



Der ÖPNV braucht einen klaren Ordnungsrahmen – Chancen bei der Umsetzung der neuen EU-Verordnung nutzen!

Positionspapier des Deutschen Landkreistages

Nach Jahren intensiver Diskussionen ist es innerhalb der EU im Jahr 2007 endlich gelungen, sich auf einen neuen rechtlichen Rahmen für den ÖPNV zu verständigen. Die neue EU-Verordnung 1370/2007 wurde am 3.12.2007 im Amtsblatt der EU veröffentlicht und tritt am 3.12.2009 in Kraft.

Um die nationalen Regelungen mit dem nach Inkrafttreten der Verordnung unmittelbar in Deutschland geltenden EU-Recht stimmig zu verzahnen, sind umfangreiche Änderungen im nationalen Recht erforderlich. Andernfalls drohen erhebliche Rechtsunsicherheiten für alle Beteiligten, die aus Regelungslücken, Widersprüchen und Unstimmigkeiten zwischen dem derzeitigen nationalen Recht und der neuen EU-Verordnung resultieren.

Bei der Anpassung des nationalen Rechtsrahmens, insbesondere im Bereich des Personenbeförderungsgesetzes, aber auch evtl. landesrechtlicher Umsetzungsregelungen, müssen folgende Zielsetzungen berücksichtigt werden:

1. Rechtssicherheit durch Eindeutigkeit

Ein eindeutiger Rechtsrahmen ist eine zentrale Grundvoraussetzung für die weitere positive Entwicklung des ÖPNV in Deutschland. Hierfür ist zunächst klarzustellen, dass die Erbringung von ÖPNV-Verkehrsleistungen ohne Ausnahme in den Anwendungsbereich der neuen EU-Verordnung fällt und Linienverkehrsgenehmigungen ausschließliche Rechte im Sinne der neuen EU-Verordnung sind.

Des Weiteren sind insbesondere die Verfahrensregelungen für

- die Vergabe von ausschließlichen Rechten und öffentlichen Finanzmitteln,
 - die Durchführung der Überkompensationskontrolle,
 - die Durchführung des Rechtsschutzes für alle Vergabeformen,
 - die Erfüllung der Berichtspflichten,
 - die Ausgestaltung des Übergangszeitraums
- eindeutig und widerspruchsfrei auszugestalten.

2. Steuerungsmöglichkeiten der ÖPNV-Entwicklung durch die Aufgabenträger

Um ihrem gesetzlich definierten Auftrag der Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung gerecht werden zu können, müssen den ÖPNV-Aufgabenträgern neben der Aufgabenverantwortung nunmehr endlich auch die notwendigen rechtlichen Umsetzungsinstrumente an die Hand gegeben werden, unmittelbar und abschließend eigenverantwortlich zu

entscheiden, welche Verkehrsunternehmen die Verkehre vor Ort durchführen. Hierzu ist insbesondere erforderlich, dass die Durchführung der hierzu erforderlichen Verfahren in der Verantwortung der Aufgabenträger als zuständige örtliche Behörden i. S. der EU-VO 1370/2007 liegt. Dies umfasst insbesondere sämtliche Zuständigkeiten im Rahmen der Be-
trauung mit einem Dienstleistungsauftrag nach Art. 3 Abs. 1 der EU-VO 1370/2007 sowie sämtliche Formen der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Art. 5 der EU-VO 1370/2007. Den Aufgabenträgern müssen die Kompetenzen für die Vergabe von Verkehrsdienstleistungen und, soweit noch erforderlich, auch für die bestätigenden Konzessionserteilungen zugesprochen werden. Damit kann auch sichergestellt werden, dass der Nahverkehrsplan als Steuerungsinstrument der Aufgabenträger zukünftig stärker Berücksichtigung findet.

Die Aufgabenträger sollen damit zuständig werden für

- die Wahl des Vergabeverfahrens,
- die Auswahl der Bewerber,
- die Vergabe ausschließlicher Rechte,
- das Verfahren zur Ermittlung von Ausgleichsleistungen.

Ein Dualismus von Aufgabenträger für die Gestaltung und Vereinbarung von Verkehrsleistungen und Genehmigungsbehörde für die Durchführung des Genehmigungsverfahrens wird abgelehnt. Dieser Dualismus passt nicht zum Leitbild der VO 1370/2007, die von einer örtlichen Behörde bzw. von einer Gruppe von Behörden ausgeht, die einheitlich für die Be-
trauung mit einem Dienstleistungsauftrag (Art. 3 Abs. 1 der EU-VO 1370/2007) und die Ver-
gabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrages (Art. 5 der EU-VO 1370/2007) – gleich in
welcher Form dies nach nationalem Recht geschehen soll – zuständig ist. Im Sinne einer
effizienten Aufgabenerledigung und eines schlanken Verfahrens gehören Aufgabenver-
antwortung und die Entscheidung, welche Unternehmen die Verkehre durchführen, in eine
Hand.

Die bisherigen Genehmigungsbehörden könnten die gewerberechtliche Zulassung der Ver-
kehrsunternehmen durch Erteilung einer Betriebsgenehmigung (insb. hinsichtlich der Zuver-
lässigkeit und der technischen Eignung) regeln und die Unternehmenstätigkeit ordnungs-
rechtlich überwachen. Die Betriebsgenehmigung belegt die Erfüllung der heutigen subjekti-
ven Genehmigungs- einschließlich der Berufszugangsvoraussetzungen und berechtigt ein
Unternehmen, sich am Markt zu betätigen.

3. Neuordnung und Absicherung der ÖPNV-Finanzierung

Neben der Schaffung eines eindeutigen Rechtsrahmens sind die Neuordnung der ÖPNV-
Finanzierung und die Absicherung der zur Verfügung stehenden Finanzmittel weitere zentra-
le Voraussetzungen für die Verbesserung des ÖPNV. Der Aufgabenverantwortung der
ÖPNV-Aufgabenträger muss die Ausgabenverantwortung folgen. Um einen effektiveren Mit-
teleinsatz zu gewährleisten und die nach der neuen EU-Verordnung geforderte Über-
kompensationskontrolle tatsächlich durchführen zu können, ist die Bündelung der
öffentlichen Finanzmittel bei den Aufgabenträgern voranzutreiben. Eine transparente, dis-

kriminierungsfreie und damit wettbewerbskonforme ÖPNV-Finanzierung ist nur möglich, wenn alle Finanzmittel in der Hand der ÖPNV-Aufgabenträger zusammengefasst werden.

4. Geordneten Übergang in die neue EU-Verordnung im Dialog sicherstellen

Um einen möglichst geordneten Übergang in die Anwendung der neuen EU-Verordnung sicherzustellen, sind Bund und Länder gefordert, im Dialog mit den kommunalen Spitzenverbänden und den ÖPNV-Aufgabenträgern bis zum Inkrafttreten der neuen EU-Verordnung im Dezember 2009 den rechtlichen und finanziellen Ordnungsrahmen auszugestalten.

Miltenberg, 16./17.6.2008