

EU-Verordnung 1370/2007 und Personenbeförderungsgesetz

Fachforum für Verkehrsunternehmen
 Martin Schäfer
 16. März 2017

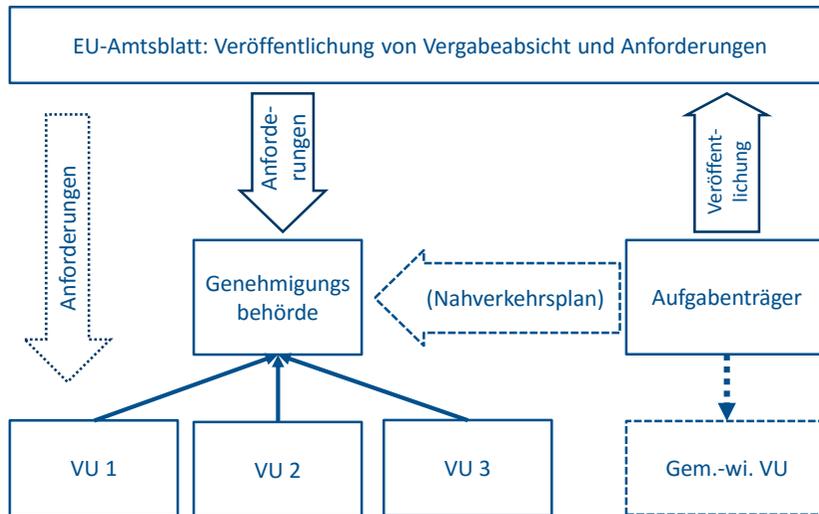
Definition der Eigenwirtschaftlichkeit

Deckung des Aufwands durch:

Beförderungserlöse	Ausgleichsleistungen durch allgemeine Vorschriften z. B. § 148 SGB IX § 45 a PBefG § 11a ÖPNVG NRW	Sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese nicht durch ÖDA gewährt werden (also kein Verkehrsvertrag o. ä.)
--------------------	---	--

Außerdem: Keine Gewährung ausschließlicher Rechte

Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre im Genehmigungsverfahren



6 © VDV 2017

VDV Die Verkehrs-
unternehmen

Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit im Genehmigungsverfahren

Frühestens 27 Monate vor Betriebsbeginn: Zuständige Behörde (i. d. R. Aufgabenträger) veröffentlicht Absicht zur Vergabe eines ÖDA im EU-Amtsblatt

Anschließend: 3-monatiges Zeitfenster zur Stellung eigenwirtschaftlicher Anträge

Genehmigung des eigenwirtschaftlichen Antrags richtet sich nach neuem § 13 Abs. 2a PBefG

Wenn **keine** eigenwirtschaftlichen Anträge vorliegen oder diese von der Genehmigungsbehörde abgelehnt werden, kann zuständige Behörde einen ÖDA (Betrauung, Verkehrsvertrag usw.) vergeben

Wenn eigenwirtschaftliche Anträge vorliegen, die alle Genehmigungsvoraussetzungen erfüllen, werden diese genehmigt (ggf. Auswahlentscheidung unter mehreren eigenwirtschaftlichen Anträgen), danach ist der Aufgabenträger an der Vergabe eines ÖDA gehindert

7 © VDV 2017

VDV Die Verkehrs-
unternehmen

Die Vorabbekanntmachung als zentrales Steuerungsinstrument des Aufgabenträgers

Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nur nach Vorabbekanntmachung

Vorabbekanntmachung löst Frist für eigenwirtschaftliche Anträge aus

In der Vorabbekanntmachung sollen die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards angegeben werden.

Es kann angegeben werden, inwieweit eine Vergabe als **Gesamtleistung** beabsichtigt ist (Netz, Teilnetz, Linienbündel, Linie).

Die Angaben können auch durch Verweis auf bestimmte Inhalte des **Nahverkehrsplans ...** oder durch Verweis auf andere öffentlich zugängliche Dokumente geleistet werden.

Für die Frage des Vorrangs eigenwirtschaftlicher Verkehre ist die Vorabbekanntmachung wichtiger als der Nahverkehrsplan!

Nennung im Nahverkehrsplan gibt Anforderungen aber höheres Gewicht.

§ 13 Abs. 2a PBefG als Maßstab für eigenwirtschaftliche Konkurrenzangebote

Grundregel: zwingende Versagung der Genehmigung, wenn

- Anforderungen der Vorabbekanntmachung nicht erfüllt
- oder nur Teilleistungen beantragt
- (AT kann Abweichungen jedoch zustimmen)

Ausnahme: Erteilung der Genehmigung

- wenn mindestens bisheriges Verkehrsangebot beantragt **und**
- verbindlich zugesichert wird **und**
- keine oder nur unwesentliche Abweichung von Vorabbekanntmachung
- Was wesentlich oder unwesentlich ist, wird in § 13 Abs. 2a detailliert vorgegeben

Wesentliche und unwesentliche Abweichungen (status quo)

- „Als wesentlich gelten grundsätzlich Abweichungen von Anforderungen zu Linienweg und Haltestellen, zu Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum, zur Abstimmung der Fahrpläne und zur Barrierefreiheit.“ (§ 13 Abs. 2a S. 4 PBefG)
- „**Grundsätzlich**“ bedeutet dabei, dass auch bei den genannten Anforderungen Abweichungen ausnahmsweise unwesentlich sein können. Hier geht es nach der Begründung um „geringfügige Abweichungen“ (BT-Drs. 17/10857, S. 23/24).
- Weitere Gesetzesbegründung:
 - „**Bei Abweichungen von anderen als den in Satz 4 genannten Anforderungen wie Sicherheitsanforderungen, Umweltschutz, Kundeninformationen und Standards für Ersatzverkehr ist grundsätzlich davon auszugehen, dass sie nicht wesentlich sind.**
 - **Entsprechen diese Anforderungen jedoch dem bestehenden Verkehrsangebot oder kann überzeugend dargelegt werden, warum sie für die ausreichende Verkehrsbedienung erforderlich sind, kann eine andere Beurteilung geboten sein.**“

Wesentliche und unwesentliche Abweichungen (status quo)

Anforderungen	Regel	Ausnahme
Ausdrücklich genannte Anforderungen (z. B. Bedienungszeitraum)	Abweichung wesentlich	Abweichung unwesentlich
Nicht ausdrücklich genannte Anforderungen (z. B. Umweltschutzanforderungen)	Abweichung unwesentlich	Abweichung wesentlich

- Die Entscheidung über die Frage von wesentlichen/unwesentlichen Abweichungen trifft die Genehmigungsbehörde.
- Sie hat dabei den Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, vgl. § 8 Abs. 3a.
- Der Genehmigungsbehörde dürfte hier ein Beurteilungsspielraum zukommen, der wie eine Ermessensentscheidung nur beschränkt gerichtlich überprüfbar ist.

Anforderungen über das bisherige Verkehrsangebot hinaus (status quo)

„Sofern diese Abweichungen Anforderungen betreffen, die über das bisherige Verkehrsangebot hinausgehen, sind sie nur dann wesentlich, wenn der Unternehmer, der diesen Verkehr bisher betrieben hat, hierzu angehört wurde und diese Anforderungen für die ausreichende Verkehrsbedienung erforderlich sind.“ (§ 13 Abs. 2a Satz 6)

Formelle Voraussetzung – Anhörung des Bestandsunternehmers – in aller Regel unproblematisch

Materielle Voraussetzung: Anforderung muss für die ausreichende Verkehrsbedienung **erforderlich** sein.

- Dies prüft die Genehmigungsbehörde.
- Maßstab ist dafür insbesondere der Nahverkehrsplan, denn: *„Der Aufgabenträger definiert ... [zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung] die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan.“ (§ 8 Abs. 3 Satz 2 PBefG mit Einfügung aus Satz 1)*
- Die Genehmigungsbehörde hat diesen Nahverkehrsplan bei ihrer Entscheidung zu **berücksichtigen**.

Aktuelle Kontroverse

- **Kommunale Unternehmen** sehen bei angestrebten Direktvergaben Gefahr durch eigenwirtschaftliche Konkurrenzanträge
 - Drohende Abwicklung des kommunalen Unternehmens
- **Private Unternehmen** behaupten eine systematische Rekommunalisierung von ÖPNV-Leistungen
 - Kritik der Privaten: Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit wirke praktisch nicht
 - Aber: Genannte **Beispiele** sind teilweise unzutreffend: Angebliche Kommunalisierung im Kreis Diepholz: Tatsächlich wird das kommunale Unternehmen zukünftig etwas weniger (!) Verkehrsleistungen erbringen als bisher
 - Differenzierte Betrachtung erforderlich
- Breite und kontroverse innerverbandliche Diskussion zum PBefG in Ad-hoc-AG „Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit“ sowie Ausschüssen und Verwaltungsräten mündete in Präsidiumsbeschluss vom 08.11.2016.

Position des VDV

- Bekenntnis zur marktwirtschaftlichen Ordnung des PBefG
- An zwei Stellen wird eine Präzisierung des PBefG als notwendig erachtet, um Fehlentwicklungen und rechtliche Unsicherheiten im ÖPNV-Markt zu vermeiden:
 - **Anwendung einschlägiger repräsentativer Tarifverträge** als Anforderung in der Vorabbekanntmachung (in Übereinstimmung mit den Landesrecht)
 - Wettbewerb darf nicht auf dem Rücken und zu Lasten von Mitarbeitern erfolgen!
 - Die Vorgabe von sozialen Standards ist im PBefG für eigenwirtschaftliche Verkehre bislang nicht vorgesehen. Hier ist eine Nachjustierung erforderlich.
 - **Stärkung der Vorabbekanntmachung** (siehe Folie 15)

Position des VDV (Fortsetzung)

- An zwei Stellen wird eine Präzisierung des PBefG als notwendig erachtet, um Fehlentwicklungen und rechtliche Unsicherheiten im ÖPNV-Markt zu vermeiden:
 - **Anwendung einschlägiger repräsentativer Tarifverträge** (siehe oben)
 - **Stärkung der Vorabbekanntmachung** zur Absicht der Erteilung eines ÖDA
 - Der Vorabbekanntmachung geht eine öffentliche Willensbildung in den Gebietskörperschaften voraus. Die Bürger haben einen Anspruch darauf, dass Verkehrsleistungen so erbracht werden, wie in der Vorabbekanntmachung gefordert.
 - (Eigenwirtschaftliche) Anträge dürfen daher maximal geringfügig von der Vorabbekanntmachung abweichen. → Änderung § 13 Absatz 2a Satz 4

PBefG – Aktueller Stand

November 2016: Initiative des VDV zur Änderung des PBefG

- Konzentration auf zwei Forderungen: Stärkung der Vorabbekanntmachung sowie Tariftreue auch für eigenwirtschaftliche Verkehre

Dezember 2016: Gesetzentwurf der Länder der Länder Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Schleswig-Holstein zur Änderung des PBefG

- Geht deutlich über VDV-Forderungen hinaus, u. a.: Anordnung des Beschäftigtenübergangs auch für eigenwirtschaftliche „Konkurrenzanträge“ möglich

Februar 2017: Bundesrat beschließt Gesetzentwurf mit knapper Mehrheit

Februar 2017: Bundesregierung legt Evaluierungsbericht vor

Ab Ende März 2017/April 2017: Gesetzentwurf im Bundestag

Der VDV setzt sich weiter für eine Änderung noch in dieser Legislaturperiode ein

Evaluierungsbericht des BMVI zur PBefG-Novelle 2013

Wichtige Aussagen:

- Definition der Eigenwirtschaftlichkeit hat sich bewährt
- Politischer Diskussionsbedarf über die Erbringung eigenwirtschaftlicher Verkehre
- Prüfbedarf zu diversen Einzelaspekten
 - Vorabbekanntmachung, Verfahrensfragen, Linienbündelung
- Barrierefreiheit: Frist 1.1.2022 wird nicht erreicht
- Fernbusverkehr
 - hohe Beanstandungsquote
 - Busmaut: Prüfung bis Ende 2017
 - Prüfbedarf zu rechtlichen Einzelaspekten: u. a. zu Haltestellengenehmigung
- Flexible Bedienungsformen: Neuregelung § 2 Abs. 6 hat sich bewährt
 - Weiterer Anpassungsbedarf zum Ordnungsrahmen [=Über-Diskussion] wird geprüft – „Öffentliche Verkehrsinteressen“ als unabdingbare Genehmigungsvoraussetzung