

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD  
– Drucksache 17/145 –**

### **Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

2007 wurde mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 der neue EU-Rechtsrahmen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) beschlossen. Die Verordnung berücksichtigt die in Deutschland vorherrschende einmalige Struktur einer Vielzahl kommunaler, kleiner und mittelständischer Nahverkehrsunternehmen. Sie bringt nach jahrelangen Rechtsstreitigkeiten einen Gewinn an Klarheit und Transparenz und damit auch Versorgungssicherheit und wurde von allen Verbänden zum damaligen Zeitpunkt begrüßt. Dies war ein Verhandlungserfolg des damaligen Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Wolfgang Tiefensee.

Die Verordnung zu öffentlichen Personenverkehrsleistungen auf Schiene und Straße tritt zum 3. Dezember 2009 in Kraft. Sie ist in Deutschland unmittelbar geltendes Recht. Unbestritten ist die Notwendigkeit, nationales Recht an die Verordnung anzupassen, um Rechtsunsicherheiten zu vermeiden. Dies ist jedoch nicht geschehen. Die Fraktion der CDU/CSU hat hier in der letzten Legislaturperiode eine konstruktive Mitarbeit verweigert, so dass eine rechtzeitige Einigung nicht zu Stande kam.

Damit drohen mit dem Inkrafttreten der Verordnung Anfang Dezember 2009 eine zunehmende Rechtsunsicherheit bei der Vergabe von Nahverkehrsleistungen und eine Reihe von Klagen und Gerichtsverfahren. Dies ist nicht im Sinne eines zukunftsfähigen ÖPNV.

Ziel muss es sein, das deutsche Recht so anzupassen, dass Widersprüche zum europäischen Recht vermieden werden und die in der Verordnung angelegte Möglichkeit der Direktvergabe durch die zuständige Behörde (Aufgabenträger) gewährleistet wird. ÖPNV ist für die Fraktion der SPD eine Aufgabe der Daseinsvorsorge, für die die Kommunen verantwortlich sind. Sie brauchen deshalb auch politische Gestaltungsspielräume.

1. Wann wird die Bundesregierung die – mit Inkrafttreten der EU-Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 am 3. Dezember 2009 – zu erwartende Rechtsunsicherheit mit einer eindeutigen gesetzlichen Regelung beseitigen?

Die Regierungsparteien haben im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP vereinbart, für den ÖPNV verlässliche Rahmenbedingungen zu schaffen und hierfür das Personenbeförderungsgesetz zu ändern. Die Bundesregierung arbeitet an einem Gesetzentwurf.

2. Wie will die Bundesregierung erreichen, dass die deutsche Struktur mit der Vielzahl öffentlicher und auch privater Unternehmen und insbesondere die kommunale Verantwortung erhalten bleiben?
8. Wie ist die Aufrechterhaltung der öffentlichen Daseinsvorsorge mit dem im schwarz-gelben Koalitionsvertrag eingeräumten Vorrang kommerzieller Verkehre zu gewährleisten?

Die Fragen 2 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Leitbild der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes ist nach dem Koalitionsvertrag ein unternehmerisch und wettbewerblich ausgerichteter ÖPNV, wobei der Vorrang kommerzieller Verkehre gewährleistet sein soll. Wichtig ist aus Sicht der Bundesregierung, dass die Verkehrsunternehmen die Möglichkeit haben, kommerzielle Verkehrsleistungen in eigener Initiative zu erbringen. Die (kommunalen) Aufgabenträger sind erst gefordert, wenn eine angemessene Verkehrsbedienung durch den „Markt“ nicht möglich ist. Dieses Verständnis liegt bereits heute dem Personenbeförderungsgesetz und dem Regionalisierungsgesetz zugrunde.

3. Welche Rolle sollen Aufgabenträger und die Genehmigungsbehörden in Zukunft einnehmen, und wie beabsichtigt die Bundesregierung die „zuständige Behörde“ im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu definieren?

Die nach dem geltenden Recht bestehende Aufgabenverteilung zwischen Aufgabenträger und Genehmigungsbehörden soll nicht grundsätzlich verändert werden. Die Aufgabenträger haben dafür zu sorgen, dass ein ausreichendes Verkehrsangebot vorliegt. Die Genehmigungsbehörden prüfen die subjektiven Zulassungsvoraussetzungen der Verkehrsunternehmen und entscheiden über die Anträge auf Linienverkehrsgenehmigungen. Zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sollen wie bisher die von den Ländern zu bestimmenden Aufgabenträger sein.

4. Wie beabsichtigt die Bundesregierung sicherzustellen, dass die in der Verordnung angelegte Möglichkeit der Direktvergabe durch die zuständige Behörde (Aufgabenträger) gewährleistet wird?
5. Welche Verbindlichkeit soll die Direktvergabe eines Aufgabenträgers für die Genehmigungsbehörde haben?
9. Welche Verbindlichkeit soll nach Ansicht der Bundesregierung der Nahverkehrsplan haben?
10. Wie soll vermieden werden, dass private Betreiber sich bestimmte „Rosinen“ herauspicken und mit wenigen Fahrgästen frequentierte Strecken den kommunalen Verkehren überlassen werden?

11. Wie will die Bundesregierung vermeiden, dass ein an einer Direktvergabe interessiertes Unternehmen auch nur kurz bevor der neue Verkehr erbracht wird, einen Antrag auf Beteiligung stellt und so die Betriebsaufnahme dadurch zunächst verzögert wird?

Die Fragen 4, 5 und 9 bis 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Diese Fragen betreffen Einzelheiten des geplanten Gesetzentwurfs. Sie werden derzeit noch geprüft.

6. Ist nach Ansicht der Bundesregierung die Erteilung einer Linienverkehrsgenehmigung, die eine Parallelbedienung ausschließt, als ausschließliches Recht im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu qualifizieren?

Diese Frage ist zwischen den Ländern, Verbänden und in der Rechtsliteratur umstritten. Die Bundesregierung tendiert zu der Auffassung, dass die Linienverkehrsgenehmigung nach der derzeitigen Ausgestaltung im Personenbeförderungsgesetz keinen umfassenden Schutz vor Konkurrenz gewährt und deshalb nicht als ausschließliches Recht anzusehen ist. Zurzeit wird geprüft, ob im Detail noch ergänzende Regelungen erforderlich sind.

7. Wie will die Bundesregierung die öffentliche Daseinsvorsorge im ÖPNV in den nächsten Jahren sichern?

Die Gewährleistung einer ausreichenden Verkehrsbedienung obliegt nach dem Regionalisierungsgesetz den Ländern. Der Bund trägt durch finanzielle Leistungen an die Länder, insbesondere die Regionalisierungsmittel, dazu bei, dass die Länder diese Verantwortung wahrnehmen können.

12. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um ihrer Verantwortung für den Erhalt von Sozial- und Tarifstandards im Personennahverkehr auf der Schiene und der Straße gerecht zu werden?

Grundsätzlich obliegt die Festlegung von Sozial- und Tarifstandards den Tarifpartnern. In bestimmten Fällen greift zudem Artikel 4 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

13. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um bei künftigen Ausschreibungen in den einzelnen Ländern der Europäischen Union einheitliche Vorgaben für Sozial- und Tarifstandards zu erreichen?

Einheitliche Vorgaben werden nicht angestrebt. Die Bundesregierung geht hierbei davon aus, dass in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union das geltende Gemeinschaftsrecht beachtet wird.

