung auf einen anderen Unternehmer am „Verkehrsbestand“ nichts ändert. Der Erwerber tritt in alle Rechte und Pflichten des bisherigen Genehmigungsinhabers ein. Zudem würde diese Regelung einen schwerwiegenden Eingriff in das Recht der Vertragsfreiheit darstellen.

Soweit die Begründung zu diesem Vorschlag auf das in § 13 Abs. 3 a PBefG vorgesehene „Ermittlungsverfahren“ verweist, sieht der Vorschlag selbst eine entsprechende Regelung nicht vor: Würde die Genehmigungsbehörde die Übertragung aus öffentlichen Verkehrsinteressen versagen, verbliebe die Genehmigung beim bisherigen Inhaber, obwohl dieser — beispielsweise aus Krankheitsgründen — zu einer weiteren Bedienung der Linie nicht mehr in der Lage ist.

9. Zu Artikel 1 Nr. 4 — § 24 Abs. 1 —

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag nicht zu.

Der Vorschlag, der auf eine Anpassung des § 24 Abs. 1 PBefG an die Vorschrift des § 20 a PBefG gerichtet ist, geht von der Annahme aus, § 20 a PBefG stelle bei der Betrachtung möglicher wirtschaftlicher Risiken nicht jeweils auf das Wirtschaftsergebnis einer, sondern aller Linien des Unternehmers ab. Nach der Gesetzessystematik korrespondiert der Begriff des Verkehrsunternehmers aber mit dem genehmigten Verkehr, der sich grundsätzlich auf eine einzelne Linie bezieht. Dies ergibt sich auch aus der Entstehungsgeschichte von § 20 a PBefG.

Stellt das Gesetz bei der Erteilung und Versagung von Genehmigungen auf einzelne Linien ab, kann auch für den Fall einer Entbindung von der Betriebspflicht nach § 24 Abs. 1 PBefG nichts anderes gelten.

10. Zu Artikel 1 Nr. 5 — § 38 S. 2 —

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag nicht zu.

Der Begriff „Straßenbahn“ ist in § 4 Abs. 1 und 2 PBefG definiert. Danach gelten als Straßenbahnen auch Bahnen, die als Hoch- und Untergrundbahnen, Schwebbahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart angelegt sind oder angelegt werden, ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienen und nicht Bergbahnen oder Seilbahnen sind.

In Abweichung von dieser Definition würde die vorgeschlagene Ergänzung zu § 38 in der Frage der Geltungsdauer der Genehmigung auf die „Art des Straßenbahnbetriebs“ abstellen. Bereits die geltende Fassung des § 38 PBefG räumt der Genehmigungsbehörde die Möglichkeit ein, von der Regelbefristung von 25 Jahren bei der Wiedererteilung abzuweichen, um verfestigte Planungen realisieren zu können.

11. Zu Artikel 1 Nr. 6 — § 44 —

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag nicht zu.

Bereits nach geltendem Recht haben die Genehmigungsbehörden bei der Festsetzung der Geltungsdauer der Genehmigungen die öffentlichen Verkehrsinteressen zu berücksichtigen. Regelmäßige Praxis ist die Wiedererteilung für die volle Laufzeit von acht Jahren, um dem Unternehmer eine angemessene Nutzung seiner Investitionen zu ermöglichen.

Der Vorschlag räumt den Genehmigungsbehörden die Befugnis ein, zur Durchsetzung der Ziele des § 8 PBefG die Geltungsdauer der Genehmigungen unbegrenzt zu verkürzen. Obwohl solche „Auslaufgenehmigungen“ in ihren Wirkungen der Versagung der Wiedererteilung nahekommen, enthält der Vorschlag keine Verpflichtung für die Genehmigungsbehörde, die „Zumutbarkeit“ einer verkürzten Laufzeit der Genehmigung für den Unternehmer zu berücksichtigen. Der Vorschlag könnte deshalb bei Inhabern von Linienkonzessionen zu erheblicher Verunsicherung führen und deren Bereitschaft verringern, hohe oder langfristig ausgerichtete Investitionen vorzunehmen.

Bezüglich der grundsätzlichen Bedenken gegen eine Verknüpfung von Kooperationsförderung und Eingriffsrechten der Genehmigungsbehörden bei Genehmigungserteilung wird auf die Stellungnahme unter I. und unter II. zu § 8 Abs. 3 (Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe a) und § 13 Abs. 3 a (Artikel 1 Nr. 3 Buchstabe b) Bezug genommen.

12. Zu Artikel 1 Nr. 7 — § 45 Abs. 2 S. 4 —

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag nicht zu.

Nach § 28 BbG ist die Deutsche Bundesbahn (DB) wie ein Wirtschaftsunternehmen nach kaufmännischen Gesichtspunkten zu führen. Wesentliches Element einer kaufmännischen

Geschäftsführung ist die Preisflexibilität. Die in Ausnahmefällen mögliche und notwendige Abweichung von den genehmigten Tarifen (§ 9 des Bahnustarifs) muß daher in der alleinigen unternehmerischen Entscheidung der DB bleiben. Eine Mitwirkung der Genehmigungsbehörden der Länder an dieser Entscheidung würde einen Eingriff in den unternehmerischen Handlungsspielraum der DB darstellen. In Tarifgemeinschaften sowie in Verkehrs- und Tarifverbänden haben die Landesbehörden ohnehin bereits Einwirkungsmöglichkeiten auf die DB-Partner. Auch bei den Regionalverkehrsgesellschaften liegt die Tarifverantwortung bei den Genehmigungsbehörden der Länder.

13. Zu Artikel 1 Nr. 8 — § 45 a Abs. 4 S. 1 —

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

14. Zu Artikel 1 Nr. 9 — § 46 Abs. 2 Nr. 3 und Nr. 4 —

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

15. Zu Artikel 1 Nr. 10 — § 48 Abs. 3 —

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

16. Zu Artikel 1 Nr. 11 — § 49 Abs. 1 S. 3 —

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

17. Zu Artikel 1 Nr. 12 — § 49 a —

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag mit Ausnahme des Absatzes 3 grundsätzlich zu.

Es sind vier Bereiche der Krankenförderung zu unterscheiden:

- Der hoheitlich ausgeübte Rettungsdienst und Krankentransport, welcher von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes freigestellt ist.
- Der nicht hoheitlich ausgeübte Rettungsdienst und Krankentransport, der auf der Grundlage der Rettungsdienstgesetze und des Personenbeförderungsgesetzes durchgeführt wird, z. B. durch die privaten Hilfsorganisationen Deutsches Rotes Kreuz, Malteser-Hilfsdienst, Arbeiter-Samariter-Bund, Johanniter-Unfallhilfe.
- Die Beförderung von Kranken ausschließlich auf der Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes (Gelegenheitsverkehr mit Mietwagen zum Zwecke der Krankenförderung durch die privaten Hilfsorganisationen und Privatunternehmer).
- Die Patientenbeförderung (nicht betreuungsbedürftige Patienten) auf der Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes durch Taxen und Mietwagen.

Den Rettungsdienststrägern obliegt neben der Beförderung bei Notfalleinsätzen auch die Beförderung von betreuungsbedürftigen Kranken,

Verletzten und Behinderten. In diesem Bereich der Krankentransportförderung besteht eine Wettbewerbssituation zu den privaten Krankentransportunternehmen. Diese sind zur Durchführung von Krankentransporten berechtigt, sofern sie über eine Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz für den Verkehr mit Mietwagen verfügen. Bedingung ist, daß sie die subjektiven Genehmigungsvoraussetzungen (Leistungsfähigkeit des Betriebes, Zuverlässigkeit, fachliche Eignung) erfüllen. Dagegen enthält das Personenbeförderungsgesetz keine Vorschriften, welche Fahrzeuge und welches Personal der Mietwagenunternehmer beim Krankentransport einzusetzen hat. Zwar erteilen in der Praxis die Genehmigungsbehörden die Genehmigung für den Krankentransport durch Private unter bestimmten Auflagen (§ 16 PBefG). So wird z. B. die Betriebs- und Beförderungspflicht rund um die Uhr mit ordnungsgemäß ausgerüsteten Krankentransportwagen (KTW) und Rettungstransportwagen (RTW) sowie des Einsatzes fachkundigen Personals auferlegt. Diese Praxis würde durch die Vorschläge zu § 49a Abs. 1, 2, 4 und 5 auf eine sicherere rechtliche Grundlage gestellt.

Allerdings begegnet die für Absatz 2 vorgeschlagene Formulierung rechtlichen Bedenken. Die Verweisung auf eine DIN-Norm ist nur zulässig, wenn auf eine bestimmte Fassung mit Angabe des Ausgabedatums und der Bezugsquelle hingewiesen wird. Bei Änderung der DIN-Norm müßte dann stets auch das Personenbeförderungsgesetz geändert werden. Dies entspräche jedoch nicht den Erfordernissen der Praxis. Die Bundesregierung wird daher im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens einen Formulierungsvorschlag unterbreiten, welcher rechtlich unbedenklich ist und den Erfordernissen der Praxis Rechnung trägt.

Die Bundesregierung hat jedoch erhebliche Bedenken, über die für zweckmäßig und notwendig gehaltenen Neuregelungen in den Absätzen 1, 2, 4 und 5 hinaus eine objektive Zulassungsregelung vorzusehen (§ 49a Abs. 3). Sie ist der Auffassung, daß auch ohne eine objektive Zulassungsregelung eine flächendeckende rettungsdienstliche Versorgung der Bevölkerung gewährleistet bleibt, und zwar zu wirtschaftlich vertretbaren Bedingungen für alle Beteiligten. Die Bundesregierung ist der Ansicht, daß auch auf diesem Teilmarkt auf die Beibehaltung eines begrenzten Wettbewerbs nicht verzichtet werden sollte.

Die Bedenken der Bundesregierung gegen § 49a Abs. 3 sind vor allem verfassungsrechtlicher Art: Die Rettungsdienstgesetze der Länder gehen von einer Deckung des Gesamtbedarfs im Bereich des Krankentransports durch den Rettungsdienst aus, d. h. Einsatzlenkung und -überwachung durch die zentrale Leitstelle. Die in § 49a Abs. 3 enthaltene Zulassungsregelung könnte sich als eine Zugangssperre für den privaten Krankentransport auswirken, da eine freie Betätigung dann nur noch bei Fahr-

ten mit nichtbetreuungsbedürftigen Patienten möglich wäre. Nach dem Beschluß des Bundesverfassungsgerichts vom 8. Juni 1960 (BVerfGE 11, 168 f.) sind der Einschränkung des Grundrechts der Berufsfreiheit über objektive Zulassungsvoraussetzungen enge Grenzen gezogen. Dazu zählt auch die Verhältnismäßigkeit zwischen Maßnahme/Mittel und angestrebtem Ziel. Bedürfnisprüfungen, die über den Rahmen des § 13 PBefG hinausgehen und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit nicht Rechnung tragen, werden danach kaum mit Aussicht auf rechtlichen Bestand eingeführt werden können. Die Zielsetzung, einen Konkurrenzschutz gegenüber dem privaten Gewerbe zu erreichen und die Auslastung der eigenen Kapazitäten durch gesetzliche Regelung absichern zu lassen, wäre jedenfalls auch nach Auffassung der Bundesregierung nicht schutzwürdig.

Die Bundesregierung hat jedoch Verständnis für die mit § 49a Abs. 3 verfolgte Zielsetzung, den öffentlichen Rettungsdienst flächendeckend und zugleich möglichst wirtschaftlich abzuwickeln. Sie wird daher im weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens prüfen, welche Lösungsmöglichkeiten hier bestehen.

18. Zu Artikel 1 Nr. 13 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa — § 58 Abs. 1 Nr. 1 —

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag nicht zu.

Sie ist jedoch bereit, der Zielsetzung des Vorschlags zu entsprechen. Nach ihrer Auffassung bedarf es hierzu keiner Änderung des § 58 Abs. 1 Nr. 1 PBefG. Statt dessen sollte die Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungs-Verordnung) vom 30. August 1962 in der Fassung vom 16. Juni 1967 (BGBl. I S. 602) entsprechend geändert werden.

19. Zu Artikel 1 Nr. 13 Buchstabe a Doppelbuchstabe bb — § 58 Abs. 1 Nr. 2 —

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

20. Zu Artikel 1 Nr. 13 Buchstabe a Doppelbuchstabe cc — § 58 Abs. 1 Nr. 3 — 6 —

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag zu.

21. Zu Artikel 1 Nr. 13 Buchstabe b — § 58 Abs. 3 —

Die Bundesregierung stimmt dem Vorschlag in der Zielsetzung zu, hält es jedoch aus gesetzes-systematischen Gründen für zweckmäßiger — wie im Falle des § 47 Abs. 3 PBefG —, die vorgesehene Ermächtigung in § 49a aufzunehmen.

Sie schlägt hierzu vor, dem vorgesehenen Absatz 4 folgenden Satz anzufügen:

„Die Landesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung Umfang und Inhalt der Kenntnisse und Fähigkeiten im Sinne des Ab-

satzes 4 Satz 2 zu regeln. Sie kann die Ermächtigung durch Rechtsverordnung übertragen.“

III.

Eventuelle Auswirkungen der von der Bundesregierung befürworteten Änderungen im PBefG auf die öffentlichen Haushalte sind nicht quantifizierbar. Auswirkungen auf Einzelpreise, Preisniveau und Verbraucherpreise ergeben sich nach Auffassung der Bundesregierung nicht.

