

Mitteilung

öffentlicher Teil

Gremium	Datum
Verkehrsausschuss	04.12.2012

Inkrafttreten des neuen Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ab 01.01.2013

Nach jahrelanger Unsicherheit über Inhalt und Zeitpunkt haben Bundestag und Bundesrat nun ein neues Personenbeförderungsgesetz (PBefG) beschlossen, das zum 01.01.2013 in Kraft treten wird. Im Vorfeld waren sowohl ein Entwurf der Regierungsparteien als auch ein von mehreren Bundesländern im Verkehrsausschuss des Bundesrats eingebrachter Änderungsentwurf gescheitert. Eine Novelle des PBefG war durch die am 03.12.2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) 1370/2007 notwendig geworden. Die Verordnung gilt zwar unmittelbar, allerdings bestanden in Verbindung mit dem alten PBefG diverse Rechtsunsicherheiten, z.B. in Bezug auf die Stellung der Nahverkehrspläne, die Gewährung ausschließlicher Rechte oder den Vorrang kommerzieller Verkehre.

Der jetzt vorgelegte Kompromissvorschlag der Vertreter von Regierung und Opposition für die Reform des Personenbeförderungswesens wurde am 27.09.2012 im Bundestag gegen die Stimmen der Linken angenommen. Die abschließende Beratung und Beschlussfassung im Bundesrat erfolgte am 02.11.2012, so dass die im Folgenden erläuterten Änderungen des PBefG am 01.01.2013 in Kraft treten werden.

- Grundsätzlich wird den Aufgabenträgern die Befugnis eingeräumt, alle Instrumente der Verordnung (EG) 1370/2007 zu nutzen. Damit sind Direktvergaben sowohl an interne Betreiber nach Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) 1370/2007 als auch unterhalb bestimmter Schwellenwerte ausdrücklich bundesgesetzlich legitimiert. Demgegenüber verbleibt es bei wettbewerblichen Vergabeverfahren bei dem ursprünglichen Regierungsentwurf, der Verfahrensregeln vorsieht, die an das allgemeine Vergaberecht angelehnt sind.
- Für die kommunalen Aufgabenträger ergibt sich durch die Reform des PBefG eine Stärkung ihrer Position, da ihnen die Befugnis eingeräumt wird, im Rahmen ihrer öffentlichen Dienstleistungsaufträge ausschließliche Rechte zu verleihen. Damit besteht die Möglichkeit für die Aufgabenträger, die von ihnen finanzierten Verkehrsleistungen auf ihrem Gebiet an bestimmte Verkehrsunternehmen zu vergeben und vor Konkurrenz zu schützen. Bezüglich der Liniengenehmigungen wurde aufgenommen, dass es sich bei den Genehmigungen nach dem PBefG nicht um ein ausschließliches Recht im Sinne der Verordnung (EG) 1370/2007 handelt. Die Zweiteilung in eigen- und gemeinwirtschaftliche Verkehre wird beibehalten, in Hinblick auf das anzuwendende Verfahren aber konkretisiert. Durch eine engere Fassung der Definition der Eigenwirtschaftlichkeit wird der Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre aber eingeschränkt.
- Die Laufzeiten der Liniengenehmigungen wurden an die Verordnung (EG) 1370/2007 angepasst. Genehmigungen im Busverkehr können daher zukünftig für maximal 10 statt bisher 8 Jahre erteilt werden. Im Stadtbahnbereich bleibt es bei 15 Jahren.
- Bezüglich der Nahverkehrspläne wurde eine direkte Verbindlichkeit in die Vorschriften des PBefG nicht aufgenommen. Die Genehmigungsbehörde muss nicht, kann aber einen Genehmigungsantrag auf eine Linienkonzession ablehnen, wenn der beantragte Verkehr nicht im Einklang mit den Zielen des Nahverkehrsplans steht. Damit kann der Nahverkehrsplan jedoch zumindest einen lenkenden Einfluss auf die Genehmigungsbehörde haben. Aus Sicht der Aufgabenträger wäre an

dieser Stelle eine größere Verbindlichkeit des Regelwerkes wünschenswert gewesen. Im Gegenzug wurden die Interessen der Unternehmen gestärkt, indem ihnen mehr Beteiligungsrechte eingeräumt wurden. Die Unternehmen sind bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne demnach frühzeitig zu beteiligen und ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

- Weiterhin hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Hiervon kann in Ausnahmefällen sowie aufgrund einer anderen landesgesetzlichen Regelung abgewichen werden. Vor dem Hintergrund der prekären Haushaltssituation vieler Kommunen sowie der gleichzeitig sinkenden Zuschüsse von Bund und Land für ÖPNV-Infrastrukturmaßnahmen ist das gesetzte Ziel nach Einschätzung der Verwaltung kaum zu erreichen.
- Weiterer wesentlicher Bestandteil des neuen PBefG ist die Liberalisierung des Fernbusverkehrs. Bisher war die Deutsche Bahn durch eine seit 1934 verankerte Regelung im PBefG praktisch vor Konkurrenz im Fernverkehr geschützt. Folgende zwei Einschränkungen sind zum Schutz des Nahverkehrs in das Gesetz eingeflossen: Zum einen besteht ein Bedienungsverbot zwischen zwei Haltestellen, deren Abstand nicht mehr als 50 Kilometer beträgt, zum anderen, wenn zwischen diesen Haltestellen SPNV mit einer Reisezeit von bis zu einer Stunde betrieben wird.

Eine letztendliche juristische Bewertung des neuen PBefG seitens der kommunalen Spitzenverbände und des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen steht noch aus. Die auf Basis des verabschiedeten Änderungsantrags der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und Bündnis 90/Die Grünen im Deutschen Bundestag gefertigte konsolidierte Fassung des PBefG ist in der Anlage abgedruckt.

Hinsichtlich der bestehenden und bis 2019 befristeten Betrauungsregelung mit der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (KVB) ergeben sich aus der PBefG-Novelle nach derzeitiger Einschätzung keine konkreten Handlungserfordernisse. Der in Bearbeitung befindliche 3. Nahverkehrsplan muss jedoch die oben genannten neuen Vorgaben bereits abbilden.

gez. Höing