

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/2731 –**

Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes und des Allgemeinen Eisenbahngesetzes aufgrund der Anpassung des nationalen Rechts an die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße

Vorbemerkung der Fragesteller

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird in der Bundesrepublik Deutschland nicht nur durch Fahrgeldeinnahmen und staatliche Fahrgeldersatzleistungen für den Ausbildungs- und Schwerbehindertenverkehr, sondern auch durch umfangreiche Finanzierungsbeiträge der kommunalen und regionalen ÖPNV-Aufgabenträger auf eine sicherere Grundlage gestellt. Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße ist am 3. Dezember 2009 in Kraft getreten und macht nunmehr eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes und des Allgemeinen Eisenbahngesetzes notwendig.

1. Wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass die Einfluss- und Gestaltungsmöglichkeiten der kommunalen und regionalen ÖPNV-Aufgabenträger in einem novellierten Personenbeförderungsgesetz rechtlich abgesichert werden?
2. Wie wird die Bundesregierung die Beteiligung von Busunternehmen, die bereits ÖPNV anbieten, an der Neugestaltung des ÖPNV regeln?
3. Wie wird die Bundesregierung den Ausgleich zwischen privatwirtschaftlichen und öffentlichen Interessen bei der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes und des Allgemeinen Eisenbahngesetzes unter Beachtung des Vorrangs der einschlägigen Vorgaben des Europarechts (Verordnung (EG) Nr. 1370/2007) sicherstellen?

5. Wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass die kommunalen und regionalen ÖPNV-Aufgabenträger in ihrem Ausgestaltungsrecht für den ÖPNV nicht beschnitten werden, insbesondere nicht durch den im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP festgeschriebenen Vorrang für sogenannte kommerzielle Verkehre?
7. Wie wird die Bundesregierung im Rahmen der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes sicherstellen, dass Genehmigungen nach § 13 des Personenbeförderungsgesetzes nur dann erteilt werden dürfen, wenn der vorliegende Antrag die von den kommunalen und regionalen ÖPNV-Aufgabenträgern definierten öffentlichen Verkehrsinteressen befriedigt?
10. Wie wird die Bundesregierung im Rahmen der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes rechtlich absichern, dass vertragliche Vereinbarungen zwischen den kommunalen und regionalen ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen nicht durch konkurrierende kommerzielle Genehmigungsanträge gefährdet werden?

Die Fragen 1 bis 3, 5, 7 und 10 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 werden soll und die Kommunen bzw. Landkreise die Aufgabenträger bleiben. Die Bundesregierung will entsprechend dieser Vorgabe sicherstellen, dass die Verkehrsunternehmen weiterhin die Möglichkeit haben, kommerzielle Verkehrsdienste zu erbringen. Die (kommunalen) Aufgabenträger sind erst gefordert, wenn durch den „Markt“ eine angemessene Verkehrsbedienung nicht möglich ist. Auch dem derzeit geltenden Personenbeförderungsgesetz und dem Regionalisierungsgesetz liegt dieses Verständnis zugrunde. Ebenso geht die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 davon aus, dass die zuständigen Behörden nur dann öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben, wenn dies geboten ist, um das erforderliche Verkehrsangebot sicherzustellen.

Die nach dem geltenden Recht bestehende Aufgabenteilung zwischen Aufgabenträgern und Genehmigungsbehörden soll nicht grundsätzlich verändert werden. Inwieweit es im Hinblick auf die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zur möglichst effektiven Ausgestaltung des dadurch zwischen Aufgabenträgern und Genehmigungsbehörden gebotenen Zusammenwirkens, aber auch in anderen Regelungsbereichen der Änderung von Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes bedarf, wird derzeit von der Bundesregierung im Kontakt zu Ländern und Verbänden geprüft. Die Bundesregierung wird nach Abschluss der Prüfungen und erforderlichen Abstimmungen einen entsprechenden Gesetzentwurf beschließen und in den Deutschen Bundestag einbringen.

4. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass der ÖPNV mit Omnibussen auf umfangreiche Finanzierungsbeiträge der kommunalen und regionalen ÖPNV-Aufgabenträger angewiesen ist, und diese nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 als zuständige Behörden daher auch über die weiteren Instrumente zur Durchsetzung der öffentlichen Verkehrsinteressen (verbindlicher Nahverkehrsplan, Vergabe ausschließlicher Rechte) verfügen können müssen?

Das Zusammenwirken der ÖPNV-Aufgabenträger und der für die gewerberechtigten Genehmigungen von ÖPNV-Omnibuslinienverkehren zuständigen Landesbehörden hat sich nach Auffassung der Bundesregierung als gute Grundlage für die Gestaltung eines leistungsfähigen ÖPNV in Deutschland erwiesen. Einer – zumal bundesrechtlichen – Regelung über verbindliche Nahverkehrspläne hat

es dazu nicht bedurft. Wie bereits dargelegt, soll die bestehende Aufgabenteilung nicht grundsätzlich verändert werden. Ob und gegebenenfalls welche Rechtsänderungen erforderlich sind, um im Hinblick auf die Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auch künftig zur Wahrung der öffentlichen Verkehrsinteressen ein erfolgreiches Zusammenwirken zu ermöglichen, wird derzeit von der Bundesregierung geprüft (vgl. dazu auch die Antwort zu den Fragen 1 bis 3, 5, 7 und 10).

6. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass der ÖPNV mit Omnibussen nicht mehr als sog. kommerzieller bzw. marktinitiiertes Verkehr bezeichnet werden kann, wenn er öffentliche Mittel für einen tarifbedingten Verlustausgleich (öffentliche Ausgleichsmittel für Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste) oder weitere kommunale Finanzierungsbeiträge erhält?

Die Begriffe „kommerziell“ bzw. „marktinitiiert“ werden in der laufenden fachlichen wie verbandspolitischen Diskussion als Ersatz für den Begriff „eigenwirtschaftlich“ im Sinne des § 8 Absatz 4 Satz 2 des Personenbeförderungsgesetzes diskutiert und im Detail durchaus unterschiedlich verstanden. Eine Klärung ist Teil der noch laufenden Prüfungen (vgl. dazu auch die Antwort zu den Fragen 1 bis 3, 5, 7 und 10). Die Bundesregierung weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass nach Artikel 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die Möglichkeit besteht, bestimmte Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften zu erbringen, ohne dass es dazu eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags über die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Absatz 1 dieser Verordnung bedarf.

8. Wie beurteilt die Bundesregierung den Umstand, dass es nach den europarechtlichen Vorgaben den zuständigen Behörden freisteht, soziale Kriterien und Qualitätskriterien festzulegen?
9. Wie wird die Bundesregierung diese Handlungsmöglichkeiten im nationalen Recht absichern?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Artikel 288 Absatz 2 Satz 2 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) ist eine Verordnung in all ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat. Gestaltungsmöglichkeiten bei der Durchführung und Anpassung der nationalen Vorschriften bestehen nur, soweit dies in der Verordnung selbst vorgesehen ist. Dies wird die Bundesregierung im Zuge des anstehenden Gesetzgebungsverfahrens zur Anpassung der relevanten Vorschriften an die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 berücksichtigen.

