

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände
Postfach 12 03 15 · 10593 Berlin

14.3.2011

Bundesministerium für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung
Herrn Ministerialdirektor
Michael Harting
Herrn Ministerialrat
Wolfgang Doose
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Bearbeitet von
Markus Brohm/DLT
Oliver Mietzsch / DST

Telefon 0 30/59 00 97 - 331
Telefax 0 30/59 00 97 - 430

E-Mail:
Markus.Brohm@Landkreistag.de
oliver.mietzsch@staedtetag.de

Aktenzeichen
III-958-30
66.05.20

Referentenentwurf zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften

Hier: Ihr Schreiben vom 15.02.2011, Az.: LA 25/7382.1/6-6

Sehr geehrter Herr Harting,
sehr geehrter Herr Doose,

vielen Dank für die Übersendung des Referentenentwurfs vom 16.2.2011 zur Anpassung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften an die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs und für die Gelegenheit, hierzu aus Sicht der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger Stellung zu nehmen.

1. Allgemeine Vorbemerkung und grundsätzliche Kritik

Nach dem Regionalisierungsgesetz und den ÖPNV-Gesetzen der Länder obliegt den kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern die Gewährleistungsverantwortung dafür, eine „ausreichende Verkehrsbedienung“ der Bevölkerung als Aufgabe der Daseinsvorsorge organisatorisch und finanziell sicherzustellen. Das Bundesverwaltungsgericht rechnet diese Aufgabe ausdrücklich „zum Kreis der pflichtigen Selbstverwaltungsaufgaben, die der Garantie des Art. 28 Abs. 2 GG unterfallen“ (BVerwG 3 C 1.09 und 2.09 vom 29.10.2009).

Die kommunalen Spitzenverbände bedauern sehr, dass der vom BMVBS vorgelegte Referentenentwurf es versäumt, die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger insoweit bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben nachhaltig zu stärken. Vielmehr wird durch den Referentenentwurf in weiten Teilen den wirtschaftlichen Interessen des Verkehrsgewerbes größeres Gewicht beigemessen als den öffentlichen Interessen an einem guten und bezahlbaren ÖPNV. Das steht nicht zuletzt auch im Widerspruch zum Koalitionsvertrag der Regierungsparteien, der den Aspekt der Daseinsvorsorge im ÖPNV ausdrücklich betont und ihm gleiches Gewicht einräumt.

Im Einzelnen sind die kommunalen Spitzenverbände unverändert der Auffassung, dass die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vor dem Hintergrund des in Deutschland geltenden Personenbeförderungsrechts umfassende Geltung für sämtliche Linienverkehre im Personennahverkehr beansprucht. Insofern verkürzt die Anerkennung so bezeichneter „eigenwirtschaftlicher“ Verkehre, die außerhalb der Verordnung genehmigt werden, den Geltungsanspruch des neuen Ordnungsrahmens – und die Steuerungsinstrumente der ÖPNV-Aufgabenträger als zuständige Behörden im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 – in europarechtlich unzulässiger Weise. Rechtsunsicherheiten, die im Zuge der Novellierung des Personenbeförderungsrechts endlich beseitigt werden sollten, werden so leider in der Zukunft weiterwirken.

Zu dieser grundsätzlichen rechtlichen Kritik am Referentenentwurf verweisen wir nochmals auf unsere Ausführungen in dem Ihnen bekannten gemeinsamen Positionspapier der kommunalen Spitzenverbände vom 15.7.2010 (dort S. 4 ff.). Vor dem Hintergrund der politischen Vorfestlegungen zum „Vorrang kommerzieller Verkehre“ im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien und der entsprechenden Konzeption des Referentenentwurfs werden wir allerdings im Weiteren gleichwohl von der Unterscheidung zwischen gemeinwirtschaftlichen Aufgabenträgerverkehren nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und sog. eigenwirtschaftlichen Verkehren, die außerhalb der Verordnung durch Genehmigungsbehörden zugelassen werden sollen, ausgehen.

2. Rechtliche Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans für ÖPNV-Daseinsvorsorge unabdingbar

Nicht zuletzt angesichts knapper öffentlicher Haushalte ist es essentiell, dass die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger ihrer Daseinsvorsorgeverantwortung für einen bedarfsgerechten, umwelt- und sozialverträglichen ÖPNV, den sie organisatorisch und finanziell sicherzustellen haben, auch tatsächlich und kosteneffizient nachkommen können.

Zentrales – und aufgrund der dargestellten Unterscheidung zwischen Linienverkehren innerhalb und außerhalb der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007: einzig verbleibendes – Steuerungsinstrument der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger für die sachgerechte und kosteneffiziente Organisation und Wahrnehmung dieser Aufgaben ist insoweit der Nahverkehrsplan. Mit ihm müssen die Aufgabenträger, wie in den Nahverkehrsgesetzen der Länder vorgesehen, die „ausreichende Verkehrsbedienung“ auch tatsächlich definieren können.

Der Nahverkehrsplan muss daher aus Sicht der kommunalen Spitzenverbände für alle an der Durchführung des ÖPNV vor Ort beteiligten kommunalen und privaten Verkehrsunternehmen, staatliche Genehmigungsbehörden und kommunale Aufgabenträger mit Blick auf die im Nahverkehrsplan enthaltenen Festlegungen (z. B. hinsichtlich Linienführung und -bündelung, Fahrplanangebot und Taktung, behinderten- und umweltgerechten Fahrzeugstandards, Vorgaben zur Gewährleistung der Sicherheit im ÖPNV wie Videoüberwachung und Haltestellenaustattung etc.) rechtlich uneingeschränkt verbindlich werden. Nur so können die ÖPNV-Aufgabenträger den von der Öffentlichkeit und der Politik an sie gestellten Erwartungen in Bezug auf Mobilität, Umwelt- und Klimaschutz sowie Sicherheit im ÖPNV gerecht werden.

Dieser zentralen Bedeutung des Nahverkehrsplans trägt der Referentenentwurf nicht hinreichend Rechnung; er stellt damit auch die Finanzierbarkeit der ÖPNV-Daseinsvorsorge gerade in ländlichen Räumen in Frage:

Zwar sieht § 13 Abs. 2 Nr. 4d RefE vor, dass eine Liniengenehmigung zu versagen ist, wenn durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen im öffentlichen Personenverkehr beeinträchtigt werden, weil der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus dem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne von § 8 Abs. 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde. Diese „Teilverbindlichkeit“ des Nahverkehrsplans erschwert jedoch nur ein klassisches (geographisches) „Rosinenpicken“ einzelner Linien; alle sonstigen Festlegungen des Nahverkehrsplans bleiben indessen unverbindlich. Zwar „kann“ die Genehmigungsbehörde nach § 13 Abs. 2a PBefG einen eigenwirtschaftlichen Verkehr ablehnen, wenn er mit den Vorgaben des Nahverkehrsplans nicht in Einklang steht, sie muss dies aber nicht; die derzeitige Kann-Vorschrift bedeutet juristisch sogar nicht einmal ein intendiertes Ermessen („soll ... versagen“). Möglich bleibt damit nicht nur ein Unterschreiten der Vorgaben des Nahverkehrsplans in quantitativer (z. B. Fahrplan und Taktung) und qualitativer Hinsicht (z. B. behindertengerechte Fahrzeugspezifikationen, Vorgaben zur Sicherheit im ÖPNV), sondern insbesondere etwa auch ein „zeitliches“ Rosinenpicken durch das selektive Bedienen zu bestimmten lukrativen Hauptzeiten (Berufsverkehrs-/Stoßzeiten, Fokussierung auf Schulbeginn und -ende): Eigenwirtschaftlich bedienbare Linienbestandteile werden so im Einzelfall privatisiert und der „unrentable Rest“ – zulasten der öffentlichen Haushalte und des Steuerzahlers – kommunalisiert, obwohl der betreffende Verkehr eigentlich genügend Erträge für eine Bedienung auch der Randzeiten erbringen würde bzw. die Erträge kostendämpfend für eine ausreichende Verkehrsbedienung der Bevölkerung eingesetzt werden könnten.

Können eigenwirtschaftliche Verkehre – wie derzeit vorgesehen – von der Genehmigungsbehörde auch dann genehmigt werden, wenn sie hinter den quantitativen und qualitativen Vorgaben des Nahverkehrsplans zurückbleiben, so wird einer ineffizienten Finanzierung des ÖPNV zulasten der kommunalen Aufgabenträger und der öffentlichen Haushalte Vorschub geleistet: Die „Lücke“ zur ausreichenden Verkehrsbedienung im Sinne des Nahverkehrsplans wäre nur durch finanziell ungünstige Vereinbarungen mit dem Inhaber der jeweiligen Linienkonzession zu schließen, der den Aufgabenträgern hierbei jedoch – mangels Wettbewerb – schon heute vielfach die Preise diktiert.

Infolge der rechtlichen Unverbindlichkeit des Nahverkehrsplans haben die Aufgabenträger zudem nicht einmal die Möglichkeit, eine gerichtliche Entscheidung herbeizuführen, wenn die Genehmigungsbehörde von Vorgaben des Nahverkehrsplans abweicht (vgl. z. B. OVG Münster, Beschl. vom 12.9.2008, Az: 13 B 929/08, Rn. 9 ff.).

Mit Nachdruck fordern die kommunalen Spitzenverbände deshalb, dass die im Bund-Länder-Fachausschuss Personenverkehr fachlich erarbeitete – und von den Ländern mehrheitlich politisch unterstützte – Formulierung aus § 13 Abs. 2 Nr. 5b des BLFA-Entwurfs in den Referentenentwurf übernommen wird, damit die rechtlich uneingeschränkte Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans gewährleistet wird. § 13 Abs. 2 des Referentenentwurfs sollte deshalb um folgende zusätzliche Ziffer 5 ergänzt werden:

„5. der beantragte Verkehr keine ausreichende Verkehrsbedienung gewährleistet, insbesondere weil er mit den Festlegungen eines Nahverkehrsplanes im Sinne des § 8 Abs. 3 nicht in Einklang steht, wenn die zuständige Behörde verbindlich zusichert, diese Verkehrsleistung nach § 8 Abs. 5 zu vergeben.“

Dabei wird durch den letzten Halbsatz auch von Seiten der kommunalen Spitzenverbände nochmals unterstrichen, dass mit der Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans keine unredliche „Verhinderungsplanung“ bezweckt wird, sondern der Nahverkehrsplan – auch mit Blick auf die Verkehrsfinanzierung – verbindliche Planungsgrundlage der kommunalen Aufgabenträger ist, mit der sie sich nicht zuletzt im Hinblick auf Direktvergaben und wettbewerbliche Vergabeverfahren auch selbst binden.

Um mit Blick auf den in § 8 Abs. 5 RefE verankerten „Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre“ das Verhältnis von Unternehmerinitiative und Aufgabenträgerinitiative klar zu regeln, bedarf es zudem einer Präzisierung, was im Sinne von § 8 Abs. 5 RefE unter einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ zu verstehen ist. Hierfür fehlt im Gesetzentwurf bislang jeder Bezugspunkt. Mit Blick auf die Rolle der Aufgabenträger bei der Gewährleistung der ÖPNV-Daseinsvorsorge kann dieser Bezugspunkt sachlich zwingend nur der Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers sein, mit dem dieser nach den Nahverkehrsgesetzen der Länder die „ausreichende Verkehrsbedienung“ definiert. Diese Verknüpfung ist im Personenbeförderungsgesetz ausdrücklich festzuschreiben. Insoweit halten wir folgende Formulierung in § 8 Abs. 5 Satz 1 für erforderlich:

„Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung entsprechend den Festlegungen eines nach § 8 Abs. 3 beschlossenen Nahverkehrsplans nicht gemäß § 8 Abs. 4 Satz 1 möglich ist, ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maßgebend.“

3. Dualismus zwischen Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde

Abgesehen von der fehlenden Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans bleibt das Verhältnis zwischen Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde auch im Übrigen in weiten Teilen unzureichend gelöst, zumal diverse Regelungen nicht im erforderlichen Umfang den unterschiedlichen Aufgaben- und Verantwortungsbereichen von Aufgabenträgern (Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV) und Genehmigungsbehörden (Gewerberecht) Rechnung tragen.

a) So halten die kommunalen Spitzenverbände es für nicht sachgerecht, dass die Genehmigungsbehörden auch über die Zulassung derjenigen Verkehre entscheiden sollen, denen ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag zugrundeliegt, zumal unklar bleibt, was die Genehmigungsbehörden eigentlich noch prüfen sollen: Auch die bisher auf die Zuverlässigkeit des Unternehmens gerichtete Prüfung erübrigt sich, da diese bereits bei der Vergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrags festgestellt werden muss. Da gegen sämtliche Vergabeentscheidungen des Aufgabenträgers Rechtsschutz besteht, ist eine Einbeziehung der Genehmigungsbehörden – auch nicht zur Vermeidung unterstellter Interessenkollisionen bei der Prüfung durch den Aufgabenträger – nicht notwendig. Diese führt vielmehr nur zu unnötiger Bürokratie. Zudem widerspricht diese Konstruktion der Vorgabe aus Art. 5 Abs. 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, dass Vergaben „wirksam und rasch“ zu überprüfen sind, da die Zulassungsentscheidung der Genehmigungsbehörde als Verwaltungsakt ihrerseits in einem selbstständigen – dann verwaltungsgerichtlichen – Verfahren anfechtbar ist, und birgt überdies die Gefahr sich widersprechender Entscheidungen.

Vor diesem Hintergrund sollte dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag des Aufgabenträgers entweder selbst genehmigungsrechtliche Wirkung zukommen – entsprechende Vorschläge haben die kommunalen Spitzenverbände bereits in der Vergangenheit unterbreitet – oder aber im Gesetz zumindest klargestellt werden, dass die Genehmigungsbehörde bei ihrer Entscheidung an den öffentlichen Dienstleistungsauftrag des Aufgabenträgers gebunden ist, da ein Abweichen von diesem einen unzulässigen Eingriff in den Zuständigkeits- und Verantwortungsbereich des Aufgabenträgers darstellen würde.

b) § 13 Abs. 2b RefE stellt erstmals ausdrücklich klar, dass bei Vorliegen mehrerer Anträge im Rahmen des Genehmigungswettbewerbs der Bewerber mit der „besten Verkehrsbedienung zu berücksichtigen ist. Hierbei sollen zwar „insbesondere die Festlegungen des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen“ sein. Die verkehrliche Bewertung übernimmt insoweit jedoch weiterhin allein die Genehmigungsbehörde. Die kommunalen Spitzenverbände sehen hierin einen Widerspruch zur Daseinsvorsorgeverantwortung der Aufgabenträger, die den ÖPNV organisatorisch und finanziell sicherzustellen haben. In vergleichbaren Fällen eines Auseinanderfallens von Planungs- und Genehmigungsinstanz wird in anderen Gesetzgebungsbereichen – etwa im Baurecht – ein Einvernehmensefordernis normiert. Ein solches Einvernehmensefordernis halten die kommunalen Spitzenverbände auch hinsichtlich der verkehrlichen Bewertung im Rahmen eines Genehmigungswettbewerbs für erforderlich. Insoweit wird folgende Formulierung von § 13 Abs. 2b RefE vorgeschlagen:

„(2b) Werden mehrere Anträge gestellt, die sich ganz oder zum Teil auf die gleiche oder im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung im öffentlichen Personennahverkehr beziehen, ist die Auswahl des Unternehmers im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsbedienung anbietet. Hierbei sind insbesondere die Festlegungen des Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Abs. 3 zu berücksichtigen.“

c) Aus den gleichen Gründen ist es ferner erforderlich, dass etwa im Rahmen von § 21 Abs. 3 und 4 RefE für Entscheidungen über die Erweiterung, Änderung oder Entbindung genehmigter Verkehre sowie in § 40 Abs. 2 und 4 RefE für Entscheidungen über den Fahrplan ebenfalls ein Einvernehmen mit dem Aufgabenträger herzustellen ist, der die politische Verantwortung für die Erfüllung der öffentlichen Verkehrsinteressen trägt.

4. Keine pauschale legislative Bevorzugung von Eisenbahnverkehren

Aus Sicht der Aufgabenträger nicht akzeptabel ist ferner die Regelung in § 13 Abs. 2 Nr. 3 des Referentenentwurfs, durch die Eisenbahnverkehre kraft Gesetzes faktisch mit einem „ausschließlichen Recht“ ausgestattet werden. Im Ergebnis läuft § 13 Abs. 2 Nr. 3 RefE darauf hinaus, dass praktisch alle Genehmigungsanträge für Buslinienverkehre, die auch nur teilweise Relationen parallel zu öffentlich geförderten Eisenbahnverkehren bedienen, von den staatlichen Genehmigungsbehörden – ohne Abwägung im Einzelfall – zwingend zu versagen sind. Dies würde nicht nur in Städten wie z. B. Berlin (im Verhältnis BVG – Berliner S-Bahn), sondern gerade auch in den Flächenländern zu nicht absehbaren Schwierigkeiten führen, wenn etwa Parallelverkehre – eigenwirtschaftliche oder von den Aufgabenträgern bestellte Verkehre – im legitimen Interesse einer besseren Erschließung der Fläche die Haltestellenabstände entlang von Eisenbahnstrecken verdichten sollen.

Es bestehen erhebliche rechtliche Zweifel, ob ausschließliche Rechte, wie § 13 Abs. 2 Nr. 3 RefE dies vorsieht, kraft Gesetzes gewährt werden können, da die Erteilung ausschließlicher Rechte nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nur im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zur Kompensation konkreter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erfolgen darf. Zudem ist die Ungleichbehandlung zwischen ÖPNV (§ 13 Abs. 2 Nr. 2 RefE) und SPNV ein systematischer Bruch. Darüber hinaus führt die Vorschrift auch zu praktisch kaum zu bewältigenden Problemen: Es bleibt unklar, wie und auf welcher Grundlage die nach der Regelung notwendige Beeinträchtigung beurteilt und nachgewiesen werden soll. Ebenfalls unklar ist, wie die am ÖPNV beteiligten Akteure im Vorfeld der Erteilung einer Liniengenehmigung bzw. bereits bei Aufstellung eines Nahverkehrsplans in Erfahrung bringen können, ob und in welchem Umfang Eisenbahnverkehre, die durch beantragte Verkehre beeinträchtigt werden könnten, von öffentlicher Seite Zuschüsse und Ausgleichsleistungen im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erhalten. Immerhin sind die am straßengebundenen ÖPNV beteiligten Akteure in der Regel nicht zugleich auch an der Planung, Vergabe und Genehmigung von (bezuschussten) Eisenbahnverkehren beteiligt.

Selbst wenn eine bessere Abstimmung zwischen den Nahverkehrsangeboten auf der Schiene und auf der Straße mit Blick auf eine effiziente Verwendung öffentlicher Mittel mitunter wünschenswert erscheinen mag, ist die pauschale gesetzgeberische Bevorzugung nachdrücklich abzulehnen. § 13 Abs. 2 Nr. 3 RefE ermöglicht keinerlei Beurteilung, welcher der betroffenen Verkehre (Bahn oder Bus) die bestehenden Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung tatsächlich sowie wirtschaftlich und effizient befriedigt. Sachgerechte Lösungen für Fragen, die mit sog. Parallelverkehren von Bahn und Bus verbunden sind, müssen – ohne legislative Vorfestlegungen auf Bundesebene – vor Ort und gesondert für jeden Einzelfall gefunden werden.

§ 13 Abs. 2 Nr. 2 RefE und § 8 Abs. 6 bieten insoweit in Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bereits die Möglichkeit, für bestimmte Verkehrsleistungen ausschließliche Rechte im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu gewähren. § 13 Abs. 2 Nr. 3 RefE ist daneben nicht erforderlich. Im Fall der Einführung einer generellen gesetzgeberischen Bevorzugung von Eisenbahnverkehren im PBefG-Genehmigungsrecht bestünde zudem die Gefahr, dass die in den Nahverkehrsplänen der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger fixierten Konzeptionen für eine ausreichende Verkehrsbedienung ebenso unterlaufen würden wie die wirtschaftlichen Planungen privater und kommunaler Verkehrsunternehmen.

§ 13 Abs. 2 Nr. 3 RefE ist daher zu streichen.

5. Übergangsregelung in § 62 RefE

Vor dem Hintergrund der notwendigen Vorarbeiten für kosteneffiziente Vergabeverfahren (ggf. Linienbündelung und Linienlösrechnung) und der von der Verordnung geforderten Vorabveröffentlichung von einem Jahr sowie im Hinblick auf die Rechtsunsicherheiten angesichts der noch nicht abgeschlossenen Novellierung des Personenbeförderungsrechts bewerten die kommunalen Spitzenverbände ferner die in § 62 RefE vorgesehene zwingende Anwendung der vergaberechtlichen Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 „ab dem 31.12.2013“ in zeitlicher Hinsicht sehr kritisch. Auf der Grundlage eines noch nicht novellierten PBefG, das frühestens zum 1.1.2012 in Kraft treten soll, sind Vergaben insbesondere für die Jahre 2013/2014 kaum rechtssicher vorzubereiten.

Um einen reibungslosen Übergang in den neuen Ordnungsrahmen zu ermöglichen, räumt Art. 8 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dem nationalen Gesetzgeber bis 2019 bereits selbst umfangreiche Gestaltungsspielräume für eine „schrittweise Anwendung“ der vergaberechtlichen Vorschriften ein. Die kommunalen Spitzenverbände fordern Bund und Länder auf, hiervon im Interesse einer angemessenen Aufgabenerledigung Gebrauch zu machen und die vergaberechtlichen Vorschriften frühestens zwei Jahre nach Inkrafttreten der PBefG-Novelle in Kraft zu setzen.

6. Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs

Mit Blick auf die jüngste Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 24.6.2010, BVerwG 3 C 14.09) stellt sich nach Auffassung der kommunalen Spitzenverbände die Frage, inwieweit eine besondere Regelung zur Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs noch erforderlich ist.

Davon abgesehen wird § 12 Abs. 9 RefE im Wesentlichen neutral bis positiv bewertet, solange sich keine Konkurrenz zum Nahverkehrsangebot ergibt und unterschiedliche Zielgruppen angesprochen werden sollen. Insofern muss aus Sicht der kommunalen Spitzenverbände in jedem Fall sichergestellt sein, dass auf diesen Linien nur Fernverkehrsleistungen erbracht werden und es nicht etwa in Verbindung mit dem aufgehobenen Verbot von Unterwegshalten (Streichung von § 48 Abs. 3 PBefG) doch zu einer Beeinträchtigung des Nahverkehrsbereichs kommen kann.

Vor diesem Hintergrund sollte klargestellt werden, dass die Aufhebung des Verbots der Doppelbedienung für Fernbuslinien nur gilt, soweit keine Fahrausweise für Fahrten zwischen zwei Haltestellen im Abstand von weniger als 50 km verkauft werden dürfen.

7. Schlussbemerkung

Mit ihrer Stellungnahme wollen die kommunalen Spitzenverbände – trotz der grundsätzlichen Kritik an der Konzeption des Referentenentwurfs in Bezug auf die Fortschreibung der Fiktion „eigenwirtschaftlicher Verkehre“ – einen Beitrag leisten, den Ordnungsrahmen für den ÖPNV in Deutschland zukunftsfähig zu gestalten und bestehende Rechtsunsicherheiten bei der Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu minimieren. Wir hoffen, mit unseren Argumenten und Änderungsvorschlägen auf offene Ohren zu stoßen.

Die Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände behält sich vor, zu weiteren Aspekten des vorgelegten Entwurfs eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften sowohl mündlich als auch schriftlich Stellung zu nehmen und die unterbreiteten Änderungsvorschläge – für die noch Gremienvorbehalt besteht – weiter zu ergänzen.



Folkert Kiepe
Beigeordneter
des Deutschen Städtetages



Dr. Ralf Bleicher
Beigeordneter
des Deutschen Landkreistages



Uwe Zimmermann
Beigeordneter
des Deutschen Städte- und Gemeindebundes