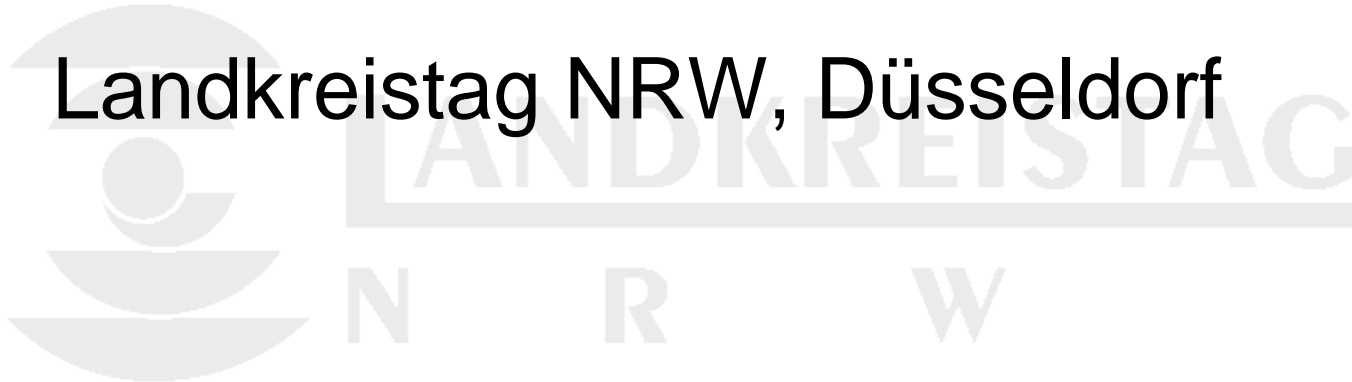


# Reformbedarf im Hinblick auf das Personenbeförderungsgesetz

---

Dr. Markus Faber

Landkreistag NRW, Düsseldorf



# I. Rahmenbedingungen

---

- Seit 2007 ist bekannt, dass die VO 1370/2007 ab 3. Dezember 2009 in Kraft tritt
- Verordnung gilt unmittelbar
- Anpassung des PBefG aus Gründen der Rechtssicherheit sinnvoll
- Referentenentwurf des BMVBS im Herbst 2008 gescheitert
- Kein neuer „Anlauf“ bis Dezember zu erwarten

## II. Untersuchungsschwerpunkt

---

- Untersuchung des Mindestmaßes an notwendigen Anpassungen des PBefG/ÖPNVG NRW
- Ziel: Prozessrisiken minimieren
- Rechtssicherheit für Kommunen und Verkehrsunternehmen
- Untersuchungsgebiet: Straßengebunder ÖPNV
- Referenzland : NRW

## III. Anwendungsbereich der VO: Art. 3 Abs. 1



Art. 3 Abs. 1 VO: „Gewährt eine zuständige Behörde dem ausgewählten Betreiber ausschließliche Rechte und/oder Ausgleichsleistungen gleich welcher Art für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen, so erfolgt dies im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags.“

- Rechtsfolge:
  - Ex-ante Definition der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach Art. 4 VO
  - Vergabe eines ö. Dienstleistungsauftrages nach Art. 5 VO

## IV. Tatbestandsvoraussetzungen des Art. 3 Abs. 1 VO

- Liniengenehmigung als ausschließliches Recht ?
  - Sehr str., aber einiges spricht dafür
  - i.E. hohes Maß an Rechtsunsicherheit
- Ausgleichsleistungen
  - Weitgehend jeder gewährte Vorteil finanzieller Art
  - Es können nach nationalem Recht ausgenommen werden:
    - Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr nach § 45a PBefG
    - Ausgleichsleistungen für Schwerbehindertenbeförderung nach §§ 145 ff. SGB IX

# V. Organisatorische Verwerfungen zwischen VO und PBefG



- Dualismus des PBefG passt nicht zur Zuständigkeitssystematik der VO
- Für eine Liniebedienung ist nur ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag nach der VO möglich
- Nach PBefG kann sich aber Zuständigkeit zur Intervention im ÖPNV auf zwei Behörden verteilen
- Gefahr des Auseinanderfallens von ausschließlichem Recht und Ausgleichsleistung
- Risiko hinsichtlich der Verortung der „zuständigen Behörde“ nach Art. 3 Abs. 1 VO

## VI. Kommunalwirtschaftliche Verwerfungen

- Kommunale VU vielfach Rückgrat des ÖPNV
- Wäre Genehmigungsbehörde „zuständige Behörde“ i.S.d. Art. 3 Abs. 1 VO:
  - keine Kontrolle wie über eigene Dienststellen nach Art. 5 VO über kommunale Unternehmen
  - Direktvergabe nach Art. 5 Abs. 2 VO könnte scheitern
- Selbst wenn Aufgabenträger zuständige Behörde wäre, bleibt fraglich
  - ob Aufgabenträger Kontrolle wie über eigene Dienststellen tatsächlich ausüben können (str., aber Risiko besteht).

# VII. Finanzielle Verwerfungen

- Begriff „eigenwirtschaftlich“ und „gemeinwirtschaftlich“ nach PBefG ist nicht deckungsgleich mit Terminologie der VO
- Risiko, dass kommunale Aufgabenträger keine Ausgleichsleistungen rechtssicher zuwenden können, weil
  - bei Bestandsgenehmigung keine erneute Vergabe eines ö. Dienstleistungsauftrag durchgeführt werden kann,
  - bei offener Genehmigung Bindung der Genehmigungsbehörde an Auswahl des Aufgabenträgers fraglich ist
    - Hier besteht erhebliches finanzielles Risiko, insb. auch für private VU (so z.B. auch Branchenverband Mofair)

## VIII. Anpassungsnotwendigkeiten (PBefG)

- Funktionale Trennung in Genehmigungsbehörden und Aufgabenträger aufheben
- Diese einheitliche Aufgabe können sinnvoll nur kommunale Aufgabenträger übernehmen
  - da Land keine zusätzlichen Ausgleichszahlungen leisten will
  - da BezReg keine Nahverkehrsplanung „vor Ort“ durchführen können
- Staatl. Genehmigungsbehörden bliebe Rolle als Gewerbeaufsicht

## IX. Risikominimierung durch Anpassung auf Landesebene

- PBefG konkurrierende Gesetzgebung des Bundes
- Ländern verbleibt Regelung der Zuständigkeiten
  1. Aufgabenträger durch Legaldefinition zur zuständigen Behörde nach VO 1370/2007 erklären (wie heute in § 3 Abs. 2 ÖPNVG NRW)
  2. Land NRW könnte Funktion Aufgabenträger und Funktion Genehmigungsbehörde bei einer Behörde vereinen
    - Damit könnten kommunale Aufgabenträger auch Genehmigungsbehörden im straßengebundenen ÖPNV werden

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit