

Gesetzentwurf

der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch, Josef Philip Winkler und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefNG)

A. Problem

Am 3. Dezember 2009 tritt die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. EU Nr. L 31 S. 1) in Kraft. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist daran anzupassen.

B. Lösung

Die gewerberechtliche Prüfung der subjektiven Zulassungsvoraussetzungen für die Teilnahme am Personenverkehrsmarkt wird angelehnt an die Bestimmungen im allgemeinen Eisenbahngesetz. Der Verkehrsmarkt in Deutschland soll im ÖPNV im Sinne der EU-Verordnung als kontrollierter Wettbewerbsmarkt organisiert werden. An der der bisherigen Liniengenehmigung soll dabei festgehalten werden. Um Verwechslungen in der Begrifflichkeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach der EU-Verordnung und öffentlicher Aufträge im Sinne des Kartellvergaberechts zu vermeiden, wird der öffentliche Dienstleistungsauftrag nach der EU-Verordnung im nationalen Recht mit dem bisher bereits geläufigen Begriff der Linienkonzession titulierte. Die Vergabe der Linienkonzessionen erfolgt nach den vergaberechtlichen Vorgaben der EU-Verordnung. Bei der Ausgestaltung des wettbewerblichen Vergabeverfahrens für die neuen Linienkonzessionen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/07 orientiert sich das PBefG an den Erfahrungen und Regularien des Genehmigungswettbewerbs im Rahmen des § 13 PBefG alt.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Das Gesetz hat keine Auswirkungen auf die Einnahmen und Ausgaben der öffentlichen Haushalte. Soweit ein Mehraufwand der zuständigen Behörden beim Gesetzesvollzug entsteht, ist dieser maßgeblich durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bedingt.

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefNG)

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

Artikel 1

Neuregelung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefNG)

Abschnitt 1

Allgemeine Vorschriften

§ 1

Sachlicher Geltungsbereich

(1) Den Vorschriften dieses Gesetzes unterliegt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsomnibussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen. Als Entgelt sind auch wirtschaftliche Vorteile anzusehen, die mittelbar für die Wirtschaftlichkeit einer auf diese Weise geförderten Erwerbstätigkeit erstrebt werden.

(2) Diesem Gesetz unterliegen die Vorhaltung und das Betreiben von Infrastrukturen nach § 4 Absatz 6 dieses Gesetzes, soweit diese Infrastruktur für Verkehrsleistungen genutzt werden, die diesem Gesetz unterfallen.

(3) Diesem Gesetz unterliegen nicht Beförderungen

1. mit Personenkraftwagen, wenn das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt;
2. mit Krankenkraftwagen, wenn damit kranke, verletzte oder sonstige hilfsbedürftige Personen befördert werden, die während der Fahrt einer medizinisch fachlichen Betreuung oder der besonderen Einrichtung des Krankenkraftwagens bedürfen oder bei denen solches auf Grund ihres Zustandes zu erwarten ist.

§ 2

Berufszugangsvoraussetzung

(1) Wer im Sinne des § 1 Absatz 1

1. mit Straßenbahnen,
2. mit Obussen,
3. mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr (Abschnitt II und III) oder
4. mit Kraftfahrzeugen im Gelegenheitsverkehr (Abschnitt VI)

Personen befördert oder die dafür erforderliche Infrastruktur errichtet oder betreibt muss im Besitz einer Lizenz (Berufszugangsvoraussetzung) durch die Genehmigungsbehörde sein. Er ist Unternehmer im Sinne dieses Gesetzes. Die Lizenz für Bau und Bewirtschaftung der Infrastruktur zur Personenbeförderung (Infrastrukturgenehmigung) richtet sich nach Abschnitt IV. und V. dieses Gesetzes.

(2) Die Lizenz wird, bezogen auf eine oder mehrere Verkehrssparten, nach Absatz 1 erteilt und berechtigt das Unternehmen, generell entsprechende Verkehrsleistungen für die

Allgemeinheit in der Verkehrssparte anzubieten und an der Vergabe von Linienkonzessionen im Sinne von § 11 teilzunehmen.

(3) Die Lizenz ist zu erteilen, wenn

1. die Sicherheit des Betriebs gewährleistet ist,
2. keine Tatsachen vorliegen, die die gewerberechtliche Unzuverlässigkeit des Antragstellers als Unternehmer oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Personen dartun,
3. der Antragsteller als Unternehmer oder die für die Führung der Geschäfte bestellte Person fachlich geeignet ist und der Antragsteller und die von ihm mit der Durchführung von Verkehrsleistungen beauftragten Unternehmer spätestens bei Betriebsaufnahme ihren Betriebsitz oder ihre Niederlassung im Sinne des Handelsrechts im Inland haben. Die fachliche Eignung wird durch eine angemessene Tätigkeit in einem Unternehmen des Straßenpersonenverkehrs oder durch Ablegung einer Prüfung nachgewiesen.

(4) Die Geltungsdauer der Lizenz beträgt in der Regel bei den Verkehrssparten nach Absatz 1 Nummer 1 und 2 sowie zur Errichtung und Betrieb von Infrastrukturen maximal 25 Jahre und bei den Verkehrsarten nach den Nummern 3 und 4 maximal 15 Jahre. Der Inhalt der Lizenz wird behördlich beurkundet. Die Urkunde dient als Nachweis der Berufszulassung im gesamten Geltungsbereich dieses Gesetzes.

(5) Die Genehmigungsbehörde vergewissert sich regelmäßig und mindestens alle fünf Jahre, dass das Unternehmen die Berufszugangsvoraussetzungen nach Absatz 3 erfüllt. Der Aufgabenträger informiert die zuständige Genehmigungsbehörde darüber, wenn sich Anhaltspunkte dafür ergeben, dass ein Unternehmen die Berufszugangsvoraussetzungen nach Absatz 3 nicht mehr erfüllt.

(6) Die Lizenz ist zu widerrufen, wenn eine der Voraussetzungen des Absatzes 3 nicht mehr vorliegt. Wenn zu erwarten ist, dass die Wiederherstellung der Voraussetzungen des Absatzes 3 in vertretbarer Zeit möglich ist, kann die Genehmigungsbehörde eine entsprechende Frist zur Wiederherstellung setzen. Verstreicht die Frist erfolglos, ist die Lizenz zu widerrufen, wenn nicht die Behörde die Frist verlängert.

(7) Wer Gelegenheitsverkehre in der Form der Ausflugsfahrt (§ 48 Absatz 1) oder der Ferienzielreise (§ 48 Absatz 2) plant, organisiert und anbietet, dabei gegenüber den Teilnehmern jedoch eindeutig zum Ausdruck bringt, dass die Beförderungen nicht von ihm selbst, sondern von einem bestimmten Unternehmer, der Inhaber einer Lizenz nach diesem Gesetz ist, durchgeführt werden, muss selbst nicht im Besitz einer Lizenz sein.

§ 3

Unternehmer

(1) Die Lizenz wird dem Unternehmer für seine Person (natürliche oder juristische Person) erteilt. Zuständig für die Lizenzerteilung ist die Genehmigungsbehörde, in deren Zu-

ständigkeitsbereich der Unternehmer seinen Sitz hat. Bei ausländischen Unternehmen ist diejenige Behörde zuständig, in deren Zuständigkeitsbereich der Unternehmer erstmalig im Bundesgebiet die Beförderungsleistungen im Sinne dieses Gesetzes aufnimmt bzw. aufgenommen hat.

(2) Der Unternehmer muss den Verkehr im eigenen Namen, unter eigener Verantwortung und für eigene Rechnung betreiben. Beim Einsatz von Subunternehmern muss der Unternehmer sicherstellen, dass die Subunternehmer die Voraussetzungen nach § 2 erfüllen.

§ 4 Begriffsbestimmungen

(1) Straßenbahnen sind Schienenbahnen, die nicht den Regularien des Allgemeinen Eisenbahngesetzes unterfallen.

(2) Obusse im Sinne dieses Gesetzes sind elektrisch angetriebene, nicht an Schienen gebundene Straßenfahrzeuge, die ihre Antriebsenergie einer Fahrleitung entnehmen. Als Obusse gelten auch Straßenfahrzeuge, die durch optische oder mechanische Spurführungen gesteuert werden – unabhängig von ihrer Antriebsart.

(3) Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind Straßenbahnfahrzeuge, die durch eigene Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Schienen, sonstige Spurführungen oder eine Fahrleitung gebunden zu sein, und zwar sind

1. Personenkraftwagen: Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von nicht mehr als neun Personen (einschließlich Führer) geeignet und bestimmt sind,
2. Kraftomnibusse: Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von mehr als neun Personen (einschließlich Führer) geeignet und bestimmt sind,
3. Lastkraftwagen: Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Einrichtung zur Beförderung von Gütern bestimmt sind.

(4) Anhänger, die von den in den Absätzen 1 bis 4 genannten Fahrzeugen zur Personenbeförderung mitgeführt werden, sind den sie bewegenden Fahrzeugen gleichgestellt.

(5) Krankenkraftwagen im Sinne dieses Gesetzes sind Fahrzeuge, die für Krankentransport oder Notfallrettung besonders eingerichtet und nach dem Fahrzeugschein als Krankenkraftwagen anerkannt sind.

§ 5 Dokumente

Lizenzen, Linienkonzessionen, einstweilige Erlaubnisse, Genehmigungen und Bescheinigungen oder deren Widerruf nach diesem Gesetz oder nach einer auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnung oder Allgemeinen Verwaltungsvorschrift sind schriftlich zu erteilen. Die elektronische Form ist ausgeschlossen. Abweichend von Satz 1 kann in den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen und Allgemeinen Verwaltungsvorschriften vorgesehen werden, dass Lizenzen, Linienkonzessionen, einstweilige Erlaubnisse, Genehmigungen und Bescheinigungen auch in elektronischer Form mit einer dauerhaft überprüfbareren Sig-

natur nach § 37 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes erteilt werden können.

§ 6 Umgehungsverbot

Die Verpflichtungen des Unternehmers nach diesem Gesetz werden durch rechtsgeschäftliche oder firmenrechtliche Gestaltungen oder Scheinatbestände, die zur Umgehung der Bestimmungen des Gesetzes geeignet sind, nicht berührt.

§ 7 Beförderung von Personen auf Lastkraftwagen und auf Anhängern hinter Lastkraftwagen und Zugmaschinen

(1) Zu einer Personenbeförderung, die nach diesem Gesetz Lizenzpflichtig ist, dürfen Lastkraftwagen sowie Anhänger jeder Art hinter Lastkraftwagen oder hinter Zugmaschinen nicht verwendet werden.

(2) Die Genehmigungsbehörde kann in Einzelfällen Ausnahmen zulassen.

Abschnitt 2 Öffentlicher Personennahverkehr

§ 8 Öffentlicher Personennahverkehr

(1) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Oberleitungsomnibussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Dies trifft im Zweifel auf alle Linienverkehre zu, die auf Grundlage eines Verbundtarifes im Sinne von § 10 erbracht werden. Für alle anderen Linienverkehre ist die Voraussetzung nach Satz 1 im Zweifel gegeben, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt. Sonderformen des Linienverkehrs (§ 33) sind kein öffentlicher Personennahverkehr.

(2) Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der in Absatz 1 genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet (siehe Abschnitt VI dieses Gesetzes).

(3) Werden für den öffentlichen Personennahverkehr im Sinne des Absatzes 1 finanzielle Ausgleichsleistungen gleich welcher Art für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im öffentlichen Personennahverkehr nach den Vorschriften dieses Gesetzes erbracht, so stellen diese echte, nicht steuerbare Zuschüsse im Sinne des Abschnitts 150 der Umsatzsteuerrichtlinie dar.

§ 9 Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs

(1) Der Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (Aufgabenträger) ist die zuständige örtliche Behörde für die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Ihm obliegt die Erstellung der Nahverkehrspläne sowie die Sicherstellung einer ausreichenden Versorgung der Bevölkerung mit

Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr durch die eigenverantwortliche Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs oder die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (Linienkonzessionen).

(2) Mehrere Aufgabenträger können sich zu einer „Gruppe von Behörden“ gemäß Artikel 2 Buchstabe b der VO (EG) Nr. 1370/2007 zusammenschließen.

(3) Der Aufgabenträger kann beschließen, die ausreichende Verkehrsbedienung insgesamt oder in Teilen seines Zuständigkeitsgebietes durch selbständige Durchführung der erforderlichen Linienverkehre sicherzustellen.

(4) Im Nahverkehrsplan definiert der Aufgabenträger die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr. Er hat die Steigerung des Anteils der mit dem öffentlichen Personennahverkehr zurückgelegten Fahrten zum Ziel. Der Nahverkehrsplan beachtet vorhandene Verkehrsstrukturen und hat die Belange Behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu dessen Umsetzung getroffen. Bei seiner Aufstellung sind die Behindertenbeauftragten oder Behindertenbeiräte, soweit vorhanden, anzuhören.

(5) Das Verfahren zur Aufstellung der Nahverkehrspläne sowie die Bestimmung des Aufgabenträgers des öffentlichen Personennahverkehrs regeln die Länder.

§ 10

Tarifverbünde

(1) Verkehrsleistungen im öffentlicher Personennahverkehr sollen möglichst zu einem Verkehrsträger übergreifenden Gemeinschaftstarif angeboten werden. Für Vereinbarungen zur gegenseitigen Anerkennung von Fahrscheinen und zur einheitlichen Ausgestaltung von Verbundtarifen sowie Vereinbarungen von Verkehrsunternehmen und für Beschlüsse und Empfehlungen von Vereinigungen dieser Unternehmen gelten die §§ 1 und 22 Absatz 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen nicht, soweit sie dem Ziel des Satzes 1 dienen. Sie bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Anmeldung bei der Genehmigungsbehörde, die diese Anmeldung an die Kartellbehörde weiterleitet. § 12 Absatz 1 und § 22 Absatz 6 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkung gelten entsprechend. Verfügungen der Kartellbehörde, die solche Vereinbarungen, Beschlüsse oder Empfehlungen betreffen, ergehen im Benehmen mit der zuständigen Genehmigungsbehörde und den Aufgabenträgern.

(2) Die Verbundtarife und Beförderungsbedingungen eines Tarifverbundes bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Mit der Zustimmung sind die Tarif- und Beförderungsbedingungen allgemein verbindlich. Die Tarif- und Beförderungsbestimmungen und deren Änderungen sind vom Tarifverbund vor ihrer Einführung ortsüblich bekanntzumachen.

(3) Die Tarifverbünde stellen den Aufgabenträgern alle zur ordnungsgemäßen Durchführung von Wettbewerbsverfahren notwendigen Daten zur Verfügung. Hierzu zählen insbesondere:

- die auf eine zu vergebende Verkehrsleistung bisher entfallenden Einnahmen,
- die zur Einnahmeabschätzung notwendigen bisherigen Nachfragedaten aus Verkehrserhebungen oder Verkaufstatistiken,
- die Regularien zur diskriminierungsfreien Aufnahme neuer Betreiber in den Tarifverbund.

§ 11

Linienkonzession und Ausschließlichkeit

(1) Linienverkehr im öffentlichen Personennahverkehr darf nur auf Grundlage von Linienkonzessionen durchgeführt werden. Die Linienkonzession ist ein öffentlich-rechtlicher Vertrag im Sinne des Verwaltungsverfahrensgesetzes.

(2) Der Aufgabenträger legt im Rahmen der Linienkonzession fest, auf welchem Linienweg bzw. welchen Linienwegen oder Linienbündeln und zu welchen Verkehrszeiten der Konzessionsinhaber das ausschließliche Recht zur Durchführung vom öffentlichem Personennahverkehr besitzt. Für denselben Linienweg bzw. für das gleiche Linienbündel kann in der Regel nur eine Linienkonzession vergeben werden. Hierbei ist auf den Gesamtliniweg und nicht auf einzelne Linienwegsabschnitte abzustellen.

(3) Die Linienkonzession beinhaltet neben dem obligatorischen Inhalt öffentlicher Dienstleistungsaufträge nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die Festlegung mindestens

1. des konzessionierten Linienweges oder des konzessionierten Bedienungsgebietes,
2. des Fahrplanes,
3. des Tarifs.

Die Linienkonzession ist zeitlich befristet. Die maximal mögliche Laufzeit ergibt sich aus Artikel 4 Absatz 3 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Der Aufgabenträger kann im Zuge der Vergabe der Linienkonzession eine kürzere Laufzeit vorsehen.

(4) Einer Linienkonzession bedarf es nicht zum vorübergehenden Einsatz von Kraftfahrzeugen bei Notständen und Betriebsstörungen im Verkehr von Eisenbahnen, Straßenbahnen und Oberleitungsbussen. Wenn die Störungen länger als 72 Stunden dauern, haben die Unternehmer der von der Störung betroffenen Betriebe dem Aufgabenträger Art, Umfang und voraussichtliche Dauer eines solchen vorübergehenden Einsatzes von Kraftfahrzeugen unverzüglich mitzuteilen.

(5) Im Fall des § 9 Absatz 3 legt der Aufgabenträger fest, auf welchen Linienwegen bzw. Linienbündeln bzw. Bedienungsgebieten er ausschließliche Rechte im Sinne von Absatz 1 für sich selbst in Anspruch nimmt.

(6) Die Vergabe von Linienkonzessionen wird spätestens zwölf Monate vor der beabsichtigten Einleitung des Vergabeverfahrens oder spätestens zwölf Monate vor der beabsichtigten Direktvergabe im Amtsblatt der Europäischen Union gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 angekündigt.

§ 12

Vergabe von Linienkonzessionen im öffentlichen Personennahverkehr

(1) Der Aufgabenträger vergibt die Linienkonzession nach den Bestimmungen des § 13 ff. an den Unternehmer, sofern sich aus den Absätzen 2 bis 5 nichts anderes ergibt.

(2) Erfüllt die Linienkonzession auf Grund der von ihr erfassten Ausgleichsleistungen den Tatbestand eines öffentlichen Auftrages im Sinne von Artikel 1 der Richtlinie 2004/18/EG, erfolgt die Vergabe nach den Bestimmungen des vierten Abschnitts des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkung. Dies ist insbesondere gegeben, wenn der Aufgabenträger im Rahmen der Linienkonzession das Einnahmerisiko übernimmt (Bruttoprinzip).

(3) Der Aufgabenträger kann dem Unternehmer die Linienkonzession direkt erteilen, wenn der Unternehmer ein interner Betreiber im Sinne von Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist und sich an keinem anderen wettbewerblichen Verfahren beteiligt. In diesen Fällen ist die finanzielle Ausgleichsleistung des internen Betreibers nach Artikel 4 und dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu ermitteln. Sind von einer Linienkonzession die Zuständigkeitsbereiche mehrerer Aufgabenträger tangiert, so können alle betroffenen Aufgabenträger die Linienkonzession gemeinsam an ein Verkehrsunternehmen vergeben, das die Voraussetzungen des internen Betreibers gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gegenüber einem der betroffenen Aufgabenträger erfüllt. Es können sich hierzu auch mehrere Aufgabenträger zu einem Aufgabenträger zusammenschließen. Sie bilden dann eine „Gruppe von Behörden“ gemäß Artikel 2 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

(4) Umfasst eine Linienkonzession Verkehrsleistungen, die die Schwellenwerte gemäß Artikel 5 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unterschreiten, so kann diese Linienkonzession direkt vergeben werden. Gleiches gilt im Fall von Notmaßnahmen im Sinne von Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Der Altbetreiber ist verpflichtet, dem Aufgabenträger auf Anfrage hin spätestens 18 Monate vor Auslaufen der bestehenden Linienkonzession die zur Schwellenwertberechnung notwendigen aktuellen Daten mitzuteilen. Im Falle von direkt vergebenen Linienkonzessionen ist die finanzielle Ausgleichsleistung des Unternehmens nach Artikel 4 und dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu ermitteln.

(5) Vergibt ein Aufgabenträger oder vergibt eine Gruppe von Behörden mehrere Linienkonzessionen an dasselbe Unternehmen, so werden diese im Rahmen der Schwellenwertberechnung nach Absatz 4 dieses Gesetzes als einheitlicher öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewertet. Dies gilt auch bei Vergaben mehrerer Linienkonzessionen an verbundene Unternehmen im Sinne des § 15 des Aktiengesetzes.

(6) Der Aufgabenträger veröffentlicht einmal jährlich einen Gesamtbericht über die von ihm vergebenen Linienkonzessionen gemäß Artikel 7 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

§ 13

Aufruf zum Wettbewerb

(1) Das wettbewerbliche Vergabeverfahren wird durch einen Aufruf zum Wettbewerb im Amtsblatt der Europäischen Union eingeleitet. Der Aufruf zum Wettbewerb soll so rechtzeitig erfolgen, dass nach Durchführung des wettbewerblichen Vergabeverfahrens und eines etwaigen Nachprüfungsverfahrens dem Gewinner des Wettbewerbs eine ausreichende und ortsfremde Bieter nicht diskriminierende Rüstzeit gewährt wird.

(2) Im Aufruf zum Wettbewerb sind folgende Mindestangaben zu machen:

1. Bezeichnung (Anschrift) des Aufgabenträgers als zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007,
2. gemeindebezogene Darstellung des vorgesehenen Linienweges der zu vergebenen Verkehre,
3. voraussichtliches Fahrplanvolumen,
4. Termin der Betriebsaufnahme und Laufzeit der Linienkonzession,
5. Bezeichnung (Anschrift) der Vergabestelle, bei der die Vergabeunterlagen angefordert werden können,
6. Gebühr für die Bereitstellung der Verdingungsunterlagen,
7. Termin zur Abgabe des Konzessionsantrages bei Vergabestelle (Antragsfrist).

§ 14

Vergabeunterlagen

(1) Die Vergabestelle versendet nach Eingang der Bereitstellungsgebühr die zur Erstellung des Konzessionsantrages erforderlichen Unterlagen an die Bewerber. Die Unterlagen konkretisieren die im Nahverkehrsplan festgelegten Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung im Gebiet der zu vergebenen Linienkonzession.

(2) Die Unterlagen treffen mindestens Aussagen zu

1. Linienweg und die im Nahverkehrsplan vorgesehene Mindesterschließung,
2. Bedienungshäufigkeiten (Mindesttaktichte),
3. Mindestbedienung (Betriebszeiten),
4. Tarifvorgaben,
5. Fahrscheinvertrieb,
6. Fahrzeugstandards,
7. Anforderungen an die Fahrgastinformation, Betriebs- und Servicequalität,
8. Entwurf des Konzessionsvertrages.

Der Detaillierungsgrad dieser Mindestanforderungen liegt im Ermessen des Aufgabenträgers.

(3) In Vergabeunterlagen, die Linienkonzessionen innerhalb eines Verbundtarifs betreffen, sind zusätzlich aufzunehmen:

1. Darstellung des Verbundtarifs,
2. Darstellung der Verbundregularen, insbesondere des Verfahrens zur Aufnahme neuer Betreiber,

3. bei der Neuvergabe bereits vorhandener Verkehre die bisher erzielten Fahrgeldeinnahmen,
4. Darstellung des verbundinternen Einnahmeaufteilungsverfahrens, insbesondere im Hinblick auf die Berechnung der auf die Linienkonzession nach der Betriebsübernahme entfallenden Einnahmen,
5. soweit der Einnahmeaufteilung Verkehrserhebungsdaten zu Grunde liegt die zur bisherigen Verkehrsleistung erhobene Linienstatistik und Verkaufsstatistik.

(4) Ist die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung nicht ohne Ausgleichsleistungen des Aufgabenträgers möglich, ist in den Vergabeunterlagen anzugeben, in welcher Form der Zuschussbedarf durch den Antragsteller darzulegen ist.

(5) Der Aufgabenträger kann die Finanzierung zuschussbedürftiger Verkehrsangebote abweichend von Absatz 4 auch durch den Erlass einer allgemeinen Regelung gemäß Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (Finanzierungssatzung) sicherstellen, die die Verpflichtungen und die Finanzierungsparameter anhand objektiver und auf die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bezogener Kriterien oder in den Vergabeunterlagen einen fixen Zuschussbetrag festlegt, der dem Inhaber der Linienkonzession verbindlich zur Verfügung gestellt wird. Die Berechnung der Ausgleichsleistung hat nach dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu erfolgen. Eine Überkompensation ist auszuschließen. Die Finanzierungssatzung ist den Vergabeunterlagen beizufügen.

(6) Rückfragen zu den Vergabeunterlagen müssen von der Vergabestelle spätestens drei Wochen vor Ablauf der Antragsfrist gegenüber allen Unternehmen beantwortet werden, die die Vergabeunterlagen angefordert haben, sofern sie spätestens vier Wochen vor Ende der Antragsfrist bei ihr eingegangen sind.

(7) Sofern die Antragsteller der Ansicht sind, dass sie durch die in den Vergabeunterlagen festgelegten Anforderungen diskriminiert werden, haben sie das innerhalb einer Frist von zwei Wochen nach Versand der Vergabeunterlagen schriftlich gegenüber der Vergabestelle zu begründen. Die Begründung muss die gerügten Tatbestände konkret bezeichnen.

(8) Der Aufgabenträger hat bezüglich der Anforderungen an die Linienkonzession vor ihrer Veröffentlichung mit dem örtlich zuständigen Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs, dem örtlichen Verkehrsverbund und den von der Linienkonzession bedienten Gemeinden das Benehmen herzustellen.

§ 15 Konzessionsantrag

(1) Mit der Antragstellung verpflichten sich die Antragsteller, im Falle der Vergabe einer Linienkonzession die konzessionierte Verkehrsleistung zu dem im Antrag dargestellten Zuschuss, den in den Vergabeunterlagen vorgegebenen Anforderungen und den im Rahmen des Antrages über diese Anforderungen hinausgehenden Zusagen durchzuführen. Soweit in den Vergabeunterlagen kein zwingend einzuhaltender Fahrplan vorgegeben wurde, hat der Antragsteller im

Konzessionsantrag den von ihm vorgesehenen Fahrplan anzugeben.

(2) Der Konzessionsantrag ist unbedingt für die gesamte Konzessionslaufzeit zu stellen.

(3) Unterschreiten die Antragsunterlagen die Anforderungen lediglich geringfügig und beruht dies aus Sicht der Vergabestelle auf einem Missverständnis bezüglich der Mindestanforderungen, so setzt sie dem Antragsteller eine angemessene Frist von maximal zwei Wochen zur Nachbesserung der Antragsunterlagen.

(4) Erkennt der Aufgabenträger bei Prüfung der eingereichten Anträge oder im Rahmen des Anhörungsverfahrens, dass die Anforderungen im Interesse einer optimalen Verkehrsgestaltung präzisiert werden sollten, teilt sie allen Antragstellern die präzisierten Anforderungen mit und setzt eine Frist von maximal vier Wochen, bis zu der die eingereichten Anträge diesbezüglich nachgebessert werden dürfen. Die Antragsänderung darf sich nur auf diejenigen Aspekte des Konzessionsantrages beziehen, die unmittelbar durch die Änderung der Anforderungen betroffen sind.

§ 16 Anhörung

(1) Nach Eingang der Konzessionsanträge werden die vorgesehenen Fahrpläne den Trägern öffentlicher Belange unter einer Fristsetzung von zwei Wochen zur Stellungnahme zur Verfügung gestellt. Hierzu zählen

1. der örtlich zuständige Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr,
2. der Straßenbustträger,
3. die von der Linienkonzession bedienten Gemeinden,
4. der örtliche Verkehrsverbund.

(2) Die Länder können weitere zu beteiligende Träger öffentlicher Belange bestimmen.

(3) Das Anhörungsverfahren kann entfallen, sofern die Anforderungen bereits einen zwingend zu übernehmenden Fahrplan enthalten und dieser vor der Versendung der Vergabeunterlagen mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt wurde. Zählen Verkehrsunternehmen zu den Trägern öffentlicher Belange, darf mit ihnen keine Abstimmung des Fahrplankonzeptes vor Ende der Antragsfrist erfolgen.

§ 17 Auswahlentscheidung

(1) Der Aufgabenträger vergibt die Linienkonzession durch den Abschluss eines Konzessionsvertrages an den Antragsteller, der das im Hinblick auf die ausreichende Verkehrsbedienung und einen etwaigen Zuschussbedarf beste Verkehrsangebot beantragt hat.

(2) Konzessionsanträge, die die in den Nahverkehrsplänen und den Vergabeunterlagen festgelegten Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht erfüllen, werden bei der Auswahlentscheidung nicht berücksichtigt. Die betroffenen Antragsteller sind hierüber schriftlich zu informieren.

(3) Der Aufgabenträger trifft die Auswahlentscheidung nach pflichtgemäßem Ermessen anhand objektiver Kriterien,

die in den Vergabeunterlagen darzustellen sind. Bei zuschussbedürftigen Verkehren im Sinne von § 14 Absatz 4 ist in den Vergabeunterlagen festzulegen, in welchem Umfang der Zuschussbedarf im Rahmen der Gesamtabwägung gewertet wird. Bei der Auswahlentscheidung sind alle in den Anträgen enthaltenen Angebotsverbesserungen gegenüber den Anforderungen der Linienkonzession an eine ausreichende Verkehrsbedienung angemessen zu berücksichtigen.

(4) Die Auswahlentscheidung ist gegenüber allen Antragstellern sowie denjenigen Trägern öffentlicher Belange, die gemäß § 16 Stellungnahmen abgegeben haben, schriftlich zu begründen. In diesem Bescheid sind die Anschrift der für die Nachprüfung zuständigen Behörde anzugeben sowie auf die Möglichkeit der Einspruchserhebung nach § 18 hinzuweisen. Der Konzessionsvertrag darf frühestens 14 Tage nach Versand der Auswahlentscheidung an die Antragsteller unterzeichnet werden. Vor Ablauf dieser Frist abgeschlossene Konzessionsverträge sind nichtig.

§ 18 Einspruch

(1) Antragsteller, deren Konzessionsanträge nicht berücksichtigt oder ausgewählt wurden, können gegen die Auswahlentscheidung innerhalb von zwei Wochen nach Zustellung des Bescheids gemäß § 17 Absatz 4 schriftlich Einspruch gegenüber dem Aufgabenträger erheben.

(2) Eine Entscheidung über eine Direktvergabe von Linienkonzessionen nach § 12 Absatz 3 und 4 sowie nach § 9 Absatz 3 wird im Amtsblatt der Europäischen Union öffentlich bekannt gemacht. In dieser Bekanntmachung sind die Anschrift der für die Nachprüfung zuständigen Behörden anzugeben sowie auf die Möglichkeit der Einspruchserhebung hinzuweisen. Auf Antrag jedes interessierten Unternehmens übermittelt der Aufgabenträger die Gründe für seine Entscheidung über die Direktvergabe. Der Vertrag über eine Direktvergabe darf frühestens einen Monat nach der Veröffentlichung im Amtsblatt unterzeichnet werden. Vor Ablauf dieser Frist abgeschlossene Konzessionsverträge sind nichtig. Unternehmen, die die Voraussetzungen von Direktvergaben nach § 12 Absatz 3 und 4 sowie § 9 Absatz 3 als nicht gegeben erachten, können innerhalb von einem Monat nach Veröffentlichung der Entscheidung über die Direktvergabe nach Satz 1 Einspruch gegenüber dem Aufgabenträger erheben.

(3) Die Fristen nach § 17 Absatz 4 und § 18 Absatz 2 verlängern sich im Falle der Einspruchserhebung bis zur rechtskräftigen Entscheidung über den Einspruch.

(4) Der Aufgabenträger leitet den Einspruch unverzüglich an die örtlich zuständige Genehmigungsbehörde und den Antragsteller, an den er die Linienkonzession erteilen möchte, weiter. Dieser ist zum weiteren Verfahren seitens der Genehmigungsbehörde beizuladen. Örtlich zuständig ist die Genehmigungsbehörde, in deren Bereich die Linienkonzession vergeben wird. Sind mehrere Genehmigungsbehörden betroffen, ist diejenige zuständig, in deren Gebiet das größte Verkehrsvolumen der Linienkonzession liegt.

(5) Der Einspruch ist binnen zwei Wochen schriftlich gegenüber der Genehmigungsbehörde zu begründen. Die Genehmigungsbehörde gibt dem Aufgabenträger sowie dem Beigeladenen Gelegenheit zur schriftlichen Erwiderung. Der

Aufgabenträger stellt der Genehmigungsbehörde alle entscheidungsrelevanten Unterlagen zur Verfügung.

(6) Die Genehmigungsbehörde prüft anhand der Stellungnahmen der Beteiligten und eines eventuell durchgeführten Erörterungstermins, ob das Vergabeverfahren diskriminierungsfrei durchgeführt und ob eine ermessensfehlerfreie Auswahlentscheidung getroffen wurde bzw. ob die Voraussetzungen für eine Direktvergabe erfüllt sind. Sie ist in ihrem Prüfungsumfang an den Einspruch gebunden. Ein Einspruch ist unzulässig, soweit er sich auf eine Diskriminierung im Rahmen der Anforderungen an die Linienkonzession stützt, die nicht bereits nach § 14 Absatz 7 im Vergabeverfahren gerügt wurde.

(7) Soweit der Einspruch begründet ist, hebt die Genehmigungsbehörde die Auswahlentscheidung auf und verpflichtet den Aufgabenträger zur erneuten Auswahl unter Beachtung der Rechtsauffassung der für die Nachprüfung zuständigen Behörde oder zur Änderung der Vergabeunterlagen. Der Einspruch gilt als abgelehnt, wenn ihm nicht binnen eines Monats nach seiner Erhebung stattgegeben wurde oder die für die Nachprüfung zuständige Behörde die Entscheidungsfrist zuvor schriftlich gegenüber allen Beteiligten verlängert hat. Die Verlängerung der Entscheidungsfrist ist nur einmalig und maximal für vier Wochen zulässig, sofern die Komplexität der strittigen Fragen dies erfordert.

(8) In der Entscheidung über den Einspruch ist auf die Möglichkeit der sofortigen Beschwerde beim zuständigen Oberverwaltungsgericht gemäß § 19 hinzuweisen.

(9) Die Einsprüche können bis zur diesbezüglichen Entscheidung zurückgenommen werden.

(10) Für das Einspruchsverfahren wird eine Verwaltungsgebühr erhoben, die die unterlegene Partei zu tragen hat. Wird der Einspruch vor der Entscheidung zurückgenommen, trägt der Erheber die Gebühren.

§ 19 Sofortige Beschwerde

(1) Gegen die Entscheidung der für die Nachprüfung zuständigen Behörde nach § 18 kann durch die unterlegene Partei beim Oberverwaltungsgericht sofortige Beschwerde eingelegt werden.

(2) Die sofortige Beschwerde ist innerhalb einer Frist von zwei Wochen nach der Zustellung der Entscheidung über den Einspruch oder unverzüglich nach Ablauf der Entscheidungsfrist schriftlich einzureichen und innerhalb von zwei Wochen zu begründen.

(3) Die mündliche Verhandlung über die sofortige Beschwerde ist spätestens sechs Wochen nach der Beschwerdeerhebung durchzuführen.

(4) Das Oberverwaltungsgericht entscheidet innerhalb von zwei Monaten nach Beschwerdeerhebung durch Beschluss. Es hebt die Entscheidung der für die Nachprüfung zuständigen Behörde auf, soweit diese rechtswidrig ist und den Beschwerdeführer in seinen Rechten verletzt. Andernfalls wird die sofortige Beschwerde zurückgewiesen.

§ 20

Einstweilige Erlaubnis

(1) Sofern eine Linienkonzession infolge der Rechtsmittel nach den §§ 18 und 19 nicht rechtzeitig abgeschlossen werden kann, kann die Genehmigungsbehörde dem Aufgabenträger gestatten, unter den Voraussetzungen des Artikels 5 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 eine einstweilige Erlaubnis zur Durchführung des zu vergebenden Linienverkehrs an denjenigen zu erteilen, der im Rahmen der angefochtenen Entscheidung des Aufgabenträgers die Linienkonzession erhalten soll.

(2) Die Entscheidung der Genehmigungsbehörde unterliegt der Nachprüfung durch die Beschwerdeinstanz gemäß § 19 dieses Gesetzes.

(3) Die einstweilige Erlaubnis erlischt mit Wirksamkeit der zu vergebenden Linienkonzession.

Abschnitt 3**Linienverkehr außerhalb des öffentlichen Personennahverkehrs**

§ 21

Fahrplangenehmigung

(1) Vor Aufnahme oder Änderung von Linienverkehr, der keinen öffentlichen Personennahverkehr gemäß § 8 darstellt, hat der Unternehmer den von ihm geplanten Fahrplan bei der Genehmigungsbehörde zur Genehmigung einzureichen. Die Genehmigungsbehörde kann auf die Mitteilung von Fahrplanänderungen verzichten.

(2) Die Genehmigungsdauer beträgt maximal zehn Jahre.

(3) Die Genehmigungsbehörde hat die Betriebsaufnahme oder Änderung zu untersagen, sofern die beantragte Verkehrsleistung nach Auffassung der betroffenen Aufgabenträger öffentlichen Verkehrsinteressen widerspricht. Dies ist insbesondere der Fall, wenn die Verkehrsleistung ein Parallelangebot zu Eisenbahnverkehrsleistungen oder zu Linienverkehren im öffentlichen Personennahverkehr darstellt, über die ein zuständiger Aufgabenträger einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag abgeschlossen hat.

(4) Die Fahrplangenehmigung kann mit Auflagen zur Sicherung der öffentlichen Verkehrsinteressen versehen werden.

(5) Die Genehmigung gilt als erteilt, sofern die Genehmigungsbehörde innerhalb eines Monats keine Entscheidung getroffen hat.

(6) Die Regelungen der Absätze 1 bis 5 finden auch Anwendung auf den Linienverkehr im öffentlichen Personennahverkehr, wenn der Aufgabenträger auf die Vergabe einer Linienkonzession für das betroffene Verkehrsangebot verzichtet.

Abschnitt 4**Straßenbahninfrastruktur**

§ 22

Infrastrukturanlagen

(1) Infrastrukturanlagen im Sinne dieses Gesetzes sind die Betriebsanlagen für Straßenbahnen sowie Oberleitungs-

omnibussen. Zur Infrastruktur gehören somit alle Gleisanlagen, Bahnsteige, Tunnel und Brücken sowie die dazugehörigen Ausstattungselemente und technischen Einrichtungen mit ihren Kabeln und Leitungen.

(2) Bei allen die Infrastruktur betreffenden Verträgen und Vereinbarungen muss die Zustimmung des jeweiligen örtlich zuständigen Aufgabenträgers für den öffentlichen Personennahverkehr eingeholt werden, sofern dieser nicht selber einer der Vertragspartner ist.

§ 23

Baurecht

(1) Betriebsanlagen für Straßenbahnen dürfen vom Vorhabenträger nur gebaut werden, wenn der Plan vorher von der vom Land benannten zuständigen Behörde genehmigt ist. Die Genehmigung wird entweder als Planfeststellung nach Absatz 2 oder als Plangenehmigung nach Absatz 5 erteilt werden. In Ausnahmefällen ist auch ein Verzicht auf Planfeststellung nach Absatz 6 oder ein Satzungsbeschluss im Bebauungsplanverfahren nach Absatz 7 möglich. Dabei sind jeweils die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Ebenso muss das Vorhaben im Nahverkehrsplan des jeweiligen örtlich zuständigen Aufgabenträgers für den öffentlichen Personennahverkehr enthalten sein bzw. darf ihm nicht widersprechen. Im Zweifelsfall bedarf es einer gesonderten Zustimmung des Aufgabenträgers.

(2) Die Genehmigungsbehörde führt auf Antrag des Vorhabenträgers bzw. Eigentümers bei umfangreichen Vorhaben, bei denen öffentliche und private Belange berührt sind, in der Regel ein Planfeststellungsverfahren durch. Die Genehmigungsbehörde erteilt zum Abschluss des Verfahrens dem Antragsteller den Planfeststellungsbeschluss und damit das Baurecht. Das Planfeststellungsverfahren ist nach den §§ 63 bis 80 des Verwaltungsverfahrensgesetzes durchzuführen.

(3) Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens führt die Genehmigungsbehörde ein Anhörungsverfahren nach § 73 des Verwaltungsverfahrensgesetzes durch. Die darin enthaltenen Fristen und Maßgaben gelten entsprechend, wenn das Verfahren landesrechtlich durch ein Verwaltungsverfahrensgesetz geregelt ist.

(4) Kommt innerhalb des Planfeststellungsverfahrens keine Einigung über Einwendungen nichtbundeseigener Eisenbahnen oder von Bergbahnunternehmen zustande, hat die Planfeststellungsbehörde die Entscheidung der von der Landesregierung bestimmten Behörde einzuholen und der Planfeststellung zugrunde zu legen.

(5) An Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann für ein Vorhaben eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn

1. es sich um ein Vorhaben handelt, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist,
2. mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, zuvor das Benehmen hergestellt worden ist und
3. Rechte anderer nicht oder nicht wesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruch-

nahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben.

Die Plangenehmigung hat die Rechtswirkungen einer Planfeststellung nach § 75 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bzw. der entsprechenden landesrechtlichen Bestimmungen. Auf ihre Erteilung finden die Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren nach § 72 des Verwaltungsverfahrensgesetzes keine Anwendung.

(6) Planfeststellung und Plangenehmigung entfallen bei Vorhaben von unwesentlicher Bedeutung. Hierbei erteilt die Genehmigungsbehörde auf Antrag des Vorhabenträgers einen „Verzicht auf Planfeststellung“. Fälle unwesentlicher Bedeutung liegen insbesondere dann vor, wenn

1. es sich um ein Vorhaben handelt, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist,
2. andere öffentliche Belange nicht berührt sind oder die erforderlichen behördlichen Entscheidungen vorliegen und sie dem Vorhaben nicht entgegenstehen und
3. Rechte anderer nicht beeinflusst werden oder mit den vom Vorhaben Betroffenen entsprechende Vereinbarungen getroffen werden.

(7) Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuches ersetzen die Planfeststellung nach Absatz 2 und die Plangenehmigung nach Absatz 5, sofern darin Betriebsanlagen für Straßenbahnen, Stadtbahnen oder U-Bahnen ausgewiesen sind. Dem Bebauungsplan müssen hierfür Pläne beigelegt werden, die dem Detaillierungsgrad einer Planfeststellung entsprechen, um für die Betriebsanlagen die erforderliche Genehmigung durch die Technische Aufsichtsbehörde des Landes einholen zu können. Absatz 4 ist in diesem Fall nicht anzuwenden. Bei Entschädigungsfragen gelten die §§ 40 und 43 Absatz 1, 2, 4 und 5 sowie § 44 Absatz 1 bis 4 des Baugesetzbuches. Ist der Bebauungsplan im Hinblick auf die Betriebsanlagen unvollständig oder soll von Festsetzungen des Bebauungsplanes abgewichen werden, ist eine Planfeststellung durchzuführen.

§ 24

Veränderungssperre, Vorkaufsrecht, Enteignung

(1) Sobald der Plan für ein Vorhaben öffentlich ausgelegt oder eine andere Gelegenheit gegeben ist, den Plan einzusehen, dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Inanspruchnahme wesentlich Wert steigernde oder die geplanten Baumaßnahmen erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden. Unzulässige Veränderungen bleiben bei der Anordnung von Vorkehrungen und Anlagen und im Entschädigungsverfahren unberücksichtigt. Dauert die Veränderungssperre über vier Jahre, können die Eigentümer für die dadurch entstandenen Vermögensnachteile Entschädigung verlangen. Die für eine Veränderungssperre nach den Bestimmungen des Baugesetzbuches zuständigen Kommunen sind verpflichtet, ihnen zur Genehmigung vorgelegte Baugesuche auch im Hinblick auf eine Veränderungssperre nach den Bestimmungen dieses Gesetzes zu prüfen und den Vorhabenträger unverzüglich zu informieren.

(2) Für den Erwerb der betroffenen Flächen steht dem Vorhabenträger ein Vorkaufsrecht zu, sobald die Planunterlagen innerhalb des Genehmigungsverfahrens veröffentlicht

wurden. Die für das gesetzliche Vorkaufsrecht nach den Bestimmungen des Baugesetzbuches zuständigen Kommunen sind verpflichtet, Verkaufsvorgänge auch im Hinblick auf ein Vorkaufsrecht nach den Bestimmungen dieses Gesetzes zu prüfen und den Vorhabenträger darüber unverzüglich zu informieren.

(3) Die Enteignung ist zulässig, soweit sie zur Ausführung eines nach § 23 festgestellten oder genehmigten Bauvorhabens notwendig ist. Der festgestellte oder genehmigte Plan ist dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend.

(4) Ist der sofortige Beginn von Bauarbeiten geboten und weigert sich der Eigentümer, den Besitz eines für den Neu- oder Ausbau von Infrastrukturanlagen benötigten Grundstücks dem Vorhabenträger durch Vereinbarung unter Vorbehalt aller Entschädigungsansprüche zu überlassen, so hat die Enteignungsbehörde den Vorhabenträger auf Antrag nach Feststellung oder Genehmigung des Planes in den Besitz einzuweisen. Der Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung muss vollziehbar sein.

(5) Der Beschluss über die Besitzeinweisung ist dem Vorhabenträger und den Betroffenen spätestens zwei Wochen nach der mündlichen Verhandlung zuzustellen. Die Besitzeinweisung wird in dem von der Enteignungsbehörde bezeichneten Zeitpunkt wirksam. Dieser Zeitpunkt soll auf höchstens zwei Wochen nach Zustellung der Anordnung über die vorzeitige Besitzeinweisung an den unmittelbaren Besitzer festgesetzt werden. Durch die Besitzeinweisung wird dem bisherigen Eigentümer der Besitz entzogen und der Vorhabenträger neuer Eigentümer.

(6) Der Vorhabenträger darf auf dem Grundstück das im Antrag auf Besitzeinweisung bezeichnete Bauvorhaben durchführen und die dafür erforderlichen Maßnahmen treffen. Der Vorhabenträger hat für die durch die vorzeitige Besitzeinweisung entstehenden Vermögensnachteile Entschädigung zu leisten. Art und Höhe der Entschädigung sind von der Enteignungsbehörde in einem Beschluss festzusetzen. Im Übrigen gelten die Enteignungsgesetze der Länder.

§ 25

Infrastrukturgenehmigung

(1) Die gemäß § 23 Absatz 1 zuständige Genehmigungsbehörde erteilt dem Bewirtschafter der Infrastruktur eine Infrastrukturgenehmigung für Infrastrukturanlagen gemäß § 21 Absatz 1 dieses Gesetzes.

(2) § 2 ist entsprechend auf die Infrastrukturgenehmigung anzuwenden.

(3) Die erstmalige Erteilung der Infrastrukturgenehmigung erfolgt im Einvernehmen mit der für die technische Aufsicht zuständigen Behörde.

§ 26

Bau- und Unterhaltungspflicht

(1) Der Vorhabenträger bzw. Bewirtschafter ist verpflichtet, die ihm genehmigten Infrastrukturanlagen zu bauen und während der Geltungsdauer der Genehmigung den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Stand der Technik entsprechend zu unterhalten.

(2) Die Genehmigungsbehörde kann dem Vorhabenträger eine Frist setzen, innerhalb derer die Infrastrukturanlagen zu bauen sind.

§ 27

Benutzung öffentlicher Flächen

(1) Der Vorhabenträger hat die Zustimmung des Trägers der Straßenbaulast beizubringen, wenn eine öffentliche Straße von der Straßenbahn bzw. Stadtbahn benutzt werden soll oder die Betriebsanlagen von Straßen bzw. Stadtbahnen eine öffentliche Straße höhengleich kreuzen.

(2) Vereinbarungen über die Höhe eines Entgelts für die Benutzung einer öffentlichen Straße bedürfen der Zustimmung des Aufgabenträgers für den öffentlichen Personennahverkehr. Bestehende Verträge zwischen dem Eigentümer oder Unternehmer und dem Träger der Straßenbaulast bleiben unberührt.

(3) Wird eine öffentliche Straße, die von einer Straßen- oder Stadtbahn benutzt wird, erweitert oder verlegt, kann der Träger der Straßenbaulast von dem Vorhabenträger einen Beitrag zu den Kosten der Erweiterung oder Verlegung der Straßen verlangen. Dabei ist zu berücksichtigen, ob und inwieweit die Erweiterung oder Verlegung der Straße durch die Straßen- bzw. Stadtbahn, den sonstigen Straßenverkehr oder andere Gründe veranlasst ist. Absatz 2 Satz 2 gilt entsprechend.

(4) Auf Verlangen des Trägers der Straßenbaulast hat der Eigentümer bei Ablauf der Genehmigung die Betriebsanlagen der Straßen- bzw. Stadtbahn zu beseitigen und die Straße wiederherzustellen.

(5) Kommt in den Fällen der Absätze 1 und 3 eine Einigung nicht zustande, entscheiden die von der Landesregierung bestimmten Behörden.

(6) Auf Vereinbarungen des Vorhabenträgers mit dem Träger der Straßenbaulast über die Benutzung öffentlicher Straßen und Flächen ist im Planfeststellungsbeschluss oder in der Plangenehmigung hinzuweisen. Diese Vereinbarungen bedürfen der Zustimmung des Aufgabenträgers für den öffentlichen Personennahverkehr.

§ 28

Duldungspflichten Dritter

(1) Eigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte haben Vermessungen, Boden- und Grundwasseruntersuchungen einschließlich der vorübergehenden Anbringung von Markierungszeichen und sonstigen Vorarbeiten, die vom Vorhabenträger zur Planung von Betriebsanlagen und Straßenbahnen notwendig sind, zu dulden, wenn die Genehmigungsbehörde diesen Arbeiten zustimmt. Sie haben ebenfalls das Anbringen oder Errichten von Haltevorrichtungen für elektrische Leitungen, von Signalen und Haltestellenzeichen durch den Vorhabenträger oder von ihm Beauftragte zu dulden. Arbeits-, Betriebs- oder Geschäftsräume dürfen vom Vorhabenträger oder von ihm Beauftragten nur während der jeweiligen Arbeits- oder Geschäftsstunden, Wohnungen nur mit Zustimmung des Wohnungsinhabers betreten werden. Die Absicht, Vorarbeiten durchzuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens zwei Wochen vorher unmittelbar und in den Gemeinden, in deren

Gebiet Vorarbeiten durchgeführt werden sollen, ortsüblich bekanntzugeben.

(2) Über eine Verpflichtung zur Duldung der in Absatz 1 Satz 2 bezeichneten technischen Einrichtungen ist beim Bau neuer Betriebsanlagen für Straßenbahnen im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden. Im Übrigen entscheidet die Genehmigungsbehörde.

(3) Für Schäden, die durch Vorarbeiten, das Anbringen, Errichten oder Entfernen technischer Einrichtungen verursacht worden sind, hat der Vorhabenträger Entschädigung zu leisten. § 27 Absatz 5 gilt entsprechend. Für die Geltendmachung von Entschädigungsansprüchen ist der ordentliche Rechtsweg gegeben.

§ 29

Betriebsaufnahme

Die Genehmigung zur Aufnahme des Betriebs von Straßenbahnen erteilt die Genehmigungsbehörde im Einvernehmen mit der für die technische Aufsicht zuständigen Behörde des Landes und dem Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr.

§ 30

Zugang zur Infrastruktur

(1) Wer Infrastrukturen nach diesem Gesetz vorhält oder betreibt, ist verpflichtet, jedem nach § 2 Absatz 1 Nummer 1 lizenzierten Unternehmen auf der von ihm betriebenen Infrastruktur Zugang nach gleichen und einheitlichen Maßstäben zu gewährleisten, sofern dieses über eine Linienkonzession für Verkehrsleistungen für die Allgemeinheit nach § 11 verfügt. Soweit keine Linienkonzession erforderlich ist, ist jedem Unternehmer der Zugang zu gewähren, soweit er Linienverkehrsdienste anbietet und die Nutzung der Infrastruktur erforderlich ist und die Kapazität der Infrastruktur nicht erschöpft ist. § 19 Absatz 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen bleibt unberührt. Der Infrastrukturbetreiber ist verpflichtet, die ihm bekannt gewordenen Unternehmensdaten der Verkehrsunternehmen streng vertraulich zu behandeln.

(2) Wer Infrastrukturen nach diesem Gesetz vorhält oder betreibt, stellt dem Aufgabenträger auf Anforderung alle zur Vergabe von Linienkonzessionen auf der von ihm betriebenen Infrastruktur notwendigen technischen und betrieblichen Daten sowie Nutzungsbedingungen und -entgelte rechtzeitig und kostenfrei zur Verfügung.

(3) Wer Infrastrukturen nach diesem Gesetz vorhält oder betreibt, legt allgemeinverbindlich ein diskriminierungsfreies System für die Berechnung der Preise für die Benutzung der Infrastruktur und allgemeine Bedingungen zur Nutzung der Infrastruktur fest. Beides bedarf für Infrastrukturnutzungen im öffentlichen Personennahverkehr der Zustimmung des örtlich zuständigen Aufgabenträgers. Die Preisbildung berücksichtigt die Fähigkeit der Verkehrsdienste zur Finanzierung der Infrastrukturen beizutragen. Sie darf Verkehrsleistungen nicht verdrängen, die wenigstens die Grenzkosten zuzüglich einer angemessenen Rendite, die am Markt erzielt ist, tragen können.

(4) Der Aufgabenträger ist berechtigt, dem Vorhalter oder Betreiber der Infrastruktur die jährlichen Kosten für den Betrieb der Infrastruktur direkt auszugleichen. In diesem Fall

ist die Verrechnung von Nutzungspreisen mit den Inhabern der Linienkonzession oder Betreibern eines Verkehrsdienstes unzulässig.

Abschnitt 5

Verkehr mit Oberleitungsmotobussen

§ 31

Entsprechend anwendbare Vorschriften

(1) Die Vorschriften des Abschnitts IV sind auf die Errichtung von Bau- und Betriebsanlagen für den Oberleitungsmotobusverkehr entsprechend anzuwenden.

(2) Zur Errichtung von Bau- und Betriebsanlagen auf öffentlichen Straßen bedarf der Unternehmer der Zustimmung des Trägers der Straßenbaulast; § 27 Absatz 1, 2, 4 bis 6 ist entsprechend anzuwenden.

Abschnitt 6

Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen

§ 32

Gelegenheitsverkehr

Gelegenheitsverkehr ist die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen, die nicht den Bestimmungen der Abschnitte II und III unterfallen.

§ 33

Formen des Gelegenheitsverkehrs

(1) Als Formen des Gelegenheitsverkehrs sind nur zulässig

1. Verkehr mit Taxen (§ 34),
2. Ausflugsfahrten und Ferientziel-Reisen (§ 35),
3. Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen (§ 36).

(2) In Orten mit mehr als 50 000 Einwohnern oder in den von der höheren Verwaltungsbehörde bestimmten Orten unter 50 000 Einwohnern darf eine Genehmigung für den Taxenverkehr und den Mietwagenverkehr nicht für denselben Personenkraftwagen erteilt werden.

§ 34

Verkehr mit Taxen

(1) Verkehr mit Taxen ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, die der Unternehmer an behördlich zugelassenen Stellen bereithält und mit denen er Fahrten zu einem vom Fahrgast bestimmten Ziel ausführt. Der Unternehmer kann Beförderungsaufträge auch während einer Fahrt oder am Betriebsitz entgegennehmen.

(2) Taxen dürfen nur in der Gemeinde bereitgehalten werden, in der der Unternehmer seinen Betriebsitz hat. Fahrten auf vorherige Bestellung dürfen auch von anderen Gemeinden aus durchgeführt werden. Die Genehmigungsbehörde kann im Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden das Bereithalten an behördlich zugelassenen Stellen außerhalb der Betriebsitzgemeinde gestatten und einen größeren Bezirk festsetzen.

(3) Die Landesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung den Umfang der Betriebspflicht, die Ordnung auf Taxenständen sowie Einzelheiten des Dienstbetriebs zu regeln. Sie kann die Ermächtigung durch Rechtsverordnung übertragen. In der Rechtsverordnung können insbesondere Regelungen getroffen werden über

1. das Bereithalten von Taxen in Sonderfällen einschließlich eines Bereitschaftsdienstes,
2. die Annahme und Ausführung von fernmündlichen Fahraufträgen,
3. den Fahr- und Funkbetrieb,
4. die Behindertenbeförderung und
5. die Krankenbeförderung, soweit es sich nicht um Beförderungen nach § 1 Absatz 2 Nummer 2 handelt.

(4) Die Beförderungspflicht besteht nur für Fahrten innerhalb des Geltungsbereichs der nach § 51 Absatz 1 Satz 1 und 2 und Absatz 2 Satz 1 festgesetzten Beförderungsentgelte (Pflichtfahrbereich).

(5) Die Vermietung von Taxen an Selbstfahrer ist verboten.

§ 35

Ausflugsfahrten und Ferientziel-Reisen

(1) Ausflugsfahrten sind Fahrten, die der Unternehmer mit Kraftomnibussen oder Personenkraftwagen nach einem bestimmten, von ihm aufgestellten Plan und zu einem für alle Teilnehmer gleichen und gemeinsam verfolgten Ausflugszweck anbietet und ausführt. Die Fahrt muss wieder an den Ausgangsort zurückführen. Die Fahrgäste müssen im Besitz eines für die gesamte Fahrt gültigen Fahrscheins sein, der die Beförderungstrecke und das Beförderungsentgelt ausweist. Bei Ausflugsfahrten, die als Pauschalfahrten ausgeführt werden, genügt im Fahrschein die Angabe des Gesamtentgelts an Stelle des Beförderungsentgelts.

(2) Ferientziel-Reisen sind Reisen zu Erholungsaufenthalten, die der Unternehmer mit Kraftomnibussen oder Personenkraftwagen nach einem bestimmten, von ihm aufgestellten Plan zu einem Gesamtentgelt für Beförderung und Unterkunft mit oder ohne Verpflegung anbietet und ausführt. Es dürfen nur Rückfahrschein und diese nur auf den Namen des Reisenden ausgegeben werden. Die Fahrgäste sind zu einem für alle Teilnehmer gleichen Reiseziel zu bringen und an den Ausgangspunkt der Reise zurückzubefördern. Auf der Rückfahrt dürfen nur Reisende befördert werden, die der Unternehmer zum Reiseziel gebracht hat.

(3) Es ist unzulässig, unterwegs Fahrgäste aufzunehmen. Dies gilt nicht für benachbarte Orte oder in ländlichen Räumen für bis zu 30 Kilometer voneinander entfernte Orte. Im Übrigen kann die Genehmigungsbehörde Ausnahmen gestatten, wenn dadurch die öffentlichen Verkehrsinteressen nicht beeinträchtigt werden.

§ 36

Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen

(1) Verkehr mit Mietomnibussen ist die Beförderung von Personen mit Kraftomnibussen, die nur im Ganzen zur Beförderung angemietet werden und mit denen der Unternehmer Fahrten ausführt, deren Zweck, Ziel und Ablauf der Mieter bestimmt. Die Teilnehmer müssen ein zusammenge-

höriger Personenkreis und über Ziel und Ablauf der Fahrt einig sein.

(2) Die Voraussetzungen des Absatzes 1 Satz 1 sind nicht gegeben, wenn Fahrten unter Angabe des Fahrtziels vermittelt werden. Mietomnibusse dürfen nicht durch Bereitstellen auf öffentlichen Straßen oder Plätzen angeboten werden.

(3) Verkehr mit Mietwagen ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, die nur im Ganzen zur Beförderung gemietet werden und mit denen der Unternehmer Fahrten ausführt, deren Zweck, Ziel und Ablauf der Mieter bestimmt und die nicht Verkehr mit Taxen nach § 34 sind. Mit Mietwagen dürfen nur Beförderungsaufträge ausgeführt werden, die am Betriebsitz oder in der Wohnung des Unternehmers eingegangen sind. Nach Ausführung des Beförderungsauftrags hat der Mietwagen unverzüglich zum Betriebsitz zurückzukehren, es sei denn, er hat vor der Fahrt von seinem Betriebsitz oder der Wohnung oder während der Fahrt fernmündlich einen neuen Beförderungsauftrag erhalten. Der Eingang des Beförderungsauftrages am Betriebsitz oder in der Wohnung hat der Mietwagenunternehmer buchmäßig zu erfassen und die Aufzeichnung ein Jahr aufzubewahren. Annahme, Vermittlung und Ausführung von Beförderungsaufträgen, das Bereithalten des Mietwagens sowie Werbung für Mietwagenverkehr dürfen weder allein noch in ihrer Verbindung geeignet sein, zur Verwechslung mit dem Taxenverkehr zu führen. Den Taxen vorbehaltene Zeichen und Merkmale dürfen für Mietwagen nicht verwendet werden.

§ 37

Beförderungsentgelte und -bedingungen im Taxenverkehr

(1) Die Landesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung Beförderungsentgelte und -bedingungen für den Taxenverkehr festzusetzen. Die Rechtsverordnung kann insbesondere Regelungen vorsehen über

1. Grundpreise, Kilometerpreise und Zeitpreise,
2. Zuschläge,
3. Vorauszahlungen,
4. die Abrechnung,
5. die Zahlungsweise und
6. die Zulässigkeit von Sondervereinbarungen für den Pflichtfahrbereich.

Die Landesregierung kann die Ermächtigung durch Rechtsverordnung übertragen.

(2) Sondervereinbarungen für den Pflichtfahrbereich sind nur zulässig, wenn

1. ein bestimmter Zeitraum, eine Mindestfahrtenzahl oder ein Mindestumsatz im Monat festgelegt wird,
2. eine Ordnung des Verkehrsmarktes nicht gestört wird,
3. die Beförderungsentgelte und -bedingungen schriftlich vereinbart sind und
4. in der Rechtsverordnung eine Pflicht zur Genehmigung oder Anzeige vorgesehen ist.

(3) Die Genehmigungsbehörde hat die Beförderungsentgelte insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlage-

kapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind.

(4) Die nach Absatz 1 festgestellten Beförderungsentgelte dürfen nicht über- oder unterschritten werden; sie sind gleichmäßig anzuwenden. Ermäßigungen, die nicht unter gleichen Bedingungen jedermann zugute kommen, sind verboten und nichtig.

(5) Die ermächtigten Stellen können für einen Bereich, der über den Zuständigkeitsbereich einer die Beförderungsentgelte und -bedingungen festsetzenden Stelle hinausgeht, in gegenseitigem Einvernehmen einheitliche Beförderungsentgelte und -bedingungen vereinbaren.

Abschnitt 7

Auslandsverkehr

§ 38

Grenzüberschreitender Verkehr

(1) Für die Beförderung von Personen im grenzüberschreitenden Verkehr mit Kraftfahrzeugen durch Unternehmer, die ihren Betriebsitz im Inland oder Ausland haben, gelten, soweit nichts anderes bestimmt ist, die Vorschriften dieses Gesetzes und die hierzu erlassenen Rechtsverordnungen.

(2) Die Genehmigung eines grenzüberschreitenden Linienvverkehrs erteilt für die deutsche Teilstrecke die von der Landesregierung bestimmte Behörde im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

(3) Einer Genehmigung für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr von Unternehmern, die ihren Betriebsitz im Ausland haben, bedarf es nicht, soweit entsprechende Übereinkommen mit dem Ausland bestehen. Besteht ein solches Übereinkommen nicht oder soll abweichend von den Bedingungen des Übereinkommens grenzüberschreitender Gelegenheitsverkehr ausgeführt werden, so kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung oder eine von ihm beauftragte Behörde entsprechenden Anträgen stattgeben. Die nach diesem Gesetz erforderliche Genehmigung für grenzüberschreitende Ferienziel-Reisen erteilt für die deutsche Teilstrecke die von der Landesregierung bestimmte Behörde, in deren Gebiet die Ferienziel-Reise endet.

(4) Die Grenzpolizei und die Zollstellen an den Grenzen sind berechtigt, Kraftfahrzeuge zurückzuweisen, wenn nicht die erforderliche Genehmigung vorgelegt wird, deren Mitführung vorgeschrieben ist. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann Unternehmen mit Betriebsitz außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes bei wiederholten oder schweren Verstößen gegen Vorschriften dieses Gesetzes und der auf diesem Gesetz beruhenden Verordnungen sowie gegen Vorschriften der Verordnungen der Europäischen Gemeinschaften und internationalen Übereinkommen über den grenzüberschreitenden Verkehr dauernd oder vorübergehend vom Verkehr in oder durch die Bundesrepublik Deutschland ausschließen.

§ 39

Transit-(Durchgangs-)Verkehr

(1) Für die Beförderung von Personen im Transit-(Durchgangs-)Verkehr mit Kraftfahrzeugen, der das Gebiet des Geltungsbereichs dieses Gesetzes unter Ausschluss innerdeutschen Zwischenverkehrs berührt, gelten, soweit nichts anderes bestimmt ist, die Vorschriften dieses Gesetzes und die hierzu erlassenen Rechtsverordnungen.

(2) Die Genehmigung eines Transitlinienverkehrs erteilt die von der Landesregierung bestimmte Behörde, in deren Gebiet der erste Grenzübergang bei der Einfahrt stattfindet, im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

(3) § 38 Absatz 3 ist auf den Gelegenheitsverkehr vom Ausland durch das Gebiet des Geltungsbereichs dieses Gesetzes entsprechend anzuwenden; jedoch ist bei Ferientrip-Reisen die von der Landesregierung bestimmte Behörde zuständig, in deren Gebiet der erste Grenzübergang bei der Einfahrt stattfindet. § 38 Absatz 4 gilt entsprechend.

Abschnitt 8**Allgemeine Bestimmungen**

§ 40

Aufsicht

(1) Der Unternehmer unterliegt hinsichtlich der Erfüllung der Vorschriften dieses Gesetzes sowie der hierzu erlassenen Rechtsverordnungen und der Einhaltung der durch die Genehmigung auferlegten Verpflichtungen der Aufsicht der Genehmigungsbehörde. Die von der Landesregierung bestimmte Behörde kann die Genehmigungsbehörde ermächtigen, die Aufsicht über den Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen auf nachgeordnete Behörden zu übertragen. Die technische Aufsicht über Straßenbahnen und Obusunternehmen wird von der von der Landesregierung bestimmten Behörde ausgeübt. Die technische Aufsicht kann von der Landesregierung anderen Stellen durch Rechtsverordnung übertragen werden. Ausgenommen hiervon sind die Aufgaben nach § 9 Absatz 1 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 11. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2648) sowie nach § 8 Absatz 1 und § 9 Absatz 1 der Straßenbahn-Betriebsleiter-Prüfungsverordnung vom 29. Juli 1988 (BGBl. I S. 1554). Soweit die technische Aufsicht auf eine andere Stelle übertragen wird, darf diese nicht sich selbst nach § 5 Absatz 2 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung beauftragen.

(2) Soweit die Verkehrsleistung auf Grundlage einer Linienkonzession nach § 11 erbracht wird, obliegt die Aufsicht dem Aufgabenträger entsprechend den in der Linienkonzession definierten Vorgaben.

(3) Die Aufsichtsbehörde kann sich über alle ihrer Zuständigkeit unterliegenden Einrichtungen und Maßnahmen des Unternehmers unterrichten. Der Unternehmer hat der Aufsichtsbehörde alle wesentlichen Veränderungen ohne Aufforderung unverzüglich anzuzeigen.

(4) Die Aufsichtsbehörde kann Unternehmen, die einen Omnibusbahnhof betreiben, anhalten, die Benutzung durch den Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen

und den Betrieb so zu regeln, dass der Verkehr ordnungsgemäß abgewickelt werden kann.

§ 41

Prüfungsbefugnisse der Genehmigungsbehörde

Die Genehmigungsbehörde und der Aufgabenträger können zur Durchführung der Aufsicht und zur Vorbereitung ihrer Entscheidungen durch Beauftragte die erforderlichen Ermittlungen anstellen, insbesondere

1. Einsicht in die Bücher und Geschäftspapiere nehmen,
2. von dem Unternehmer und den im Geschäftsbetrieb tätigen Personen Auskunft verlangen. Der zur Erteilung der Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Absatz 1 Nummer 1 bis 3 der Zivilprozessordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.

Zu den in Satz 1 genannten Zwecken dürfen die dem Geschäftsbetrieb dienenden Grundstücke und Räume innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden betreten werden. Der Unternehmer und die im Geschäftsbetrieb tätigen Personen haben den Beauftragten der Genehmigungsbehörde bei den Ermittlungen die erforderlichen Hilfsmittel zu stellen und die nötigen Hilfsdienste zu leisten.

§ 42

Vorverfahren bei der Anfechtung von Verwaltungsakten

Eines Vorverfahrens bedarf es auch, wenn ein Verwaltungsakt angefochten wird, den eine oberste Landesverkehrsbehörde oder das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erlassen hat. § 24 Absatz 6 Satz 1 bleibt unberührt. In den Fällen des § 18 ff. bedarf es keines Vorverfahrens.

§ 43

Gebühren

Für die Amtshandlungen nach diesem Gesetz und den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsvorschriften sowie nach Verordnungen oder Rechtsvorschriften in Umsetzung von Richtlinien des Rates oder der Kommission der Europäischen Gemeinschaften werden von demjenigen, der die Amtshandlung veranlasst oder zu dessen Gunsten sie vorgenommen wird, Kosten (Gebühren und Auslagen) erhoben. Kostengläubiger ist der Rechtsträger, dessen Behörde die Amtshandlung vornimmt; bei Auslagen auch der Rechtsträger, bei dessen Behörde die Auslagen entstanden sind.

§ 44

Rechtsverordnungen

(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erlässt mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung die zur Durchführung dieses Gesetzes, internationaler Abkommen sowie der Verordnungen des Rates oder der Kommission der Europäischen Gemeinschaften die erforderlichen Vorschriften

1. über Straßenbahnen und Obusse; diese regeln
 - a) Anforderungen an den Bau und die Einrichtungen der Betriebsanlagen und Fahrzeuge sowie deren Betriebsweise,
 - b) die Sicherheit und Ordnung des Betriebs sowie den Schutz der Betriebsanlagen und Fahrzeuge gegen Schäden und Störungen;
2. über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr; diese regeln
 - a) Anforderungen an den Bau und die Einrichtungen der in diesen Unternehmen verwendeten Fahrzeuge,
 - b) die Sicherheit und Ordnung des Betriebs;
3. über Anforderungen an die Befähigung, Eignung und das Verhalten der Betriebsbediensteten und über die Bestellung, Bestätigung und Prüfung von Betriebsleitern sowie deren Aufgaben und Befugnisse;
4. über den Nachweis der Berufszugangsvoraussetzungen nach § 2; darin können insbesondere Vorschriften enthalten sein über die Voraussetzungen, unter denen ein Betrieb als leistungsfähig anzusehen ist, über die Zuverlässigkeit des Unternehmers oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Personen sowie über die Voraussetzungen, unter denen eine Tätigkeit angemessen ist, über den Prüfungsstoff, den Prüfungsausschuss und das Prüfungsverfahren; außerdem kann bestimmt werden, in welchen Fällen Unternehmer, Inhaber von Abschlusszeugnissen für staatlich anerkannte Ausbildungsberufe und Absolventen von Hoch- und Fachschulen vom Nachweis der angemessenen Tätigkeit oder der Ablegung einer Prüfung befreit werden;
5. über einheitliche Allgemeine Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie für den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen und, vorbehaltlich des § 37 Absatz 1 Satz 1, für den Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen;
6. über die Ordnung des grenzüberschreitenden Verkehrs und des Transitverkehrs, die Organisation, das Verfahren und die Mittel der Kontrolle sowie die Befreiung von Unternehmen mit Betriebssitz im Ausland von der Genehmigungspflicht für den Gelegenheitsverkehr oder von der Einhaltung anderer Ordnungsvorschriften dieses Gesetzes, soweit Gegenseitigkeit verbürgt ist;
7. durch die für bestimmte im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht besonders ins Gewicht fallenden Beförderungsfälle allgemein Befreiung von den Vorschriften dieses Gesetzes erteilt wird;
8. die die gebührenpflichtigen Tatbestände im Linienverkehr und im Gelegenheitsverkehr näher bestimmen und feste Gebührensätze oder Rahmensätze festlegen. Die Gebühren dürfen im Linienverkehr 2 500 Euro, im Gelegenheitsverkehr 1 500 Euro nicht überschreiten;
9. zur Bezeichnung der Tatbestände, die als Ordnungswidrigkeit nach § 46 Absatz 1 Nummer 5 geahndet werden können.

(2) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nummer 1 können auch Vorschriften zum Schutz vor schädlichen Umweltwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

enthalten; dabei können Immissionsgrenzwerte unter Berücksichtigung der technischen Entwicklung auch für einen Zeitpunkt nach Inkrafttreten der Rechtsverordnung festgesetzt werden. Vorschriften nach Satz 1 werden vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit erlassen. Die Ermächtigung nach Satz 1 gilt nicht, soweit § 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Anwendung findet.

(3) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nummer 1 können auch festlegen, wie der Nachweis für die Erfüllung dieser Vorschriften zu erbringen ist, insbesondere welche Prüfungen, Abnahmen, Erlaubnisse, Zustimmungen oder Bescheinigungen erforderlich sind.

(4) Soweit es die öffentliche Sicherheit erfordert, können einzelne Vorschriften der nach Absatz 1 Nummer 2 erlassenen Rechtsverordnung auf Beförderungen ausgedehnt werden, die nach § 2 von der Genehmigungspflicht befreit sind oder für die durch die nach Absatz 1 Nummer 8 erlassene Rechtsverordnung Befreiung erteilt wird.

(5) In der Rechtsverordnung nach Absatz 1 Nummer 7 kann vorgesehen werden, dass die zuständige Landesbehörde die in der Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung genannten Unternehmen vom Anwendungsbereich dieser Verordnung durch Rechtsverordnung ausnehmen kann.

§ 45

Allgemeine Verwaltungsvorschriften

Die zur Durchführung dieses Gesetzes erforderlichen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften erlässt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Zustimmung des Bundesrates.

§ 46

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

1. Personen mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen ohne die nach diesem Gesetz erforderliche Genehmigung oder Linienkonzession bzw. einstweilige Erlaubnis befördert oder den Auflagen der Genehmigung oder der Linienkonzession bzw. einstweiligen Erlaubnis oder Auflagen in einer Entscheidung nach § 45a Absatz 4 Satz 2 zuwiderhandelt;
2. den Vorschriften dieses Gesetzes über
 - a) die Mitteilungspflicht bei Betriebsstörungen im Verkehr, die den vorübergehenden Einsatz von Kraftfahrzeugen zur Folge haben (§ 11 Absatz 4),
 - b) den Verkehr mit Taxen (§ 34 Absatz 2 Satz 1 oder Absatz 5),
 - c) Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen (§ 35 Absatz 1 bis 3) oder
 - d) den Verkehr mit Mietomnibussen und Mietwagen (§ 36 Absatz 2 Satz 2 und Absatz 4)
 zuwiderhandelt;

3. entgegen § 41 Absatz 1 die Auskunft nicht, unrichtig, nicht vollständig oder nicht fristgemäß erteilt, die Bücher oder Geschäftspapiere nicht, nicht vollständig oder nicht fristgemäß vorlegt oder die Duldung von Prüfungen verweigert;
4. einer Rechtsvorschrift oder vollziehbaren schriftlichen Verfügung zuwiderhandelt, die auf Grund dieses Gesetzes oder auf Grund von Rechtsvorschriften, die auf diesem Gesetz beruhen, erlassen worden ist, soweit die Rechtsvorschrift und die vollziehbare schriftliche Verfügung ausdrücklich auf diese Vorschrift verweisen, oder
5. einer unmittelbar geltenden Vorschrift in Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft zuwiderhandelt, die inhaltlich einem in
 - a) Nummer 1 oder
 - b) Nummer 2, 3 oder 3a

bezeichneten Gebot oder Verbot entspricht, soweit eine Rechtsverordnung nach § 44 Absatz 1 Nummer 11 für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nummer 1 und 5 Buchstabe a mit einer Geldbuße bis zu zwanzigtausend Euro, in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro geahndet werden.

(3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist die Genehmigungsbehörde oder die von der Landesregierung bestimmte Behörde. Die Landesregierung kann die Ermächtigung auf die zuständige oberste Landesbehörde übertragen. In den Fällen des § 38 Absatz 3 Satz 2 ist Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten das Bundesamt für Güterverkehr.

(4) In den Fällen des Absatzes 1 kann die Ordnungswidrigkeit auf der Grundlage und nach Maßgabe internationaler Übereinkünfte auch dann geahndet werden, wenn sie im Bereich gemeinsamer Grenzabfertigungsanlagen außerhalb des räumlichen Geltungsbereichs dieses Gesetzes begangen wird.

§ 47

Übergangsbestimmungen

(1) Genehmigungen auf Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes, die vor dem 3. Dezember 2007 erteilt worden sind, bleiben bis zum Ablauf der in der Genehmigungsurkunde enthaltenen Geltungsdauer wirksam.

(2) Über Änderungen von Genehmigungen nach § 13 oder § 13a des Personenbeförderungsgesetzes, die vor dem 3. Dezember 2009 erteilt wurden und Linienverkehren im öffentlichen Personennahverkehr betreffen, entscheidet der Aufgabenträger.

§ 48

Andere Gesetze

(1) Durch dieses Gesetz werden die Vorschriften

1. des Straßenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1952 (BGBl. I S. 837) sowie die auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften,
2. des Haftpflichtgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. Januar 1978 (BGBl. I S. 145),
3. (weggefallen),
4. des Gesetzes über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213) und
5. des Gesetzes über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger vom 24. Juli 1956 (BGBl. I S. 667)

nicht berührt.

(2) Die Vorschriften des Gesetzes über Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebs von Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs vom 7. März 1934 (RGBl. 1934 II S. 91) in der Fassung des § 9 Absatz 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 29. März 1951 (BGBl. I S. 225) sind auf Straßenbahnen und auf Obusunternehmen mit der Maßgabe entsprechend anzuwenden, dass die zuständige Aufsichtsbehörde im Sinne des vorgenannten Gesetzes die von der Landesregierung bestimmte Genehmigungsbehörde ist, und dass, wenn eine Straßenbahn oder ein Obusunternehmen das Gebiet mehrerer Länder berührt, die von der Landesregierung bestimmte Genehmigungsbehörde ihre Entscheidung im Einvernehmen mit der von der Landesregierung des mitbeteiligten Landes bestimmten Genehmigungsbehörde trifft.

Artikel 2

Inkrafttreten, Außerkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am 3. Dezember 2009 in Kraft. Gleichzeitig tritt das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 27 des Gesetzes vom 7. September 2007 (BGBl. I S. 2246) geändert worden ist, außer Kraft.

Berlin, den 20. Januar 2009

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion

Begründung

A. Allgemeines

Am 3. Dezember 2009 tritt die Verordnung EG Nr. 1370/07 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und Nr. 1107/70 des Rates in Kraft. Die neue EU-Verordnung regelt die Eingriffs- und Gestaltungsmöglichkeiten der öffentlichen Hand im Bereich des öffentlichen Verkehrsmarktes auf Schiene und Straße. Die neuen europarechtlichen Vorgaben erfordern eine Anpassung der nationalen Regelungen im Personenbeförderungsgesetz.

Bereits bei der Novelle zur Anpassung des PBefG an die Vorgaben der EU-Verordnung Nr. 1191/69 im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes wurde das Personenbeförderungsgesetz an europarechtliche Vorgaben angepasst. Im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes wurden lediglich einzelne Bestimmungen des PBefG verändert bzw. neu eingefügt. In der Folge hat sich gezeigt, dass dies zu erheblichen Auslegungsproblemen und Rechtsunsicherheit geführt hat. Deshalb soll die neue EU-Verordnung dazu genutzt werden, im Wege einer Neufassung des gesamten Personenbeförderungsgesetzes für dauerhafte Rechtssicherheit und Rechtsklarheit zu sorgen.

Das PBefNG übernimmt die Bestimmungen des bisherigen PBefG, soweit diese durch die europarechtlichen Vorgaben nicht tangiert sind und erhalten bleiben können. Die grundsätzlich gewerberechtliche Orientierung des Personenbeförderungsgesetzes bleibt beibehalten und wird um die notwendigen Bestimmungen über die Eingriffsbefugnisse der öffentlichen Hand in den öffentlichen Verkehrsmarkt ergänzt.

Die wichtigsten Kernpunkte der Gesetzesänderung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die gewerberechtliche Prüfung der subjektiven Zulassungsvoraussetzungen für die Teilnahme am Personenverkehrsmarkt wird angelehnt an die Bestimmungen im Allgemeinen Eisenbahngesetz künftig losgelöst von konkreten Verkehrsleistungen als generelle Lizenzierung durchgeführt. Dies entlastet das Verfahren zur Konzessionierung der einzelnen Personenverkehrsdienste und ist ein wichtiger Baustein zur Entbürokratisierung des Verkehrsmarktes.

Der Verkehrsmarkt in Deutschland soll im ÖPNV, der traditionell der öffentlichen Daseinsvorsorge zugeordnet wird, nicht vollkommen liberalisiert, sondern im Sinne der EU-Verordnung als kontrollierter Wettbewerbsmarkt organisiert werden. An der ordnenden Wirkung der bisherigen Liniengenehmigung soll dabei festgehalten werden. Im ÖPNV soll es der Aufgabenträger in der Hand haben, seinen Gestaltungsauftrag durch die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Sinne der EU-Verordnung umzusetzen. Um Verwechslungen in der Begrifflichkeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach der EU-Verordnung und öffentlicher Aufträge im Sinne des Kartellvergaberechts zu vermeiden, wird der öffentliche Dienstleistungsauftrag nach der EU-Verordnung im nationalen Recht mit dem bisher bereits geläufigen Begriff der Linienkonzession titulierte. Die Linienkonzessionen werden von den Aufgabenträgern des

ÖPNV vergeben. Beförderungs-, Betriebs- und Tarifpflichten können dabei von den Aufgabenträgern im Rahmen der Linienkonzessionen festgelegt werden. Art und Umfang der öffentlichen Pflichten im ÖPNV können damit im Sinne von Subsidiarität künftig von den örtlich zuständigen Behörden im Einzelfall definiert und festgelegt werden.

Der Tatsache, dass in Deutschland der ÖPNV weitgehend durch Verbundtarife in einer sehr hohen Qualität angeboten wird, soll durch die Aufnahme rudimentärer Regelungen für Verkehrsverbünde Rechnung getragen werden.

Die Vergabe der Linienkonzessionen erfolgt nach den vergaberechtlichen Vorgaben der EU-Verordnung. Sämtliche Handlungsspielräume, die das Europarecht den nationalen Behörden einräumt, werden ohne Abstriche in das nationale Recht übernommen.

Bei der Ausgestaltung des wettbewerblichen Vergabeverfahrens für die neuen Linienkonzessionen nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung EG Nr. 1370/07 orientiert sich das PBefG an den Erfahrungen und Regularien des Genehmigungswettbewerbs im Rahmen des § 13 PBefG-alt.

Im Sinne der Vorgaben einer raschen rechtlichen Überprüfungsmöglichkeit der Vergabe von Linienkonzessionen durch die EU-Verordnung wird ein dem Nachprüfungsverfahren im Kartellvergaberecht nachgebildetes rasches Überprüfungsverfahren für die Vergabe der Linienkonzession im PBefG geregelt.

Außerhalb des ÖPNV kann künftig Linienverkehr ohne die engen Zwänge der bisherigen Liniengenehmigung, insbesondere ohne Beförderungs-, Betriebs- und Tarifpflichten erbracht werden. Hier beschränken sich die gewerberechtlichen Vorgaben künftig auf eine Anzeigepflicht der beabsichtigten Fahrpläne und die Untersagungsmöglichkeit, wenn es zu Konflikten mit dem Schienenpersonennahverkehr käme. Dies stellt eine echte Liberalisierung des überregionalen Busverkehrs dar.

Die Bestimmungen für den Betrieb und den Bau der Straßenbahnen werden um Zugangsregelungen zur Schieneninfrastruktur ergänzt.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 (Neuregelung des Personenbeförderungsgesetzes)

Zu § 1

Der sachliche Anwendungsbereich des Gesetzes wird nicht verändert. Der neue Absatz 2 enthält eine Klarstellung bezüglich der Vorhaltung und des Betriebs von Infrastrukturanlagen, nachdem die einheitliche Genehmigung von Infrastruktur- und Fahrbetrieb zur Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Infrastruktur aufgegeben werden muss.

Zu § 2

Aus dem generellen Genehmigungsvorbehalt des bisherigen PBefG, der sich auf eine konkrete Verkehrsleistung bezogen

hat, wird eine generelle Zulassung auf den Markt des Personenverkehrs im Sinne einer Berufszugangsregelung.

Um diesen grundsätzlichen Unterschied zur bisherigen PBefG-Genehmigung zu unterstreichen, wird die künftige Zulassung auf den Personenbeförderungsmarkt bewusst nicht mehr Genehmigung, sondern Lizenz genannt (§ 2 Absatz 1). Die Lizenz wird weiterhin wie bisher spartenbezogen für die Bereiche Straßenbahn, Oberleitungsbahn (Obus) und Kraftfahrzeugverkehr differenziert nach Linienverkehr und Gelegenheitsverkehr erteilt. Hinzu kommt in § 1 Absatz 3 eine Differenzierung für Straßenbahnen im Hinblick auf Bau und Bewirtschaftung der Schieneninfrastruktur sowie den Betrieb der eigentlichen Verkehrsleistung.

Absatz 2 definiert die rechtliche Funktion der neuen Lizenz. Die Lizenz wird für eine oder mehrere der in Absatz 1 genannten Verkehrssparten erteilt und räumt ihrem Inhaber das Recht ein, an den Vergabeverfahren für Linienkonzessionen im ÖPNV teilzunehmen. Die bisher auf die rechtliche Wirkung in Bezug auf den konkret zu genehmigenden Verkehr bezogenen Regelungen des alten Absatzes 2 werden entfallen.

In Absatz 3 werden die subjektiven Voraussetzungen für die Erteilung der Lizenz geregelt. Diese entsprechen den Bestimmungen des § 13 Absatz 1 PBefG – alt –.

Absatz 4 regelt die Laufzeit der Lizenz. Da es sich hier um eine generelle Zulassung auf den Markt und nicht um konkrete Dienstleistungsaufträge im Sinne der EU-Verordnung handelt, sind die zeitlichen Begrenzungen der EU-Verordnung für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge nicht einschlägig.

Die bisherige Regelung des § 2 Absatz 4 PBefG – alt – kann künftig entfallen, da dies im Einzelfall bei der Vergabe der Linienkonzessionen durch die Aufgabenträger geregelt werden kann.

Absatz 5 legt eine regelmäßige Überprüfung der Berufszugangsvoraussetzungen zur Sicherstellung der dauerhaften Erfüllung der subjektiven Zulassungsvoraussetzungen fest.

Absatz 6 schließlich regelt die Möglichkeit des Widerrufs der Lizenz, soweit die Zulassungsvoraussetzungen nach der Lizenzerteilung nicht entfallen.

Absatz 7 übernimmt die Bestimmung des bisherigen § 2 Absatz 5a PBefG – alt –.

Zu § 3

Die Neufassung des Absatzes 1 berücksichtigt die neue Funktion der Lizenz als generelle Zulassung auf dem Personenbeförderungsmarkt. Gleichzeitig wird festgelegt, dass zuständig für die Lizenzerteilung die Genehmigungsbehörde ist, in deren Zuständigkeitsbereich das zu lizenzierende Unternehmen seinen Sitz hat. Ausländische Unternehmen erhalten ihre Lizenz bei derjenigen Genehmigungsbehörde, in deren Zuständigkeitsbereich sie erstmalig Personenbeförderungen im Inland anbieten möchten.

§ 3 Absatz 2 stellt wie die Vorgängernorm zunächst klar, dass der lizenzierte Unternehmer im Personenbeförderungsgewerbe die jeweiligen von ihm angebotenen Verkehre unter eigenem Namen und eigener Verantwortung für eigene Rechnung zu betreiben hat. Durch den neuen Satz 2 von Absatz 2 wird klargestellt, dass bloße Subunternehmer nicht eine Lizenz nach § 2 benötigen. Dies dient dem Schutz kleinerer und

mittlerer Omnibusunternehmen vor zusätzlichen bürokratischen Lasten. Es liegt in der Verantwortung des Hauptunternehmers, die Einhaltung der subjektiven Voraussetzungen nach § 2 bei seinem Subunternehmer sicherzustellen.

Der bisherige § 3 Absatz 3 PBefG – alt – kann entfallen, da es hierzu detaillierte Regelungen im neuen Abschnitt IV der Straßenbahninfrastruktur gibt.

Zu § 4

In § 4 Absatz 1 wird die bisherige Definition von Straßenbahnen neu gefasst. Sämtlicher Schienenverkehr wird von der neuen EU-Verordnung erfasst. Die EU-Verordnung differenziert jedoch zwischen Eisenbahnverkehr und sonstigem Schienenverkehr. Der Eisenbahnverkehr im Sinne der EU-Verordnung ist im nationalen Recht im Rahmen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes geregelt. Um künftig Abgrenzungsfragen bezüglich der europarechtlichen Differenzierung zwischen Eisenbahnverkehr und sonstigem Schienenverkehr und den Bestimmungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes sowie des Personenbeförderungsgesetzes zu vermeiden, wird die Differenzierung der EU-Verordnung bzw. des Allgemeinen Eisenbahngesetzes übernommen. Demnach ist Straßenbahnverkehr jeder Schienenverkehr, der nicht Eisenbahnverkehr im Sinne des Allgemeinen Eisenbahngesetzes ist. Dadurch ist sichergestellt, dass der gesamte Schienenverkehr entweder vom Allgemeinen Eisenbahngesetz oder vom Personenbeförderungsgesetz erfasst wird. Schienenverkehr nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz ist gleichzusetzen mit Eisenbahnverkehr im Sinne der EU-Verordnung; der vom Personenbeförderungsgesetz erfasste übrige Schienenverkehr entspricht dem übrigen Schienenverkehr im Sinne der EU-Verordnung.

Durch die neue Begriffsdefinition kann der bisherige § 4 Absatz 2 PBefG – alt – entfallen, die bisherigen Regelungen des § 4 Absatz 3, 4, 5 und 6 werden als die neuen Absätze 2, 3, 4 und 5 ohne Änderungen übernommen.

Der neue Absatz 2 Satz 2 öffnet den Anwendungsbereich des Gesetzes bewusst für neue innovative Antriebstechniken im ÖPNV.

Die Bestimmungen der §§ 5 bis 7 PBefG – alt – werden lediglich mit redaktionellen Änderungen in Bezug auf die neue Nomenklatur des PBefNG inhaltsgleich übernommen.

Zu Abschnitt II

Aus dem bisherigen Abschnitt II Genehmigung wird ein neuer Abschnitt II ÖPNV.

Staatliche Eingriffe in die unternehmerische Gestaltungsfreiheit im Sinne von Daseinsvorsorge sind im Personenbeförderungswesen künftig nur noch im Bereich des ÖPNV notwendig. Die Eingriffsbefugnisse der EU-Verordnung im Sinne der Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen und Ausgleich derselben durch Gewährung von Ausgleichsleistungen finanzieller Art bzw. ausschließlichen Rechten werden auf den Bereich der Daseinsvorsorge im ÖPNV beschränkt. Die Zuständigkeit für diese Eingriffsmöglichkeiten nach der EU-Verordnung wird dem ÖPNV-Aufgabenträger zugeordnet. Abschnitt II enthält die Regelungen zur Definition der Eingriffsmöglichkeiten und die entsprechenden Vergaberegularien im Sinne der EU-Verordnung.

§ 8 Absatz 1 beinhaltet wie bisher die Definition des öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne des Personenbeförderungsrechtes und § 1 des Regionalisierungsgesetzes. Die alte Definition wird beibehalten, jedoch im Sinne von Gesetzesvereinfachung dahingehend erweitert, dass jedweder Linienverkehr, der auf Grundlage von Verbundtarifen erbracht wird, generell öffentlicher Personennahverkehr im Sinne des Gesetzes ist. Dies trägt der Tatsache Rechnung, dass die Tarifverbände mittlerweile in weiten Teilen des Personenbeförderungsmarktes die Grundlage für die ÖPNV-Gestaltung darstellen.

§ 8 Absatz 2 entspricht der bisherigen Bestimmung in § 8 Absatz 2 PBefG – alt –.

§ 8 Absatz 3 stellt klar, dass öffentliche Zuschüsse zur Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖPNV auch künftig nicht der Umsatzsteuerpflicht unterliegen. Diese Klarstellung ist wichtig, da durch das Erfordernis des Abschlusses eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne der EU-Verordnung der Eindruck entstehen könnte, dass diese Dienstleistungsaufträge wegen der ähnlichen Begrifflichkeit des Vergaberechts generell als Beschaffungsvorgänge und damit als entgeltlicher Leistungsaustausch einzuordnen wären.

Zu § 9

§ 9 konkretisiert die Zuständigkeiten des ÖPNV-Aufgabenträgers als zuständige Behörde im Sinne der Verordnung EG Nr. 1370/07 in Bezug auf die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung.

Nach Absatz 1 wird den Aufgabenträgern im ÖPNV die Zuständigkeit zur Erstellung der Nahverkehrspläne sowie zur Sicherstellung einer ausreichenden Versorgung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV durch Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung EG Nr. 1370/07 zugewiesen.

Absatz 2 übernimmt die Möglichkeit der Zusammenarbeit auf dem Weg der Bildung einer Gruppe von Behörden aus der Verordnung EG Nr. 1370/07.

Absatz 2 stellt klar, dass die ÖPNV-Aufgabenträger in eigener kommunalpolitischer Verantwortung darüber entscheiden können, die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsversorgung im Sinne der Daseinsvorsorge durch eigene Leistungserbringung vorzunehmen. Damit wird das durch Artikel 28 des Grundgesetzes im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung verfassungsrechtlich garantierte Recht der kommunalwirtschaftlichen Betätigung im ÖPNV auch im Rahmen des neuen Personenbeförderungsrechtes erhalten.

Absatz 4 regelt Funktion und Mindestinhalt der vom Aufgabenträger zu verabschiedenden Nahverkehrspläne.

Absatz 5 überlässt die Bestimmung ÖPNV-Aufgabenträger und Festlegung des Verfahrens zur Aufstellung der Nahverkehrspläne den Ländern.

Zu § 10

§ 10 enthält Regelungen für Tarifverbände. Nachdem sich die Qualität des ÖPNV-Angebotes insbesondere durch nahezu flächendeckende Einführung von Verbundtarifen in Deutschland in den letzten Jahrzehnten erheblich verbessert hat, stellen die Tarifverbände eine wichtige Grundlage für

die Sicherstellung eines qualitativ hochwertigen ÖPNV dar. Dementsprechend finden sie nunmehr auch eine gesetzliche Grundlage im PBefG.

Nach Absatz 1 ist die Schaffung verkehrsträgerübergreifender Gemeinschaftstarife ein gesetzgeberisches Ziel zur Verbesserung des ÖPNV. Da kartellrechtlich die preislichen Absprachen über einen Gemeinschaftstarif ein Preiskartell bilden, stellt Absatz 1 mit Übernahme der bisherigen Regelung des § 8 Absatz 3 PBefG – alt die kartellrechtliche Zulässigkeit der Tarifverbände sicher.

Da Verbundtarife regelmäßig mehrere Linienkonzessionen betreffen werden, ist eine Einzelfestlegung des anzuwendenden Tarifes im Rahmen der Linienkonzession bei Verkehren in Verbundräumen nicht möglich. Öffentliche Vorgaben zum Verbundtarif müssen deshalb im Wege eines von den Linienkonzessionen losgelösten Tarifgenehmigungsverfahrens vorgenommen werden. Absatz 2 weist deshalb die Genehmigung der Verbundtarif- und Beförderungsbedingungen in einem Tarifverbund der Genehmigungsbehörde zu.

Die Kalkulation der Einnahmen in Tarifverbänden ist im Wettbewerbsverfahren regelmäßig die zentrale Problematik bei der diskriminierungsfreien Ausgestaltung des Vergabeverfahrens. Soweit im Wettbewerb unternehmerischer Gestaltungsspielraum im Sinne von Nettoprinzip erhalten werden soll, ist es unabdingbar, dass allen Wettbewerbern eine gleiche Datenbasis zur Kalkulation der Verbundeinnahmen zur Verfügung steht. Absatz 3 enthält deshalb Informationsverpflichtungen der Tarifverbände gegenüber den Aufgabenträgern, die sicherstellen sollen, dass die Aufgabenträger diskriminierungsfrei im Sinne der EU-Verordnung Linienkonzessionen im Wettbewerb vergeben können, bei denen die Verbundtarife verbindlich zur Anwendung vorgegeben werden.

Zu § 11

§ 11 regelt die Rechtswirkungen und den Mindestinhalt der Linienkonzession als öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne der EU-Verordnung.

Absatz 1 stellt im Sinne des bisherigen Genehmigungsverhaltes klar, dass ÖPNV nur auf Grundlage von Linienkonzessionen durchgeführt werden darf.

Absatz 1 Satz 2 vereinfacht die Rechtsanwendung für die Zukunft dahingehend, dass klarstellend die Handlungsform des öffentlich-rechtlichen Vertrages im Sinne des Verwaltungsverfahrensgesetzes für die Erteilung von Linienkonzessionen vorgegeben wird.

Gemäß Absatz 2 ist wesentliches Tatbestandselement der Linienkonzession die Vergabe eines ausschließlichen Rechtes im Sinne der EU-Verordnung. Die Linienkonzession schließt für den von ihr erfassten Linienweg bzw. für die von ihr erfassten Linienwege zu den von ihr festgelegten Betriebszeiten Wettbewerb als Konkurrenz um die Fahrgäste auf demselben Linienweg aus. Dies entspricht der heutigen Rechtswirkung der Liniengenehmigung nach dem PBefG gemäß § 13 Absatz 2 PBefG – alt –. Der den zuständigen Behörden nach Artikel 4 Absatz 1b der EU-Verordnung eingeräumte Gestaltungsspielraum in Bezug auf Art und Umfang der zu gewährenden Ausschließlichkeit wird dadurch in das nationale Recht übernommen, dass die Ausschließlichkeit sowohl in zeitlicher als auch in räumlicher Hinsicht einge-

schränkt werden kann. So ist es beispielsweise möglich, unterschiedliche ausschließliche Rechte für den Tagesverkehr und für den Nachtbusbetrieb zu vergeben oder dass einzelne Linienkonzessionen abschnittsweise parallel zueinander verlaufen, sofern sie insgesamt auf ihrem Gesamtlinienweg ein unterschiedliches Bedienungsgebiet erfassen.

Absatz 3 legt den Mindestinhalt einer Linienkonzession fest. Nach dem Wegfall der bisherigen Regelungen des PBefG zur Beförderungspflicht, Fahrplan- und Tarifpflicht gehören Festlegungen zur räumlichen Abgrenzung der Linienwege bzw. des konzessionierten Bedienungsgebietes des einzuhaltenden Fahrplans und des anzuwendenden Tarifs zum Mindestinhalt der Linienkonzession. Insofern haben die Aufgabenträger gestalterischen Freiraum, um künftig im Bereich der Fahrplangestaltung, der Linienführung und im Tarif gemäß den örtlichen Anforderungen an den ÖPNV den Umfang der öffentlichen Vorgaben bzw. gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die dem jeweiligen Betreiber auferlegt werden, selbst festzulegen. Mit dem Begriff des „konzessionierten Bedienungsgebietes“ gemäß Absatz 3 Nummer 1 soll künftig auch der Spielraum eröffnet werden, flexible Bedienungsformen im ländlichen Raum mit je nach Fahrgastwunsch unterschiedlichen Linienführungen zu ermöglichen.

Absatz 4 entspricht der bisherigen Regelung des § 2 Absatz 5 PBefG – alt –, die wegen der systematischen Veränderungen im Genehmigungsrecht an diese Stelle gehört.

Da im Falle der Eigenerbringung durch den Aufgabenträger kein öffentlicher Dienstleistungsauftrag bzw. keine Linienkonzession zu vergeben ist, legt Absatz 5 fest, dass die Aufgabenträger, die zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung den Linienverkehr selbst betreiben, verpflichtet werden, den Umfang der für sich selbst in Anspruch genommenen Ausschließlichkeit verbindlich festzulegen und zu veröffentlichen.

Absatz 6 dient der Umsetzung der Transparenzvergaben der neuen EU-Verordnung.

Zu § 12

§ 12 regelt die verschiedenen Vergabemöglichkeiten für Linienkonzessionen. Er enthält damit die Übernahme der Vergaberegulungen des Artikels 5 der Verordnung EG Nr. 1370/07 und übernimmt die von der EU-Verordnung eröffneten Spielräume in das nationale Recht. Dabei werden alle von der EU-Verordnung zur Verfügung gestellten Vergabeformen in das deutsche Personenbeförderungsrecht übernommen, um den Aufgabenträgern weitestgehenden Handlungsspielraum bei der Vergabe der Linienkonzessionen einzuräumen.

Absatz 1 legt zunächst fest, dass das Regelverfahren für die Vergabe der Linienkonzession das in § 13 ff. geregelte Vergabeverfahren darstellt. Dieses entspricht der Ausgestaltung der wettbewerblichen Vergabe nach Artikel 5 Absatz 3 der EU-Verordnung.

Absatz 2 übernimmt die Vorrangregelung für das allgemeine Kartellvergaberecht nach Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung EG Nr. 1370/07. Im ÖPNV ist zwingend das allgemeine Vergaberecht anzuwenden, sofern die Linienkonzession aufgrund ihrer Finanzierungsstruktur die Tatbestandsvoraussetzung eines öffentlichen Auftrags im Sinne des Vergaberechts erfüllt. Der Verweis auf das allgemeine Vergaberecht nach

Absatz 2 ist nur dann von Relevanz, wenn im Rahmen einer Linienkonzession finanzielle Ausgleichsleistungen geregelt werden. Zur Klarstellung der weiteren Abgrenzung verdeutlicht Absatz 2 Satz 2, dass eine Finanzierungsregelung im Rahmen einer Linienkonzession im ÖPNV immer dann als öffentlicher Auftrag im Sinne des Vergaberechts einzuordnen ist, wenn der Aufgabenträger im Rahmen der Linienkonzession das Einnahmenrisiko übernimmt. Dies entspricht der Rechtsprechung des europäischen Gerichtshofs zur Auslegung von Artikel 1 Absatz 4 der Richtlinie 2004/18/EG. Demnach sind Nettoverträge, bei denen der ÖPNV-Betreiber zumindest teilweise das Erlösrisiko übernimmt, Dienstleistungskonzessionen im Sinne des allgemeinen Vergaberechts und damit keine öffentlichen Aufträge, für die der Vorrang des allgemeinen Vergaberechts nach Artikel 5 Absatz 1 der EU-Verordnung greift.

Absatz 3 übernimmt die Direktvergabemöglichkeit an einen internen Betreiber gemäß Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung EG Nr. 1370/07. Erfüllt ein Verkehrsunternehmen gegenüber der beherrschenden Eigentümerkommune die Voraussetzung des so genannten Inhouse-Geschäfts der Rechtsprechung zum allgemeinen Vergaberecht, liegt kein öffentlicher Auftrag im Sinne des allgemeinen Vergaberechts vor. In diesen Fällen gilt unabhängig von der Verteilung des Erlösrisikos immer das spezielle Vergaberecht der EU-Verordnung Nr. 1370/07. Das nationale Recht übernimmt den unter einem nationalen Regelungsvorbehalt gestellten Handlungsspielraum des Artikels 5 Absatz 2 der EU-Verordnung ohne Einschränkung.

Absatz 4 übernimmt die Möglichkeit der Direktvergabe unterhalb der speziellen Schwellenwerte nach Artikel 5 Absatz 4 der EU-Verordnung und für den Fall der Notmaßnahme im Sinne von Artikel 5 Absatz 5 der EU-Verordnung. Gemäß Absatz 4 Satz 3 sind die Altbetreiber der Linienkonzession verpflichtet, dem Aufgabenträger rechtzeitig vor Auslaufen bestehender Linienkonzessionen die zur Schwellenwertberechnung notwendigen Daten, insbesondere die entsprechenden Einnahmewerte zur Ermittlung des Wertes des Verkehrsdienstes im Sinne der EU-Verordnung, mitzuteilen.

Absatz 5 enthält eine Ausführungsbestimmung zur Berechnung der Schwellenwerte im Sinne von Absatz 4. Die Regelung soll sicherstellen, dass durch Parzellierung eines wirtschaftlich zusammenhängenden Verkehrs keine systematische Umgehung der Vergabeverpflichtung stattfindet. In diesem Sinne werden sämtliche Linienkonzessionen, die ein Aufgabenträger an dasselbe Unternehmen vergibt, im Rahmen der Schwellenwertberechnung zusammengerechnet. Das gilt nach Satz 2 auch in Bezug auf die rechtliche Zersplitterung durch die Vergabe an mehrere verbundene Unternehmen im Sinne des Aktiengesetzes.

Absatz 6 dient der Umsetzung der Veröffentlichungspflichten der EU-Verordnung.

Zu § 13

Artikel 5 Absatz 3 der EU-Verordnung Nr. 1370/07 enthält für die wettbewerbliche Vergabe auf Grundlage der EU-Verordnung keine detaillierten Verfahrensvorgaben. Es werden lediglich die Grundsätze der Diskriminierungsfreiheit und Transparenz vorgegeben. Zur Gewährleistung einer ausreichenden Rechtssicherheit und eines funktionierenden nationalen Bietermarktes ist es erforderlich, gewisse Rahmenvor-

gaben für die Durchführung des wettbewerblichen Vergabeverfahrens im nationalen Recht festzulegen. Hierbei wurde auf die bewährten Erfahrungen des Genehmigungswettbewerbs nach dem alten Personenbeförderungsgesetz zurückgegriffen.

Zu Absatz 1

Zur Gewährleistung ausreichender Transparenz ist das Vergabeverfahren durch einen Aufruf zum Wettbewerb im Amtsblatt der Europäischen Union einzuleiten. Nach Satz 2 ist dieser so frühzeitig vorzunehmen, dass Wettbewerbern gegenüber dem Altbetreiber eine ausreichende und nicht diskriminierende Rüstzeit zwischen der Konzessionserteilung und der Betriebsübernahme ermöglicht wird.

Absatz 2 enthält die notwendigen Mindestangaben für den Aufruf zum Wettbewerb. Diese Angaben sind notwendig, damit sich interessierte Wettbewerbsunternehmen ein Bild davon machen können, ob das anstehende Wettbewerbsverfahren aus unternehmerischer Sicht für sie interessant ist.

Zu § 14

Zur Gewährleistung eines transparenten und diskriminierungsfreien Vergabeverfahrens ist eine diskriminierungsfreie Ausgestaltung der Vergabeunterlagen unabdingbar. § 14 enthält die entsprechenden Mindestanforderungen für die Gestaltung der Vergabeunterlagen durch die Aufgabenträger.

Absatz 1 stellt zunächst klar, dass im Rahmen der Vergabeunterlagen die Anforderungen an die Verkehrsbedienung im Verkehrsgebiet von den Aufgabenträgern aus dem Nahverkehrsplan heraus entwickelt und konkretisiert werden. Da der Nahverkehrsplan als Rahmen für die künftige Entwicklung des Nahverkehrs für die einzelnen Linien nicht immer alle Detailfestlegungen vornehmen kann und in der Regel längerfristig für einen mehrjährigen Planungszeitraum erarbeitet und verabschiedet wird, ist damit sichergestellt, dass die ausreichende Verkehrsbedienung mehrstufig konkretisiert werden kann. Die Grundlagen werden im Nahverkehrsplan festgelegt, können jedoch im konkreten Vergabeverfahren auf den Einzelverkehr heruntergebrochen weiter detailliert werden.

Absatz 2 enthält die Mindestinhalte der Vergabeunterlagen zur Sicherstellung eines diskriminierungsfreien und fairen Wettbewerbs. Dabei stellt Satz 2 klar, dass der Detaillierungsgrad der Mindestanforderungen im Ermessen des Aufgabenträgers liegt, so dass dieser anhand der örtlichen Anforderungen an den ÖPNV ausreichend Gestaltungsspielraum hat, um die ausreichende Verkehrsbedienung ortsbezogen zu definieren.

Da bei Verbundtarifen unterliegenden Verkehrsleistungen die Preisgestaltung gegenüber dem Fahrgast nicht der individuellen gestalterischen Hoheit des Wettbewerbers unterliegt, sind die Transparenz und Diskriminierungsfreiheit der Tariffestlegung und der Einnahmenabrechnung in Tarifverbänden ein zentraler Punkt für die Sicherstellung eines fairen Wettbewerbsverfahrens im ÖPNV. Nach Absatz 3 sind deshalb für Vergabeunterlagen, die Linienkonzessionen innerhalb eines Verbundtarifes betreffen, zusätzliche Mindestanforderungen festgelegt, die eine wettbewerbsneutrale Kalkulation der Einnahmen aus den Verbundtarifen und eine diskriminierungsfreie Teilnahme am Verkehrsverbund sicherstellen.

Sofern die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung ohne Ausgleichsleistung des Aufgabenträgers nicht möglich ist, hat dieser in den Vergabeunterlagen klarzustellen, in welcher Form der Zuschussbedarf von den Wettbewerbsteilnehmern zu kalkulieren und im Konzessionsantrag darzustellen ist. Der Aufgabenträger hat bei der Ausgestaltung der Kalkulationsvorgaben und Antragsunterlagen weitgehenden Gestaltungsspielraum. Der Zuschussbedarf kann als Jahreszuschuss, Kilometerzuschuss oder in geeigneter anderer Form dargelegt werden, sofern die beihilferechtlichen Vorgaben der Verordnung EG Nr. 1370/07 eingehalten werden.

Absatz 5 ermöglicht es dem Aufgabenträger, über eine Finanzierungssatzung den Wettbewerb auch als Kreativwettbewerb mit vorab festgesetzten Zuschussbeträgen auszugestalten. Dies entspricht insbesondere dem Genehmigungswettbewerbsverfahren nach dem sogenannten Wittenberger Modell.

Absatz 6 beinhaltet Mindestverfahrensregelungen und -fristen für Rückfragen zu Vergabeunterlagen und deren Beantwortung. Dies dient der Rechtsklarheit und der Rechtssicherheit für alle Beteiligten. Zur Sicherstellung möglichst rascher Vergabeverfahren werden die Wettbewerbsteilnehmer nach Absatz 7 verpflichtet, Bedenken bezüglich der Diskriminierungsfreiheit des Vergabeverfahrens bzw. der Vergabeunterlagen unverzüglich dem Aufgabenträger mitzuteilen. Damit erhält dieser die Möglichkeit, im Laufe des Vergabeverfahrens etwaige Fehler zu korrigieren.

Absatz 8 stellt sicher, dass die Vergabe der Linienkonzession durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit dem Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und den anderen kommunalpolitisch Betroffenen in Sachen ÖPNV erfolgt. Dies stellt eine wichtige Verbesserung im Vergleich zum bisherigen Anhörungsverfahren nach dem PBefG – alt – dar, bei dem die betroffenen anderen Stellen erst im Nachhinein einbezogen wurden.

Zu § 15

Um weitgehend in der bisherigen Verfahrensweise zur Erteilung der Liniengenehmigung nach dem PBefG – alt – zu verbleiben, soll auch die Erteilung der Linienkonzession im wettbewerblichen Verfahren durch den Aufgabenträger im Wege der Antragstellung organisiert werden. § 15 regelt Rechtsfolgen und Inhalt der Konzessionsanträge, die die interessierten Verkehrsunternehmen bei den Aufgabenträgern im Wettbewerbsverfahren einzureichen haben.

Nach Absatz 1 verpflichten sich die Antragsteller mit der Antragstellung, bei positiver Bescheidung Ihres Konzessionsantrages die im Antrag enthaltenen und in den Vergabeunterlagen abverlangten Anforderungen an die zu konzessionierende Verkehrsleistung bindend einzuhalten. Satz 2 stellt dabei klar, dass in Vergabeverfahren, bei denen der Aufgabenträger den Verkehrsunternehmen im Hinblick auf die Ausgestaltung des zu konzessionierenden Fahrplanes Gestaltungsspielraum eingeräumt hat, die konkret vom Antragsteller beabsichtigte Fahrplankonzeption Teil des Konzessionsantrages wird.

Absatz 2 stellt sicher, dass sich die Antragsteller mit ihrem Konzessionsantrag für die beabsichtigte Konzessionslaufzeit insgesamt an den Inhalt ihres Konzessionsantrags zu binden haben.

Gemäß Absatz 3 hat der Aufgabenträger die Möglichkeit, geringfügige Abweichungen von den in den Vergabeunterlagen genannten Mindestanforderungen im Rahmen des Antrages auch nach Antragstellung durch den Antragsteller ausräumen zu lassen. Dies dient vor allen Dingen dem Schutz kleinerer und mittlerer Verkehrsunternehmen, die erfahrungsgemäß mit den Formalien und den Fristen der Wettbewerbsverfahren im praktischen Verfahrensablauf Schwierigkeiten haben. Es entspricht der Möglichkeit der Genehmigungsbehörde im Genehmigungsverfahren nach § 13 PBefG – alt –, nach Antragstellung die Unternehmen zur Nachbesserung der Anträge bzw. Nachlieferung begleitender Unterlagen aufzufordern. Die relativ kurz angelegte Frist von zwei Wochen zur Nachbesserung stellt dabei sicher, dass lediglich geringfügige Nachbesserungen ohne maßgeblichen Einfluss auf die Wertung der Anträge auf diesem Wege vorgenommen werden können.

Absatz 4 erweitert den Gestaltungsspielraum der Aufgabenträger im Vergabeverfahren gegenüber den strengen Fristen und Formalien des Kartellvergaberechts und setzt damit insbesondere die Möglichkeit des Artikels 5 Absatz 3 der Verordnung EG Nr. 1370/07 um, im Rahmen der wettbewerblichen Vergabe auch nach Einreichung der Angebote bzw. Anträge in Verhandlungen über das zu konzessionierende Verkehrsangebot einzutreten. Dies hat der europäische Ordnungsgeber ganz bewusst in das wettbewerbliche Vergabeverfahren aufgenommen, um der Komplexität des Produktes ÖPNV Rechnung zu tragen und sicherzustellen, dass trotz der Formalien, die zur Gewährleistung eines diskriminierungsfreien und fairen Wettbewerbs notwendig sind, das Ziel eines möglichst optimalen ÖPNV-Angebotes für die Fahrgäste im Vordergrund stehen kann. Die Erfahrungen mit den bereits auf Grundlage des alten PBefG in Deutschland durchgeführten Wettbewerbsverfahren zeigen, dass oftmals im Rahmen der Angebotsbewertung insbesondere im Falle von Genehmigungswettbewerbsverfahren nach § 13 PBefG – alt – oder aber im Anhörungsverfahren wichtige Erkenntnisse gewonnen werden, die eine Optimierung des Verkehrsangebots ermöglichen, sofern den beteiligten Unternehmen eine Präzisierung bzw. Nachbesserung ihrer Angebote bzw. Genehmigungsanträge eingeräumt werden kann. Absatz 4 trägt dem Rechnung und ermöglicht es den Aufgabenträgern, entsprechende Nachbesserungen der Konzessionsanträge diskriminierungsfrei und transparent zu veranlassen bzw. abzuverlangen. Der Aufgabenträger ist dabei dazu verpflichtet, die ihm sinnvoll erscheinende Präzisierung der Mindestanforderungen allen beteiligten Unternehmen mitzuteilen und allen die Möglichkeit einzuräumen, in Bezug auf die präzisierten Anforderungen den Konzessionsantrag nachzubessern. Satz 2 stellt dabei sicher, dass sich die Nachbesserungen nur auf diejenigen Aspekte des Konzessionsantrags beziehen dürfen, die unmittelbar mit der Präzisierung der Anforderungen an den zu konzessionierenden Verkehr zusammenhängen. Dies stellt sicher, dass die Nachbesserung nicht dazu benutzt wird, den Konzessionsantrag in anderer Weise nachträglich zu verbessern und damit die Antragsfrist gemäß § 13 Absatz 2 Nummer 7 zu unterlaufen oder ein Unternehmen zu bevorteilen.

Zu § 16

Das bisherige Anhörungsverfahren wird im Rahmen von § 16 vereinfacht und den Anforderungen an die Diskriminierungsfreiheit der wettbewerblichen Vergabe angepasst.

Absatz 1 stellt zunächst klar, dass Gegenstand der Anhörung das zu konzessionierende Verkehrsangebot in Form der beantragten Fahrpläne ist. Damit wird sichergestellt, dass betriebswirtschaftliche Belange der Konzessionsanträge, die für die Träger öffentlicher Belange materiell nicht von Belang sind, nicht Gegenstand des Anhörungsverfahrens werden und die Vertraulichkeit über die schützenswerten Betriebsgeheimnisse der Antragsteller gewahrt bleibt. In Satz 2 wird festgelegt, wer aus personenbeförderungsrechtlicher Sicht mindestens im Rahmen der Anhörung als Träger öffentlicher Belange berücksichtigt werden muss.

Nach Absatz 2 können die Länder weitere Träger öffentlicher Belange bestimmen, die nach den jeweils landesrechtlichen Besonderheiten von der Vergabe der Linienkonzession betroffen sind.

Die Erfahrungen mit gemeinwirtschaftlichen Ausschreibungen auf Grundlage von § 13a PBefG – alt – haben gezeigt, dass ein sich an die Ausschreibung anschließendes Anhörungsverfahren wenig sinnvoll ist, da nach Abschluss des eigentlichen Vergabeverfahrens durch Zuschlagserteilung eine Änderung gerade an der vertraglich bereits fixierten Fahrplankonzeption im Grunde nicht mehr möglich ist. Dem trägt Absatz 3 dahingehend Rechnung, dass bei Vorgabe eines Fahrplanangebotes die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange bereits im Vorfeld des Vergabeverfahrens im Rahmen der Erstellung der Vergabeunterlagen erfolgen kann. In diesem Fall kann das nachträgliche Anhörungsverfahren entfallen. Satz 2 stellt dabei jedoch sicher, dass eine solche frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange dann nicht vorgenommen werden darf, wenn Verkehrsunternehmen nach den landesrechtlichen Bestimmungen zu den Trägern öffentlicher Belange zählen, damit ein diskriminierungsfreier Wettbewerb sichergestellt werden kann.

Zu § 17

§ 17 legt die Entscheidungskriterien bei der Auswahl des zu konzessionierenden Antrages fest.

Nach Absatz 1 ist das maßgebliche Auswahlkriterium das beste Verkehrsangebot im Sinne des öffentlichen Verkehrsinteresses. Die Vergabe erfolgt durch Abschluss eines Konzessionsvertrages. Die Auswahlentscheidung erfolgt grundsätzlich zweistufig. Zunächst ist nach Absatz 2 bei allen Konzessionsanträgen zu prüfen, ob die Mindestanforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung gemäß der Nahverkehrspläne und der Vergabeunterlagen durch den Konzessionsantrag eingehalten werden. Ist dies nicht der Fall, ist der Konzessionsantrag nicht bescheidungsfähig und wird vom weiteren Auswahlverfahren ausgeschlossen. Dies wird nach Satz 2 dem betroffenen Antragsteller schriftlich mitgeteilt.

Bezüglich aller die Mindestanforderungen gemäß Absatz 2 erfüllenden Konzessionsanträge hat der Aufgabenträger nach pflichtgemäßem Ermessen anhand objektiver Kriterien eine Auswahlentscheidung zu treffen. In den Vergabeunterlagen ist den Antragstellern vorab mitzuteilen, nach welchen objektiven Kriterien die Auswahlentscheidung getroffen wird. Insbesondere ist nach Absatz 3 Satz 2 bei zuschussbedürftigen Verkehren in den Vergabeunterlagen darzulegen, nach welchem Verfahren der Zuschussbedarf im Rahmen der Gesamtabwägung gewertet wird. Satz 3 stellt schließlich

klar, dass im Rahmen der pflichtgemäßen Ermessensentscheidung alle in den Konzessionsanträgen enthaltenen Angebotsverbesserungen angemessen zu berücksichtigen sind. Soweit der Aufgabenträger im Rahmen des Wettbewerbsverfahrens den Verkehrsunternehmen im Hinblick auf das Fahrplanangebot gestalterischer Spielraum einräumt, ist es deshalb notwendig, die in den Vergabeunterlagen dargestellten Wertungskriterien so festzulegen, dass die Kreativität der Verkehrsunternehmen nicht vorab unzulässig eingeschränkt bzw. beschnitten wird.

Absatz 4 legt fest, dass die Auswahlentscheidung gegenüber allen Verfahrensbeteiligten schriftlich zu begründen ist. Nach Satz 2 ist der Bescheid mit einer Rechtsbehelfsbelehrung zu versehen. Entsprechend den Regelungen in § 13 der Vergabeverordnung darf nach Satz 3 der Konzessionsvertrag frühestens nach Versand der Auswahlentscheidung an die Antragsteller unterzeichnet werden. Dies ermöglicht es allen beteiligten Verkehrsunternehmen, die Auswahlentscheidung zu überprüfen und ggf. Rechtsmittel einzulegen. Satz 4 stellt schließlich sicher, dass diese Frist nicht durch zu früh abgeschlossene Konzessionsverträge unterlaufen wird.

Zu § 18

Nach Artikel 5 Absatz 7 müssen die Vergabeentscheidungen der Aufgabenträger in einem raschen Verfahren durch neutrale Stellen überprüft werden können. Die bisherigen Rechtsschutzinstrumente gegen die Erteilung von Liniengenehmigungen nach dem PBefG – alt –, also das Widerspruchsverfahren und der sich anschließende verwaltungsgerichtliche Rechtsschutz, stellen zwar eine neutrale Überprüfung der Vergabeentscheidung der Genehmigungsbehörden sicher, sind aber alles andere als rasch.

Der ÖPNV ist wichtiger Teil der Daseinsvorsorge und Grundlage für die Teilnahme der Bürger am gesellschaftlichen Leben und für die Berufsausübung. Die wettbewerbliche Vergabe und deren Überprüfung dürfen nicht zu zeitlichen Angebotslücken im ÖPNV-Angebot führen. Deshalb muss eine rasche Entscheidung über die Rechtmäßigkeit der Konzessionsvergabe erfolgen.

Das Rechtsschutzverfahren ist deshalb wie im Nachprüfungsverfahren des Kartellvergaberechts zweistufig aufgebaut. Zunächst überprüft im Wege des Einspruchs nach § 18 die Genehmigungsbehörde als neutrale Verwaltungsinstanz die Vergabeentscheidung des Aufgabenträgers. Dem schließt sich eine sofortige Beschwerde bei den Oberverwaltungsgerichten an. Da anders als beim normalen Kartellvergabeverfahren der Aufgabenträger bei Vergabeverfahren im Rahmen des PBefG erheblichen Ermessensspielraum bei der Bewertung der Konzessionsanträge und der Festlegung der öffentlichen Verkehrsinteressen besitzt, erscheint eine gerichtliche Überprüfung durch die mit verwaltungsrechtlichen Ermessensspielräumen erfahreneren Oberverwaltungsgerichte im Vergleich zu den Oberlandesgerichten sinnvoller zu sein.

Absatz 1 legt zunächst Verfahren und Fristen für die Einspruchserhebung fest. Satz 2 integriert dabei die Veröffentlichungsvorgaben der EU-Verordnung bei Direktvergaben, die ebenfalls einer Überprüfung unterliegen müssen.

Absatz 2 enthält eine eigenständige Ausschlussfrist für die Überprüfung der Direktvergaben nach § 12 Absatz 3 und 4 (Inhouse-Direktvergabe, Schwellenwertdirektvergabe) bzw.

der Entscheidung des Aufgabenträgers zur Eigenproduktion nach § 9 Absatz 3.

Absatz 3 stellt klar, dass die Sperrfristen zum Abschluss der Konzessionsverträge nach § 11 Absatz 6 und § 17 Absatz 4 sich für den Zeitraum des Nachprüfungsverfahrens verlängern.

Absatz 4 regelt die Verfahrensbeteiligung des vom Einspruch betroffenen Konkurrenten, der die Linienkonzession erhalten soll und die örtliche Zuständigkeit der Genehmigungsbehörde. Im Hinblick auf eine rasche Überprüfungsentscheidung legt § 5 eine zweiwöchige Frist zur Begründung des Einspruches fest. Der Aufgabenträger erhält Gelegenheit zur schriftlichen Erwiderung. Er ist verpflichtet, der Genehmigungsbehörde alle entscheidungsrelevanten Unterlagen zur Verfügung zu stellen.

Absatz 6 legt den Entscheidungsrahmen für die Genehmigungsbehörde fest. Die Genehmigungsbehörde kann selbst anhand der Komplexität des Verfahrens entscheiden, ob ein mündlicher Erörterungstermin mit allen Beteiligten stattfinden soll oder nicht. Satz 3 regelt die Präklusion von Diskriminierungsvorwürfen, die die Antragsteller bereits im Vergabeverfahren erkennen mussten und nicht vorgetragen haben. Dies dient einer erheblichen Beschleunigung der Vergabeverfahren. Damit ist es Sache der Verkehrsunternehmen, dem Aufgabenträger bereits im Laufe des Vergabeverfahrens vermeintliche Fehler mitzuteilen und diesem die Möglichkeit einzuräumen, bereits im Vorfeld der Vergabeentscheidung eventuelle Fehler zu revidieren.

Absatz 7 legt den Entscheidungsrahmen der Genehmigungsbehörde fest. Zur Beschleunigung des Verfahrens ist nach Satz 2 eine Entscheidungsfrist von einem Monat vorgegeben. Wird innerhalb dieser Monatsfrist keine Entscheidung getroffen, gilt der Einspruch als abgelehnt. Eine Verlängerung dieser Frist ist nur einmalig und um vier Wochen möglich.

Nach Absatz 8 ist die Entscheidung der Genehmigungsbehörde mit einer Rechtsbehelfsbelehrung zu versehen.

Nach Absatz 9 ist jederzeit eine Rücknahme der Einsprüche möglich.

Absatz 10 regelt die Verfahrenskosten.

Zu § 19

§ 19 regelt das gerichtliche Überprüfungsverfahren, das die EU-Verordnung in Artikel 5 Absatz 7 obligatorisch fordert.

Nach Absatz 1 ist die Zuständigkeit den Oberverwaltungsgerichten zugeordnet. Absatz 2 regelt die Frist zur Einlegung der sofortigen Beschwerde. Diese muss analog zum Nachprüfungsverfahren im Kartellvergaberecht innerhalb von zwei Wochen eingelegt werden. Nach Einreichen der sofortigen Beschwerde ist sie innerhalb von zwei Wochen zu begründen.

Im Hinblick auf die erfahrungsgemäß sehr lange Verfahrensdauer der verwaltungsgerichtlichen Verfahren legt Absatz 3 eine Frist von sechs Wochen für die obligatorische mündliche Verhandlung fest. Nach Absatz 4 muss das Verfahren vor dem Oberverwaltungsgericht innerhalb von zwei Monaten nach der Beschwerdeerhebung abgeschlossen werden. Die Sätze 2 und 3 regeln den Entscheidungsrahmen des Oberverwaltungsgerichts.

Zu § 20

Sollte trotz der strengen Fristen des Nachprüfungsverfahrens nach den §§ 18 und 19 eine rechtzeitige Erteilung der Linienkonzession nicht möglich sein, ist der Verkehr dauerhaft sicherzustellen. Dies geschieht auf Grundlage einer einstweiligen Erlaubnis wie im Rahmen des bisherigen PBefG.

Absatz 1 legt fest, dass die einstweilige Erlaubnis an dasjenige Unternehmen zu erteilen ist, das nach Sachstand des bisherigen Vergabeverfahrens die Linienkonzession erhalten soll. Nach Absatz 2 erlischt die einstweilige Erlaubnis mit Wirksamkeit der zu vergebenden Linienkonzession.

Zu § 21

Der überregionale Buslinienverkehr außerhalb des ÖPNV bedarf keiner tiefer gehenden Reglementierung zur Sicherstellung bestimmter Mindeststandards. Hier kann der Verkehrsmarkt vollständig dem Wettbewerb geöffnet werden. Dies geschieht durch Wegfall der bisherigen Genehmigungspflicht mit Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflichten nach dem PBefG – alt –. Künftig müssen die betroffenen Verkehrsunternehmen lediglich Inhaber der generellen Lizenz zur Zulassung auf den ÖPNV-Markt gemäß § 2 sein und die Fahrpläne bei der Genehmigungsbehörde zur Prüfung einreichen. Die Genehmigungsbehörde hat dann die Möglichkeit, im Hinblick auf entgegenstehende öffentliche Verkehrsinteressen die Betriebsaufnahme zu untersagen. Wird sie innerhalb einer angemessenen Frist nicht tätig, gilt der Fahrplan als genehmigt.

Gemäß Absatz 6 entfällt der Genehmigungsvorbehalt des § 11 Absatz 2 zu Gunsten des Fahrplangenehmigungsverfahrens nach § 21, sofern der Aufgabenträger keine Notwendigkeit sieht, zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung eine Linienkonzession für den betroffenen Verkehr zu vergeben.

Zu § 22

In dem neu hinzugefügten § 22 werden die in Abschnitt IV behandelten Infrastrukturanlagen definiert und die vertragliche Einbindung des Aufgabenträgers geregelt.

Zu § 23

Der neue § 23 fasst die Aussagen zur Erteilung des Baurechts aus den gesetzlichen Regelungen der §§ 28 – alt – und 29 – alt – zur Planfeststellung und Planfeststellungsbehörde zusammen. Ein Verweis auf die §§ 63 bis 80 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) ersetzt die bisherigen Zitate in § 29 – alt – aus dem VwVfG zum Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.

Absatz 1 regelt die Voraussetzungen zum Bau von Infrastrukturanlagen. Alle Möglichkeiten zum Erhalt des Baurechts werden mit Verweis auf den jeweils betreffenden Absatz zusammenfassend aufgelistet. Neu hinzugekommen ist das Zustimmungsrecht des Aufgabenträgers, in der Regel über den Nahverkehrsplan.

Die Absätze 2 und 3 befassen sich mit dem Planfeststellungsverfahren (§ 28 Absatz 1 – alt – und § 29 Absatz 1 – alt) und dem dazugehörigen Anhörungsverfahren (§ 29 Absatz 1a – alt) und verweisen auf die detaillierten Regelungen im VwVfG.

Absatz 4 besteht aus dem redaktionell überarbeiteten § 29 Absatz 3 – alt –.

Absatz 5 übernimmt die redaktionell angepassten Regelungen zur Plangenehmigung aus § 28 Absatz 1a – alt –.

Absatz 6 übernimmt die redaktionell angepassten Regelungen zu Bebauungsplänen aus § 28 Absatz 3 – alt – und verweist auf den notwendigen Detaillierungsgrad der Pläne, um die Genehmigung durch die Technischen Aufsichtsbehörden der Länder erhalten zu können.

Zu § 24

Der neue § 24 fasst die Aussagen zur Veränderungssperre, Vorkaufsrecht, vorzeitiger Besitzeinweisung und Enteignung der alten §§ 28a, 29a und 30 zusammen.

Absatz 1 übernimmt die redaktionell angepassten Bestimmungen zur Veränderungssperre aus § 28a Absatz 1, 2 – alt – und füllt die bisherige Regelungslücke zu aktuellen Baugesuchen Dritter aus, indem die Kommunen verpflichtet werden, den Vorhabenträger vor Erteilung einer Baugenehmigung über aktuelle Baugesuche zu informieren.

Absatz 2 übernimmt die Bestimmungen zum Vorkaufsrecht aus § 28a Absatz 3 – alt – und füllt die bisherige Regelungslücke zu aktuellen Grundstücksverkäufen aus, indem die Kommunen verpflichtet werden, Verkaufsvorgänge auf das Vorhandensein eines Vorkaufsrechts zu überprüfen.

Absatz 3 besteht aus der redaktionell angepassten Regelung zur Enteignung aus § 30 – alt –.

Die Absätze 4 bis 6 übernehmen die redaktionell angepassten Regelungen zur vorzeitigen Besitzeinweisung aus § 29a Absatz 1, 4, 5) – alt –. Ein Verweis auf die Enteignungsgesetze der Länder ersetzt die bisherigen detaillierten Bestimmungen zu den zeitlichen Fristen in § 29a Absatz 2, 3, 6, 7 – alt –.

Zu § 25

Mit dem neu hinzugefügten § 25 wird die Möglichkeit zur Trennung von Netz und Betrieb deutlich herausgestrichen. Zur Gewährleistung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Schieneninfrastruktur im Bereich der Straßenbahnen wird künftig zwischen einer Infrastrukturgenehmigung zum Betrieb der Straßenbahninfrastruktur und einer Betriebsgenehmigung für den Fahrbetrieb unterschieden. Die Betriebsgenehmigung ist in der Linienkonzession des Aufgabenträgers enthalten. § 29 regelt die Einzelheiten der Infrastrukturgenehmigung für den Betrieb der Infrastruktur.

Zu § 26

§ 26 besteht aus den redaktionell angepassten Regelungen zur Bau- und Unterhaltungspflicht aus § 36 – alt –.

Zu § 27

§ 27 besteht aus den redaktionell angepassten Regelungen zur Benutzung öffentlicher Straßen aus § 31 – alt –.

Zu § 28

§ 28 besteht aus den redaktionell angepassten Regelungen zu den Duldungspflichten Dritter aus § 32 – alt –. Dabei wurde

auf § 32 Absatz 2 – alt – verzichtet, da der neue § 35 ohnehin gilt.

Zu § 29

§ 29 besteht aus den redaktionell angepassten Regelungen zur Betriebsaufnahme aus § 37 – alt –. Ein Nebensatz stellt die Einbindung des Aufgabenträgers sicher.

Zu § 30

§ 30 regelt den diskriminierungsfreien Zugang zur Straßenbahninfrastruktur.

Zu § 31

§ 31 übernimmt die Regelung zur Straßenbahninfrastruktur für den Bereich der Obusse.

Zu den §§ 32 bis 45

Diese Bestimmungen wurden aus dem bisherigen PBefG mit Ausnahme redaktioneller Anpassungen an die neue Systematik des PBefNG inhaltsgleich übernommen.

Zum Wegfall des § 45a

Nachdem die Regelungen für die Gewährung von Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr im Rahmen der Föderalismusreform in die Zuständigkeit der Länder übergegangen sind, gibt es keine Notwendigkeit, den Wortlaut des bisherigen § 45a im novellierten PBefNG beizubehalten. Änderungsbedarf wird daher im entsprechenden Landesrecht gesehen.

Der Wegfall der entsprechenden Formulierung im PBefNG darf jedoch keinesfalls zum Verlust dieser Mittel für den

ÖPNV führen. Die bislang den Verkehrsunternehmen gewährten Finanzierungsmittel sind vielmehr künftig den Aufgabenträgern zur Finanzierung der Verkehrsleistungen zu überlassen. Dadurch würden die Landesgesetzgeber den von den kommunalen Spitzenverbänden formulierten Anforderungen an eine Zusammenführung von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung gerecht werden. Ferner würde die diskriminierende Wirkung des bisherigen – bundesrechtlichen – Verfahrens beseitigt werden. Nach dem bisherigen – bundesrechtlichen – Berechnungsverfahren würden Verkehrsunternehmen – je nach Abhängigkeit ihrer individuellen Reiseweite – für die gleiche konzessionierte Verkehrsleistung Ausgleichszahlungen in unterschiedlicher Höhe erhalten. Durch die Bündelung der bisherigen Ausgleichszahlungen auf Aufgabenträgerebene können ferner die mit der bisherigen Regelung verbundenen beihilferechtlichen Bedenken beseitigt werden. Eine EU-Notifizierung dieser Mittel wäre nicht mehr erforderlich.

Mindestens ist jedoch im Zuge der Novellierung des ÖPNV-Landesrechts sicherzustellen, dass die Ausgleichszahlungen im Ausbildungsverkehr nicht mehr unternehmensbezogen, sondern linien-/bündelbezogen berechnet werden und somit verschiedene konkurrierende Verkehrsunternehmen für den gleichen Verkehr nicht mehr unterschiedliche Ausgleichszahlungen erhalten.

Zu den §§ 46 bis 48

Diese Regelungen werden mit Ausnahme redaktioneller Anpassungen beibehalten.

Zu Artikel 2 (Inkrafttreten, Außerkrafttreten)

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.