

Per E-Mail an: verkehrsausschuss@bundestag.de

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung
Sekretariat
Platz der Republik 1
11011 Berlin

BERATUNGSUNTERLAGE

Bitte aufbewahren!

Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
AUSSCHUSSDRUCKSACHE 17. WP
Nr. 17(15)340-B

Köln/Berlin, den 23. Februar 2012

Ihr Aktenzeichen: PA 15/11

Gemeinsame Stellungnahme von VDV und bdo zur öffentlichen Anhörung am 29. Februar 2012 u. a. zum Gesetzentwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften – Drucksache 17/8233“

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei übersenden wir Ihnen die gemeinsame Stellungnahme von VDV und bdo mit der Bitte um Kenntnisnahme und Berücksichtigung.

Mit freundlichen Grüßen



Rechtsanwalt Reiner Metz
Geschäftsführer ÖPNV VDV



Rechtsanwältin Christiane Lenoard
Hauptgeschäftsführerin bdo

Anlage

Gemeinsame Stellungnahme

Zu dem

- Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften
Drucksache 17/8233
- Gesetzentwurf der Fraktion der SPD und BÜNDNIS 90/Die GRÜNEN
Entwurf eines Gesetzes zur Änderung personenbeförderungs- und mautrechtlicher Vorschriften
Drucksache 17/7046
- Antrag der Fraktion DIE LINKE
Keine Liberalisierung des Buslinienverkehrs – Für einen Ausbau des Schienenverkehrs in der Fläche
Drucksache 17/7487

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. und der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmen e.V. vertreten rund 3.500 öffentliche und private Verkehrsunternehmen und damit nahezu die gesamte Branche des öffentlichen Personennahverkehrs, des Busreise- und Fernlinienverkehrs in Deutschland.

Fahrgäste erwarten einen hochwertigen ÖPNV. Die Unternehmen stellen hohe Qualitätsansprüche an sich selbst. Der deutsche ÖPNV kann sich weltweit sehen lassen. Dies ist unbestritten.

Rechtliche Grundlage für die Erfolgsgeschichte des ÖPNV sind das deutsche Personenbeförderungsgesetz und die am 3. Dezember 2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. VDV und bdo begrüßen die Absicht der Bundesregierung und des Bundesrates, die erforderliche Anpassung des nationalen Rechtsrahmens an die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorzunehmen und so Rechtssicherheit zu schaffen.

Kernforderung der deutschen Verkehrsunternehmen ist, dass bei einer Anpassung des deutschen Rechtsrahmens die europäischen Vorgaben umgesetzt werden, ohne den in Deutschland bewährten Ordnungsrahmen aus dem Gleichgewicht zu bringen. Nur so können auch in Zukunft die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger auf hohem Niveau erfüllt werden.

Den drei divergierenden Bundestags-Drucksachen ist zu entnehmen, dass im politischen Raum bislang keine gemeinsame Linie gefunden wurde, das in Deutschland seit vielen Jahren bewährte und ausgewogene System des Interessenausgleichs zwischen Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und Genehmigungsbehörden mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 rechtssicher in Einklang zu bringen und mit Augenmaß zu modernisieren.

Vor diesem Hintergrund möchten wir unsere gemeinsamen konstruktiven Vorschläge auch dem Deutschen Bundestag unterbreiten, weil wir denken, dass wir hiermit einen wichtigen Beitrag im Sinne eines tragfähigen Kompromisses aller am ÖPNV Beteiligten leisten können. Als Anlage zu dieser Stellungnahme finden Sie eine Synopse, der die konkreten Gesetzestextvorschläge zu entnehmen sind.

Der Gesetzentwurf der Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen (Alternativentwurf) stimmt in weiten Teilen mit den Beschlüssen des Bundesrates vom 23. September 2011 überein. Wir beziehen unsere Ausführungen redaktionell auf den Bundesrats-Entwurf (BR-E) und bei Abweichungen ggf. auf den Alternativentwurf.

I. Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre und Versagungsgründe im ÖPNV

VDV und bdo begrüßen, dass sowohl der Regierungsentwurf (Reg-E) als auch der Bundesratsentwurf (BR-E) im Rahmen der vorgesehenen Regeln zum Genehmigungsverfahren vom **Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre** ausgehen. Entsprechend den gemeinsamen Vorschlägen von VDV und bdo soll es in beiden Entwürfen bei einem dreimonatigen Zeitfenster für eigenwirtschaftliche Anträge bleiben: Beabsichtigt die zuständige Behörde eine Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge, muss sie dies mindestens ein Jahr vorher im EU-Amtsblatt veröffentlichen. Anschließend können innerhalb von drei Monaten Genehmigungsanträge auf eigenwirtschaftliche Verkehre gestellt werden (§ 12 Abs. 6 Reg-E/BR-E). Nur wenn die ausreichende Verkehrsbedienung nicht durch eigenwirtschaftliche Angebote im Rahmen des Genehmigungswettbewerbs nach PBefG sichergestellt werden kann (erste Stufe), ist der Aufgabenträger berechtigt, unter den Voraussetzungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) zu erteilen (zweite Stufe). Hierzu im Einzelnen:

1. Definition der Eigenwirtschaftlichkeit und Befugnisse der zuständigen Behörden

Die **Definition** des Begriffs „**Eigenwirtschaftlichkeit**“ in § 8 Abs. 4 Satz 2 Reg-E und BR-E entspricht inhaltlich dem gemeinsamen Vorschlag von VDV und bdo und wird begrüßt.

Der mehrfach bundesverwaltungsgerichtlich festgestellte Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre ergibt sich aus dem Wort „**soweit**“ in § 8 Abs. 4 (PBefG jetzige Fassung). Während der Reg-E in § 8a Abs. 1 Satz 1 das Wort „soweit“ aufnimmt, findet es sich im BR-E in § 8a Abs. 1 Satz 1 nicht wieder. Der beabsichtigte Vorrang ist damit gesetzestechnisch durch den Bundesrat nicht unmissverständlich aufgenommen worden. Wir regen daher unbedingt an, die Formulierung des Reg-E aufzunehmen (im VDV/bdo Vorschlag ist dies § 8 Abs. 5 Satz 1).

Allerdings fehlt im Regierungsentwurf anschließend die klare und bundeseinheitliche Formulierung der Befugnisse der zuständigen Behörden. VDV und bdo haben Formulierungen vorgeschlagen, in denen die Befugnisse der zuständigen Be-

hörden zur Vergabe von ÖDLA – auch im Wege der Direktvergabe – klar und unmissverständlich formuliert sind. Insbesondere sind folgende Formulierungen zusätzlich notwendig: „Die zuständigen Behörden können nach Maßgabe dieser Verordnung im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte im Sinne von Art. 2 Buchstabe f der Verordnung gewähren. Direktvergaben nach Artikel 5 Abs. 2 und 4 der Verordnung sind zulässig. Zuständige Behörden im Sinne dieser Verordnung sind insbesondere die Aufgabenträger und im Rahmen ihrer Aufgaben nach diesem Gesetz die Genehmigungsbehörden.“ Insoweit sind die Vorschläge des BR-E zu § 8a Abs. 3 (vgl. § 8 Abs. 5 Satz 2 Alternativentwurf) zu begrüßen, weil sie die Vorschläge von VDV und bdo inhaltlich aufgreifen.

2. Verbot der „Rosinenpickerei“

Sowohl der Reg-E als auch der BR-E enthalten – übereinstimmend mit den Vorschlägen von VDV/bdo – den zwingenden Versagungsgrund der „**Rosinenpickerei**“. Erwähnt wird dabei u. a. auch das im Nahverkehrsplan festgelegte Linienbündel (vgl. § 13 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 Buchst d Reg-E/BR-E). Allerdings fehlt in beiden Entwürfen entgegen dem Verbändevorschlag eine ausdrückliche gesetzliche Klarstellung, dass nicht jedes, sondern nur ein „rechtmäßig“ festgelegtes Linienbündel als Anknüpfungspunkt für eine Versagung in Betracht kommen kann.

3. Nahverkehrsplan – Vergabebekanntmachung des Aufgabenträgers

Während der Reg-E keine Änderungen beim **Nahverkehrsplan** (NVP) vorsieht, wertet der BR-E diesen erheblich auf, in dem er ihm eine maßgebliche Berücksichtigungswirkung bei der Genehmigung eigenwirtschaftlicher Verkehre im Hinblick auf „Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration“ und im Hinblick auf eine „vollständige Barrierefreiheit“ einräumt. Zudem soll der NVP nach dem BR-E auch als verbindliche Grundlage für Auflagen an Unternehmer dienen, in Bezug auf Arbeitnehmer bestimmte Sozialstandards einzuhalten, § 8 Abs. 3 BR-E. **VDV und bdo lehnen diese im BR-E vorgeschlagene Erweiterung der Reichweite des NVP ab.** (zum Thema „Barrierefreiheit“ siehe unten VIII.) VDV und bdo legen ausdrücklich Wert darauf, dass Wettbewerb und Effizienzsteigerung im ÖPNV nicht auf dem Rü-

cken der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer erreicht werden; der Nahverkehrsplan ist aber nicht der richtige Ort für Regelungen zum Arbeitnehmerschutz.

Ebenfalls lehnen VDV und bdo die Vorschläge des BR-E in § 13 Abs. 2a PBefG ab. Nach dieser Regelung sollen Genehmigungen von eigenwirtschaftlichen Verkehren dann versagt werden, wenn der Aufgabenträger beabsichtigt, einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) zu erteilen und der eigenwirtschaftliche Antrag nicht den beschriebenen Anforderungen einer entsprechenden Vorabbekanntmachung im EU-Amtsblatt entspricht.

Durch diese Regelung müsste jede auch geringfügigste Abweichung von der Vorabbekanntmachung des Aufgabenträgers zur Ablehnung eines eigenwirtschaftlichen Antrages führen. Im Ergebnis würde hierdurch das bestehende zweistufige System mit dem Vorrang der eigenwirtschaftlichen Verkehre umgekehrt. Auf der ersten Stufe stände nicht mehr die Unternehmerinitiative, sondern die Entscheidung des Aufgabenträgers, einen ÖDLA zu erteilen. An dieser Entscheidung müsste sich jeder eigenwirtschaftliche Antrag messen lassen. Auch die Genehmigungsbehörde wäre daran gebunden und hätte keinen Ermessensspielraum mehr. Durch dieses Instrument könnte der Aufgabenträger bisher eigenwirtschaftliche Verkehre in die Gemeinwirtschaftlichkeit drängen. Hieran ändert auch der mit dem Alternativentwurf in § 12 Abs. 6 S. 3 und § 16 Abs. 2a unternommene Versuch, einen Korrekturmechanismus für den Fall einzuführen, in dem der Aufgabenträger eine beabsichtigte Vergabe später nicht – wie vorab bekannt gemacht – realisiert, wenig. Zum einen eröffnet er keine wirksamen Rechtsschutz- und Sanktionsmöglichkeiten bei zu Unrecht abgelehnten eigenwirtschaftlichen Anträgen, sondern gibt nur die Möglichkeit, nachträglich einen neuen Antrag zu stellen; zum anderen würden in den Fällen, in denen der Aufgabenträger hohe Vorgaben in der Vorabbekanntmachung macht, unabhängig davon, ob er seine Zusicherung im Nachhinein einhält, Unternehmer von vornherein abgeschreckt, eigenwirtschaftlichen Anträge zu stellen.

Der Vorschlag dient damit allein der Stärkung der Rechte von Aufgabenträgern und führte zu einer Umkehr des bisherigen ÖPNV-Systems in Deutschland. Durch die

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist dies weder vorgesehen noch erforderlich. Es handelt sich vielmehr um einen politischen Streit darüber, ob der ÖPNV in Zukunft mehr staatlich/hoheitlich organisiert werden soll oder es wie bisher bei einem unternehmerisch geprägten ÖPNV bleiben soll.

VDV und bdo haben zu dieser seit Jahren bestehenden Auseinandersetzung einen Kompromissvorschlag unterbreitet, der darauf abzielt, etwaige Konflikte zwischen den Vorstellungen des Aufgabenträgers im Nahverkehrsplan und dem Antrag des Unternehmers zu lösen, indem die Genehmigungsbehörde als Schiedsrichterin anhand der öffentlichen Verkehrsinteressen entscheidet. Als Grundregel soll es bei den heutigen Regelungen zum NVP bleiben. Zusätzlich dazu sollen nach den Vorschlägen von VDV und bdo Rahmenvorgaben eines Nahverkehrsplans unter zwei Voraussetzungen verbindlich sein:

1. Es wird vermutet, dass die vorhandene Verkehrsbedienung den Verkehrsbedürfnissen entspricht (Vermutungsregel).
2. Der Entwurf des NVP ist den vorhandenen Unternehmern zur Stellungnahme binnen einer Frist von 3 Monaten zu übermitteln. Erhebt ein Unternehmer Einwendungen, führt der Aufgabenträger einen öffentlichen Erörterungstermin mit dem Ziel einer Einigung durch.

Liegen diese zusätzlichen Voraussetzungen vor, ist eine Liniengenehmigung, die den Rahmenvorgaben des NVP widerspricht, in der Regel zu versagen.

II. Faire „Spielregeln“ für Genehmigungswettbewerb

1. Im Hinblick auf die allgemeinen „Spielregeln“ des Genehmigungswettbewerbs um eigenwirtschaftliche Verkehre (insbesondere Fristen, Entscheidungskriterien für Auswahlentscheidung der Genehmigungsbehörde, verbindliche Zusicherungen von Standards, die einzuhalten sind [§ 12 Abs. 1a, § 13 Abs. 2b und § 21 S. 2

Reg-E], vgl. jedoch zu § 21 S. 2 BR-E unten VIII. zur Barrierefreiheit), orientieren sich der Reg-E und der BR-E an den Verbändevorschlägen.

2. Das von den Verbänden vorgeschlagene und noch im Referentenentwurf enthaltene Nachbesserungsrecht des bisherigen Betreibers im Genehmigungswettbewerb (vgl. § 12 Abs. 6 Verbändevorschlag) ist aber leider weder im Reg-E noch im BR-E enthalten. Auch wird keinerlei Ersatzregelung vorgeschlagen. Da im Genehmigungswettbewerb das „Angebot“ des Alteigentümers stets „auf der Straße sichtbar“ ist, sind auch seine ihm zur Verfügung stehenden Mittel dem Konkurrenten sichtbar. Anders herum ist dies nicht der Fall. Der Alteigentümer wäre ohne ein einmaliges Nachbesserungsrecht damit immer benachteiligt.

III. Neue Regelung zur Unternehmerintervention gegen beabsichtigte Direktvergabe (Interessenbekundungsverfahren)

VDV und bdo lehnen die Regelung in § 8a Abs. 4 Reg-E ab. Danach dürften Unternehmer innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach der Veröffentlichung einer beabsichtigten Direktvergabe nach der Verordnung 1370 (Selbsterbringung, interner Betreiber oder Bagatellvergabe an KMU) ihr Interesse bekunden, den Verkehr ganz oder zum Teil (!) durchzuführen. Die Behörde müsste dann diesen Unternehmen – soweit sie nicht zum Zuge kommen – die „Gründe für die Nichtberücksichtigung“ mitteilen, andernfalls wäre die Entscheidung über die beabsichtigte Direktvergabe schwebend unwirksam (dies ergibt sich aus dem Verweis auf die §§ 101a und 101b GWB in Satz 3 des § 8a Abs. 4 Reg-E). Der Sache nach soll hier also im nationalen Recht - konstitutiv - neben den Rechtsschutz gegen Direktvergaben und dem Petitionsrecht eine zusätzliche juristisch überprüfbare Hürde aufgestellt werden.

VDV und bdo begrüßen insoweit den BR-E, der das Interessenbekundungsverfahren als zusätzliche Hürde nicht enthält.

IV. Ausschließliche Rechte und mehrpolige Betrauungsakte

VDV und bdo begrüßen den Vorschlag des BR-E, der eine bundeseinheitliche Ermächtigungsgrundlage für die Gewährung ausschließlicher Rechte in § 8 Abs. 5 (bzw. § 8a Abs. 6) und § 13 Abs. 2 Nr. 2 vorsieht. Die von den Verbänden gemeinsam vorgeschlagenen Bestimmungen, die insbesondere der Absicherung mehrpoliger Betrauungsakte und der Sicherstellung der „Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle“ dienen sollten (vgl. § 8 Abs. 5 Satz 4 und Abs. 5a des Verbändevorschlags), wurden dagegen leider weder vom Reg-E noch vom BR-E aufgenommen. Daher müssen auch weiterhin die von den Verbänden vorgeschlagenen Formulierungen zu den zuständigen Behörden und zu Gruppen von Behörden in das Gesetz aufgenommen werden: (§ 8 Abs. 5a) „Öffentliche Dienstleistungsaufträge der zuständigen Behörden oder Gruppen von Behörden können gemäß Artikel 2 Buchstabe i der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auch aus mehreren Rechtsakten bestehen, zu denen auch Genehmigungen nach den §§ 9 bis 45 gehören können.“

Darüber hinaus muss auch § 21 Abs. 3 (Auflagen durch die Genehmigungsbehörde) auf eigenwirtschaftliche Verkehre beschränkt werden. Andernfalls könnte diese Vorschrift bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren gegen die „Kontrolle wie über eine eigene Dienststelle“ durch den Aufgabenträger interpretiert werden.

V. „Mittelstandsklausel“

VDV und bdo begrüßen, dass bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Art. 5 Abs. 3 und 4 der Verordnung 1370 mittelständische Interessen angemessen zu berücksichtigen sind. Allerdings wird der im Reg-E neu angefügte § 8a Abs. 3 Satz 2 als irreführend eingeschätzt. Er lautet: „Leistungen sind in Lose aufgeteilt zu vergeben.“ Dieser zusätzliche Satz könnte, da er bei Bagatellvergaben, wie z. B. der Vergabe einer einzigen Linie, nicht sinnvoll angewendet werden kann und nicht etwa durch ein Semikolon mit dem vorhergehenden Satz verbunden ist, in der Zusammenschau mit der ausschweifenden amtlichen Begründung (vgl. BR-Drs. 462/11, Seite 27) so interpretiert

werden, dass er auch bei Direktvergaben an interne Betreiber anzuwenden ist. Dies ist vermutlich nicht so beabsichtigt.

VI. Rechtsschutz

VDV und bdo treten weiterhin dafür ein, den Rechtsschutz gegen Vergaben öffentlicher Dienstleistungsaufträge nicht bei den Vergabekammern und Oberlandesgerichten anzusiedeln, sondern bei der Verwaltungsgerichtsbarkeit, soweit nicht bereits nach heutiger Rechtslage Vergaberecht und –rechtsschutz nach dem GWB gelten.

Es handelt sich um öffentlich-rechtlich geprägte Streitigkeiten. Im Übrigen sind im vergaberechtlichen Rechtsschutz die Kosten für Antragsteller sehr viel höher als auf dem Verwaltungsrechtsweg; dies erschwert gerade kleineren Unternehmen den Rechtsschutz.

VII. Fernbusverkehr

VDV und bdo haben zum Fernbusverkehr keine gemeinsame Auffassung und werden daher zu diesem Punkt gesonderte Stellungnahmen abgeben.

VIII. Barrierefreiheit

Die Verkehrsunternehmen begrüßen grundsätzlich weitere Schritte zur Verbesserung der Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehr. Handlungsbedarf sehen wir allerdings nicht in gesetzgeberischer Hinsicht, sondern bei der Finanzierung.

Das geltende PBefG, das im Zusammenwirken mit dem Bundesgesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen möglichst weitreichende Barrierefreiheit im Nahverkehr als Ziel hat, stellt eine ausreichende Rechtsgrundlage dar. Mit diesen Regelungen genügt der Bundesgesetzgeber auch den Anforderungen der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, denn auch diese steht unter dem Grundsatz der Verhält-

nismäßigkeit. Der Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ würde demgegenüber Erwartungen wecken, die weder rechtlich noch tatsächlich erfüllt werden können.

Auch die Verpflichtung der Unternehmen auf einen „barrierefreien Betrieb“ verkennt die Tatsache, dass das Maß an Barrierefreiheit nicht allein vom Fahrzeug, sondern vor allem auch von der baulichen Infrastruktur abhängig ist. Im Übrigen sind Reisebusse, die – selbst bei Vorhandensein entsprechender baulicher Infrastruktur – eine „vollständige Barrierefreiheit“ ermöglichen, am Markt nicht erhältlich.

IX. Berechtigung zum Verkauf fremder Fahrausweise

Nach dem vom BR-E vorgesehenen § 39 Abs. 8 sollen Unternehmen berechtigt sein, Anschlussfahrausweise anderer Unternehmen zu üblichen Konditionen zu vertreiben und entsprechend verpflichtet sein, dies anderen zu gestatten. Das Anliegen, den Fahrgästen einen möglichst einfachen Zugang zu Fahrausweisen für durchgehende Reiseketten zu bieten, wird von uns zwar grundsätzlich unterstützt. Die vorgeschlagene gesetzliche Regelung lehnen wir aber aus rechtlichen und praktischen Gründen ab, denn damit würde zwangsweise die Anerkennung eines Vertrags zu Lasten Dritter vorgegeben. Dies ist unserer Rechtsordnung fremd und geht weit über die aus guten Gründen im Nahverkehr bestehende Beförderungspflicht, die auch eine Pflicht zum Abschluss des Beförderungsvertrags impliziert, hinaus. Ein Vertrieb fremder Fahrausweise ist auch praktisch nur dann möglich, wenn sich die beteiligten Unternehmen zuvor – freiwillig – geeinigt haben.

X. Pflichten bei Fahrplandaten und Auskunft

Die vom BR-E in § 40 Abs. 4 vorgesehene Pflicht der Unternehmen, elektronische Fahrplandaten weiterzugeben, ist in dieser Form nicht erforderlich und nicht zumutbar. Soweit es um eine Kontrolle durch die Genehmigungsbehörde geht, wird man eine Verpflichtung der Unternehmen, die Fahrpläne, die ohnehin anzeige- bzw. zustimmungspflichtig sind, der Behörde auch elektronisch vorzulegen, nicht grundsätzlich ablehnen können. Diese darf sich dann aber nur auf das „vorhandene“ elektronische Format beziehen. Die Pflicht

zur Weitergabe für den Zweck eines unternehmensübergreifenden Auskunftssystems ist nicht erforderlich. Die Unternehmen beteiligen sich schon aus eigenem Interesse an Auskunftssystemen. Wenn sie dies im Einzelfall nicht oder nicht in einer bestimmten Form tun, hat dies gute Gründe. Eine gesetzliche Verpflichtung ist hier nicht hilfreich.

Was die vorgesehene Pflicht betrifft, in elektronischen Auskunftssystemen auch über Angebote anderer Unternehmen zu informieren, so ist dies im Nahverkehr überflüssig, da es in den allermeisten Verbänden schon solche Systeme gibt. Zum Fernverkehr dürfte an dieser Stelle der Hinweis genügen, dass eine solche Pflicht, über Angebote der Konkurrenz zu informieren, nicht nur große Unternehmen betreffe, sondern auch kleine, die gerade versuchen, neu in den Markt zu kommen. Die Regelung ist daher abzulehnen.

Abschließend möchten wir noch einmal an alle Abgeordneten des Deutschen Bundestages appellieren, zu einer gemeinsamen, auch für die Bundesländer konsensfähigen Lösung zu kommen. Die gemeinsamen Vorschläge von VDV und bdo bieten sich dafür an.

Für weitere Details verweisen wir auf die beigefügte Synopse.

Köln und Berlin, den 23. Februar 2011



Ass. jur. Oliver Wolff
Hauptgeschäftsführer VDV



RA'in Christiane Leonard
Hauptgeschäftsführerin bdo

Anlage: Synopse

Anlage zur gemeinsamen Stellungnahme von VDV und bdo vom 23. Februar 2012

Synoptische Darstellung:

Regierungsentwurf einschl. Gegenäußerung – VDV/bdo – Stellungnahme Bundesrat/Alternativentwurf – Anmerkungen

Grün markiert: Zustimmung Bundesregierung, Bundesrat und VDV/bdo, also allgemeines Einvernehmen

Gelb markiert: Zustimmung Bundesrat und VDV/bdo, aber nicht Bundesregierung

Rot markiert: Zustimmung Bundesregierung und Bundesrat, aber nicht VDV/bdo, bzw. VDV/bdo-Forderung, die weder von Bundesregierung noch vom Bundesrat aufgegriffen wurde. D. h. bei rot markierten Passagen besteht die Gefahr, dass Bund und Länder sich gegen VDV/bdo einigen.

Violett markiert: Zustimmung Bundesregierung und VDV/bdo, aber nicht Bundesrat

Keine Markierung bei fett gedruckten Änderungen: Streitig zwischen allen Akteuren oder noch keine VDV/bdo-Position o. ä.

Auszug aus geltendem PBefG	Regierungsentwurf vom August 2011 mit den in der Gegenäußerung vom Dez. 2011 akzeptierten BR-Vorschlägen <u>Unterstrichen: Änderungen zum geltenden PBefG</u>	VDV/bdo-Vorschläge und -kommentierungen <u>Unterstrichen: Änderungen zum geltenden PBefG</u> <u>Fett und Unterstrichen: Änderungen zum Regierungsentwurf und zum geltenden PBefG</u> <i>Kommentierungen in kursiver Schrift</i>	Stellungnahme Bundesrat <u>Fett und unterstrichen: Abweichungen vom Regierungsentwurf</u> <u>Soweit der Alternativentwurf der Fraktionen SPD/B'90 Grüne vom Bundesratsbeschluss abweicht: Fett unterstrichen und Kursiv</u>	Anmerkungen sowie Hinweise auf die Gegenäußerung der Bundesregierung (BReg)
§ 1 Sachlicher Geltungsbereich	§ 1 Sachlicher Geltungsbereich			
(2) Diesem Gesetz unterliegen nicht Beförderungen 1. mit Personenkraftwagen, wenn das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt;	(2) Diesem Gesetz unterliegen nicht Beförderungen 1. mit Personenkraftwagen, wenn diese unentgeltlich sind oder das Gesamtentgelt die Betriebskosten	<i>VDV und bdo lehnen den Erweiterungsvorschlag ab. Sie sind der Auffassung, dass sich der vorhandene Freistellungskatalog in der Praxis bewährt hat und keiner weiteren</i>	<i>Bundesrat: wie Regierungsentwurf</i> <u>Alt.-E: Keine Änderung</u>	

2. mit Krankenkraftwagen (...)	der Fahrt nicht übersteigt; 2. mit Krankenkraftwagen (...)	Öffnung bedarf, zumal die vorgeschlagene Regelung kaum missbrauchssicher kontrollierbar wäre.		
§ 8 Förderung der Verkehrsbedien- und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr	§ 8 Förderung der Verkehrsbedien- und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr		§ 8 Förderung der Verkehrsbedien- und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr	BReg lehnt BR-Antrag in Überschrift ab.
(3) Die Genehmigungsbehörde hat im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (Aufgabenträger) und mit den Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung für eine Integration der Nahverkehrsbedien- und insbesondere für Verkehrsoperationen, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne, zu sorgen. Sie hat dabei einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustandegekommen ist und nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmen führt. Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen	(3) Die Genehmigungsbehörde hat im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (Aufgabenträger), mit den Verkehrsunternehmen und den Verbundorganisationen, soweit diese Aufgaben für die Aufgabenträger oder Verkehrsunternehmen wahrnehmen, im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung für eine Integration der Nahverkehrsbedien- und insbesondere für Verkehrsoperationen, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne zu sorgen. Sie hat dabei einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustandegekommen ist und nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmen führt. Der Nahverkehrsplan hat	Änderungsvorschlag im Reg-E entspricht inhaltlich dem Verbändevorschlag. Deshalb können VDV und bdo hier dem Regierungsentwurf zustimmen.	(3) Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu 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. Der Nahverkehrsplan soll beschreiben, welche Standards im öffentlichen Verkehrsinteresse zur Genehmigungsfähigkeit des Verkehrs verbindlich zugesichert werden sollen. Der Nahverkehrsplan hat die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs von Ausnahmen im Einzelfall abgesehen eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans	BReg lehnt BR-Antrag ab.

<p>Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei seiner Aufstellung sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger soweit vorhanden anzuhören. Dieser Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen sowie die Bestimmung des Aufgabenträgers regeln die Länder. Für Vereinbarungen von Verkehrsunternehmen und für Beschlüsse und Empfehlungen von Vereinigungen dieser Unternehmen gilt § 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen nicht, soweit sie den Zielen des Satzes 1 dienen. Sie bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Anmeldung bei der Genehmigungsbehörde. Für Vereinigungen von Unternehmen, die Vereinbarungen, Beschlüsse und Empfehlungen im Sinne von Satz 7 treffen, gilt § 20 Abs. 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen entsprechend. Verfügungen der Kartellbehörde, die solche Vereinbarungen, Beschlüsse oder Empfehlungen betreffen, ergehen im Benehmen mit der zuständigen Genehmigungsbehörde.</p>	<p>die Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen; im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei seiner Aufstellung sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte der Aufgabenträger soweit vorhanden anzuhören. Dieser Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen sowie die Bestimmung des Aufgabenträgers regeln die Länder. Für Vereinbarungen von Verkehrsunternehmen und für Beschlüsse und Empfehlungen von Vereinigungen dieser Unternehmen gilt § 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen nicht, soweit sie den Zielen des Satzes 1 dienen. Sie bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Anmeldung bei der Genehmigungsbehörde. Für Vereinigungen von Unternehmen, die Vereinbarungen, Beschlüsse und Empfehlungen im Sinne von Satz 7 treffen, gilt § 20 Abs. 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen entsprechend. Verfügungen der Kartellbehörde, die solche Vereinbarungen, Beschlüsse oder Empfehlungen be-</p>		<p><u>sind Vertreter der Verkehrsunternehmen, der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sowie von Fahrgastverbänden anzuhören und ihre Interessen angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan kann der gemäß § 8a Absatz 1 zuständigen Behörde vorgeben, von den Optionen des Artikels 4 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. EU Nr. L 315, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung zum Schutz der Arbeitnehmer, die zuvor zur Erbringung der Dienste eingestellt wurden, Gebrauch zu machen, und dem von ihr ausgewählten Unternehmer aufzuerlegen, in Bezug auf diese Arbeitnehmer bestimmte Sozialstandards einzuhalten.</u> Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen sowie die Bestimmung des Aufgabenträgers regeln die Länder. <u>Der Genehmigungsbehörde sind die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit des Betriebs sowie die Zuverlässigkeit und die fachliche Eignung des Unternehmers im Rahmen der Erteilung von Liniengenehmigungen nachzu-</u></p>	
--	--	--	---	--

	<p>treffen, ergehen im Benehmen mit der zuständigen Genehmigungsbehörde.</p>		<p><u>weisen. Bei der Genehmigung eigenwirtschaftlicher Verkehre hat sie einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan bei ihrer Bewertung der öffentlichen Verkehrsinteressen maßgeblich zu berücksichtigen. Verbundorganisationen sollen, soweit diese entsprechende Aufgaben für die Aufgabenträger und/oder Verkehrsunternehmen wahrnehmen, für eine Integration der Nahverkehrsbedienungsleistungen, insbesondere für Verkehrskooperationen, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsleistungen und für die Abstimmung der Fahrpläne sorgen.</u> Für Vereinbarungen von Verkehrsunternehmen und für Beschlüsse und Empfehlungen von Vereinigungen dieser Unternehmen gilt § 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen nicht, soweit sie den Zielen des Satzes 6d dienen. Sie bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Anmeldung bei der Genehmigungsbehörde. Für Vereinigungen von Unternehmen, die Vereinbarungen, Beschlüsse und Empfehlungen im Sinne von Satz 7 treffen, gilt § 20 Abs. 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen entsprechend. Verfügungen der Kartellbehörde, die solche Vereinbarungen, Beschlüsse oder Empfehlungen betreffen, ergehen im Benehmen mit der zuständigen Genehmigungsbe-</p>	<p><i>(Zu beachten: Die Freistellung vom Kartellverbot durch Satz 7 wird durch die Änderung der Verweisung auch im Wortlaut geändert.)</i></p>
--	--	--	--	--

<p>§ 8 (4) Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind eigenwirtschaftlich zu erbringen. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Erträge aus gesetzlichen Ausgleichs- und Erstattungsregelungen im Tarif- und Fahrplanbereich sowie sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne. Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht entsprechend Satz 1 möglich ist, ist die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. EG Nr. L 156 S. 1) in der jeweils geltenden Fassung maßgebend. Wer zuständige Stelle im Sinne dieser Verordnung ist, richtet sich nach Landesrecht; sie soll grundsätzlich mit dem Aufgabenträger nach Absatz 3 identisch sein. Die Vorschrift des § 21 Abs. 3 Satz 1 bleibt unberührt.</p>	<p>§ 8 (4) Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind eigenwirtschaftlich zu erbringen. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Abs. 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. Nr. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen. Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a sind aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausgenommen.</p>	<p><i>Verbände sind mit dem ersten Teil der Formulierung im Abs. 4 Satz 2 Reg-E einverstanden. Der letzte Teil des Satzes 2 muss aber um die unten eingefügten und markierten sechs Worte ergänzt werden, weil die Verbände eine ausdrückliche Ermächtigungsgrundlage zur Gewährung ausschließlicher Rechte in § 8 Abs. 5 fordern (vgl. auch dort).</i></p> <p>(4) <i>..., soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden. Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a sind aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausgenommen.</i></p>	<p>hörde.</p> <p>§ 8 (4) Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind eigenwirtschaftlich zu erbringen. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Abs. 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. Nr. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden. Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a sind aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausgenommen.</p>	<p>In § 8 Abs. 4 ist nur noch der Halbsatz zum ausschließlichen Recht streitig. BReg lehnt weiterhin Vergabe ausschließlicher Recht ab.</p>
			<p>(5) Die zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (zuständige Behörde) kann in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag</p>	<p><i>Inhaltlich identisch mit VDV/bdo-Vorschlag (§ 8</i></p>

			<p>ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewähren. Das ausschließliche Recht darf sich nur auf den Schutz der Verkehrsleistungen beziehen, die Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind. Die zuständige Behörde bestimmt hierbei den räumlichen und zeitlichen Geltungsbereich sowie die Art der Personenverkehrsleistungen, die unter Ausschluss anderer Betreiber zu erbringen sind. Dabei dürfen solche Verkehre, die das Fahrgastpotenzial der geschützten Verkehre nur unerheblich beeinträchtigen, nicht ausgeschlossen werden.</p>	<p>Abs. 6 in Verbindung mit § 8 Abs. 5 S. 2). Vom Bundesrat doppelt beschlossen, siehe § 8a Abs. 6. BReg lehnt weiterhin Vergabe ausschließlicher Rechte ab. Im Alternativentwurf als § 8 Abs. 6 enthalten.</p>
	<p>Neuer § 8a Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge</p>		<p>Neuer § 8a Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge</p>	<p>(im Alternativentwurf teilweise an § 8 angefügt)</p>
<p>[bisher Abs. 4 S. 3]</p>	<p>(1) Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht entsprechend § 8 Absatz 4 Satz 1 möglich ist, ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maßgebend. Wer zuständige Behörde</p>	<p>VDV und bdo fordern klare bundesgesetzliche Regeln zur Zulässigkeit von Direktvergaben und mehrpoliger Betrauungsakte. Deshalb sind die nachstehend markierten Ergänzungen in § 8 Absätze 5 bis 8 unerlässlich; auf die Einfügung eines neuen § 8a, wie im Reg-E vorgeschlagen, ist zu verzichten.</p> <p>§ 8 (5) Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht entsprechend Absatz 4 Satz 1 möglich ist, ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maßgebend. Die zuständigen Behör-</p>	<p>(1) Die zuständigen Behörden im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (zuständige Behörde) können zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung</p>	<p>BReg meint, die Handlungsoptionen der zuständigen Behörden ergäben sich aus</p>

	<p>im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (zuständige Behörde) ist, richtet sich nach dem Landesrecht; die zuständige Behörde soll grundsätzlich mit dem Aufgabenträger nach § 8 Absatz 3 identisch sein. Die Vorschrift des § 21 Absatz 3 Satz 1 bleibt unberührt.</p>	<p>den können nach Maßgabe dieser Verordnung im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte im Sinne von Art. 2 Buchstabe f der Verordnung gewähren. Direktvergaben nach Artikel 5 Abs. 2 und 4 der Verordnung sind zulässig. Zuständige Behörden im Sinne dieser Verordnung sind insbesondere die Aufgabenträger und im Rahmen ihrer Aufgaben nach diesem Gesetz die Genehmigungsbehörden.</p>	<p>allgemeine Vorschriften im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlassen oder, wenn eine ausreichende Verkehrsbedienung nicht entsprechend § 8 Absatz 4 Satz 1 möglich ist, öffentliche Dienstleistungsaufträge nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erteilen. Wer zuständige Behörde für die Erteilung öffentlicher Dienstleistungsaufträge und den Erlass allgemeiner Vorschriften ist, richtet sich nach Landesrecht; sie soll grundsätzlich identisch mit dem Aufgabenträger nach § 8 Absatz 3 sein. (Im Alternativentwurf als § 8 Abs. 5 S. 1 und 3)</p>	<p>der Verordnung 1370, auf die der Regierungsentwurf verweise.</p>
		<p>§ 8 (5a) Öffentliche Dienstleistungsaufträge der zuständigen Behörden oder Gruppen von Behörden können gemäß Artikel 2 Buchstabe i der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auch aus mehreren Rechtsakten bestehen, zu denen auch Genehmigungen nach den §§ 9 bis 45 gehören können.</p>		
		<p>§ 8 (6) Das ausschließliche Recht darf sich nur auf den Schutz der Verkehrsleistungen beziehen, die Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind. Die zuständige Behörde bestimmt hierbei den räumlichen und zeitlichen Geltungsbereich sowie die Art der</p>		<p>Inhaltlich identisch mit § 8 Abs. 5 bzw. § 8a Abs. 6 des Bundesratsverkehrsausschusses, Ablehnung durch BReg.</p>

		Personenverkehrsdienstleistungen, die unter Ausschluss anderer Betreiber zu erbringen sind. Dabei dürfen solche Verkehre, die das Fahrgastpotential der geschützten Verkehre nur unerheblich beeinträchtigen, nicht ausgeschlossen werden.		
	<p><u>§ 8a (2) Sind öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder mit Kraftfahrzeugen zugleich öffentliche Aufträge im Sinne des § 99 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen, gilt der Vierte Teil des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen. Die zuständige Behörde ist auch in diesem Fall zur Veröffentlichung nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verpflichtet; die Veröffentlichung soll nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen und hat den Hinweis auf die Antragsfrist in § 12 Absatz 6 zu enthalten.</u></p>	<p><u>§ 8 (8) Die Veröffentlichung nach Artikel 7 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 hat den Hinweis zu enthalten, dass Anträge auf eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen innerhalb einer Frist von drei Monaten nach Veröffentlichung gestellt werden dürfen.</u></p> <p><u>Die Veröffentlichung darf bei Linienverkehren mit Kraftfahrzeugen in der Regel nicht früher als 27 Monate vor Beginn des vorgesehenen Betriebsbeginns erfolgen, es sei denn, der Aufgabenträger hat die vorhandenen Unternehmer gesondert über die Veröffentlichung informiert. Die Veröffentlichung ist auch erforderlich, wenn die zuständige Behörde einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne von Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nach Artikel 5 Abs. 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben will.</u></p>	<p><i>Bundesrat: Kein Änderungsantrag zum Regierungsentwurf</i></p> <p><i>(Im Alternativentwurf ist der erste Satz von § 8a Abs. 2 nicht enthalten, er widerspricht ihm aber auch nicht. Der zweite Satz ist teilweise als § 8 Abs. 8 enthalten.)</i></p>	<p><i>Hinweis: Inhaltliche Unterschiede von BReg/BRat zu VDV/bdo bestehen im Ergebnis nur im Hinblick auf die Frage, ob die 27-Monatsfrist eine Soll- oder eine Regelfrist ist. Außerdem ist die Regelfrist bei VDV/bdo sinnvollerweise nur für Bus-Anträge vorgesehen.</i></p>
			<u>§ 8a (3) Die zuständige Behörde ist befugt, Verkehrsleistungen im Nahverkehr selbst zu erbringen, gemäß</u>	<i>Klare Zulässigkeit der Direktvergabe. Inhaltlich wie</i>

			<p>Artikel 5 Absatz 2 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt zu vergeben oder in wettbewerblichen Vergabeverfahren nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchzuführen. Der Vierte Abschnitt des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen findet keine Anwendung soweit nicht Absatz 5 etwas anderes bestimmt.</p>	<p>VDV/bdo. BReg hält die Regelung in S. 1 für „nicht erforderlich“ und in S. 2 für evtl. irreführend. S. 1 ist etwas abgewandelt im Alternativentwurf als § 8 Abs. 5 S 2 enthalten.</p>
	<p>§ 8a (3) Bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 3 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder mit Kraftfahrzeugen sind die Interessen des Mittelstandes angemessen zu berücksichtigen. Leistungen sind in Lose aufgeteilt zu vergeben.</p>	<p>§ 8 (7) Bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 3 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind mittelständische Interessen angemessen zu berücksichtigen.</p> <p><i>Die Anfügung des Satzes „Leistungen sind in Lose aufgeteilt zu vergeben.“ wird von VDV und bdo abgelehnt. Der Satz könnte zu erheblicher Rechtsunsicherheit in den praktischen Anwendung führen.</i></p>	<p>§ 8a (4) Bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 3 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder mit Kraftfahrzeugen sind die Interessen des Mittelstandes angemessen zu berücksichtigen.</p>	<p>Satz 1: <i>Allgemeiner Konsens, nur redaktioneller Unterschied.</i></p> <p>Satz 2 (Losbildung) <i>nur im Regierungsentwurf und in der Gegenäußerung.</i></p> <p>Satz 1 ist im Alt.-E als § 8 Abs. 7 enthalten</p>
	<p>(4) <u>Beabsichtigt die zuständige Behörde, Verkehrsleistungen im Nahverkehr selbst zu erbringen oder nach Artikel 5 Absatz 2 oder 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt zu vergeben, können Unternehmen innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach der Veröffentlichung gemäß Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung</u></p>	<p><i>Die in § 8a Abs. 4 bis 6 Reg-E vorgeschlagenen Vorschriften zum Interessenbekundungsverfahren werden von VDV und bdo abgelehnt. Zur Sicherung des von der Verordnung 1370 verlangten effektiven Rechtsschutzes gegen Direktvergaben innerhalb einer gesetzlich zu fixierenden Frist schlagen die Verbände anstelle der im</i></p>	<p><i>Interessebekundungsverfahren ist nach dem Beschluss des Bundesrates nicht vorgesehen.</i></p>	<p>BReg meint, entsprechende Ansprüche interessierter Unternehmen bestünden schon nach EU-Primärrecht.</p>

	<u>(EG) Nr. 1370/2007 oder Absatz 2 Satz 2 ihr Interesse bekunden, den Verkehr ganz oder zum Teil durchzuführen. Die zuständige Behörde hat Unternehmen, die nicht berücksichtigt werden sollen, vor der Vergabe über den Namen des ausgewählten Unternehmens, über die Gründe für ihre Nichtberücksichtigung und über den frühesten Zeitpunkt der Beauftragung unverzüglich zu informieren. Die §§ 101a und 101b des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen gelten entsprechend.</u>	<i>Reg-E vorgesehenen Formulierungen den unten stehenden markierten § 8 Abs. 9 vor.</i>		
	<u>(5) Die Unternehmen können verlangen, dass die zuständige Behörde die Bestimmungen über die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge einhält.</u>	VDV und bdo lehnen diesen Ergänzungsvorschlag ab, weil sich der Drittrechtsschutz bereits unmittelbar aus der Verordnung 1370 sowie aus dem nachfolgend vorgeschlagenen § 8 Abs. 9 ergibt	Regelung ist nach dem Beschluss des Bundesrates nicht vorgesehen.	<i>BReg meint, Klärstellung sei wichtig für den Rechtsschutz.</i>
	§ 8a(6) Die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 2 bis 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen unterliegt der Nachprüfung nach dem Zweiten und Dritten Abschnitt des Vierten Teils des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen. Die Prüfungsmöglichkeiten der Aufsichtsbehörde der zuständigen Behörde bleiben unberührt.	§ 8 (9) Personen, die ein Interesse daran haben, die Verkehrsleistungen zu erbringen, die Gegenstand einer Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach Artikel 5 Absätze 2 bis 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind, können die Vergabeentscheidung im verwaltungsgerichtlichen Verfahren mit der Begründung anfechten, dass die Vergabe nach diesen Vorschriften unzulässig ist. Die Klage ist nur innerhalb von drei Monaten nach	§ 8a (5) Die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gemäß Absatz 3 unterliegt der Nachprüfung nach dem Zweiten und Dritten Abschnitt des Vierten Teils des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen. Die Prüfungsmöglichkeiten der Aufsichtsbehörde der zuständigen Behörde bleiben unberührt. <i>(Alternativ-Entwurf enthält in § 8 Abs. 9 ähnliche Regelung.</i>	<i>Rechtsschutz: Übereinstimmung zwischen Regierungsentwurf und Bundesrat. Unterschiede sind nur redaktionell.</i>

		<p>Veröffentlichung der Vergabeentscheidung zulässig, es sei denn, die Voraussetzungen des Artikels 5 fallen später weg; hierauf ist in der Veröffentlichung hinzuweisen. Rechtsbehelfe gegen Genehmigungsentscheidungen bleiben hiervon unberührt. Für Vergaben nach Artikel 5 Abs. 1 Satz 2 gelten die Vorschriften des Vierten Teils des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen.</p>		
			<p>§ 8a (6) Die zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 kann in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewähren. Das ausschließliche Recht darf sich nur auf den Schutz der Verkehrsleistungen beziehen, die Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind. Die zuständige Behörde bestimmt hierbei den räumlichen und zeitlichen Geltungsbereich sowie die Art der Personenverkehrsdienstleistungen, die unter Ausschluss anderer Betreiber zu erbringen sind. Dabei dürfen solche Verkehre, die das Fahrgastpotential der geschützten Verkehre nur unerheblich beeinträchtigen, nicht ausgeschlossen werden.</p>	<p>Beachte: Vom Bundesrat doppelt beschlossen vgl. § 8 Abs. 5, unterschiedlich ist nur die hier fehlende Klammerdefinition. BReg lehnt weiterhin ab.</p> <p>Im Alt.-E als § 8 Abs. 6 enthalten.</p>
	Neuer § 8 b Wettbewerbliches Vergabeverfahren			(Im Alt.-E. nicht enthalten)

	(1) Ein wettbewerbliches Vergabeverfahren nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 muss die Anforderungen nach Absatz 2 bis 7 erfüllen.	VDV und bdo lehnen die Einfügung des neuen § 8b ab.	Wie Regierungsentwurf (§ 8b im Alt.-E. nicht enthalten)	
	§ 8b (2) Die Bekanntmachung über das vorgesehene wettbewerbliche Vergabeverfahren muss allen in Betracht kommenden Bietern zugänglich sein. Sie kann auf der Internetseite www.bund.de veröffentlicht werden. Die Bekanntmachung muss alle für die Teilnahme an dem Vergabeverfahren erforderlichen Informationen enthalten, insbesondere Informationen über 1. den vorgesehenen Ablauf des wettbewerblichen Vergabeverfahrens, 2. vorzulegende Nachweise der Fachkunde, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit (Eignungsnachweise), 3. Anforderungen an die Übermittlung von Unterlagen sowie 4. Zuschlagskriterien einschließlich deren vorgesehener Gewichtung.	Ablehnung durch VDV und bdo (Begründung s. o.)	§ 8b (2) Die Bekanntmachung über das vorgesehene wettbewerbliche Vergabeverfahren muss allen in Betracht kommenden Bietern zugänglich sein. Sie kann auf der Internetseite www.bund.de veröffentlicht werden. Die Bekanntmachung muss alle für die Teilnahme an dem Vergabeverfahren erforderlichen Informationen enthalten, insbesondere Informationen über 1. den vorgesehenen Ablauf des wettbewerblichen Vergabeverfahrens, 2. vorzulegende Nachweise der Fachkunde, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit (Eignungsnachweise), 3. Anforderungen an die Übermittlung von Unterlagen sowie 4. Zuschlagskriterien einschließlich deren vorgesehener Gewichtung. (§ 8b im Alt.-E. nicht enthalten)	BReg übernimmt Formulierungsvorschlag BRat.
	(3) Als Nachweise nach Absatz 2 Satz 3 Nummer 2 dürfen nur Unterlagen und Angaben gefordert werden, die durch die von der Vergabe betroffenen Dienstleistungen gerechtfertigt sind. Die Dienstleistungen sind eindeutig und umfassend zu beschreiben, so dass alle in Betracht kommenden Bieter die Beschreibung im	Ablehnung (Begründung s. o.)	(Wie Regierungsentwurf, jedoch ohne dessen ursprünglichen Satz 1) § 8b (3) Die Dienstleistungen sind eindeutig und umfassend zu beschreiben, so dass alle in Betracht kommenden Bieter die Beschreibung im gleichen Sinne verstehen müssen und miteinander vergleichbare Angebote zu erwarten sind. Fristen sind	BReg akzeptiert Streichung des Satzes 1.

	<u>gleichen Sinne verstehen müssen und miteinander vergleichbare Angebote zu erwarten sind. Fristen sind unter Berücksichtigung der Komplexität der Dienstleistungen angemessen zu setzen.</u>		<u>unter Berücksichtigung der Komplexität der Dienstleistungen angemessen zu setzen.</u> (§ 8b im Alt.-E. nicht enthalten)	
	<u>§ 8b (4) Die Teilnehmer an dem wettbewerblichen Vergabeverfahren sind gleich zu behandeln. Der Zuschlag ist auf das unter Berücksichtigung aller Umstände wirtschaftlichste Angebot zu erteilen.</u>	Ablehnung (Begründung s. o.)	<u>Absatz 4 im Regierungsentwurf ist zu streichen.</u> (§ 8b im Alt.-E. nicht enthalten)	<i>BReg meint, „wegen gleicher Interessenlage“ müsse die Zuschlagserteilung auf das wirtschaftlichste Angebot übernommen werden.</i>
	<u>§ 8b (5) Werden Unteraufträge zugelassen, kann vorgegeben werden, dass die Übertragung von Unteraufträgen nach wettbewerblichen Grundsätzen vorzunehmen ist.</u>	Ablehnung (Begründung s. o.)	<u>Wie Regierungsentwurf</u> (§ 8b im Alt.-E. nicht enthalten)	
	<u>§ 8b (6) Das Vergabeverfahren ist vom Beginn fortlaufend zu dokumentieren. Alle wesentlichen Entscheidungen sind zu begründen.</u>	Ablehnung (Begründung s. o.)	<u>(6) Das Vergabeverfahren ist vom Beginn fortlaufend zu dokumentieren. (Kein Satz 2)</u> (§ 8b im Alt.-E. nicht enthalten)	<i>BReg weiter für Satz 2.</i>
	<u>§ 8b (7) Der Aufgabenträger hat die nicht berücksichtigten Bieter über den Namen des ausgewählten Unternehmens, über die Gründe für ihre Nichtberücksichtigung und über den frühesten Zeitpunkt der Beauftragung unverzüglich zu informieren. Die §§ 101a und 101b des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen gelten entsprechend.</u>	Ablehnung (Begründung s. o.)	<u>(7) Der Aufgabenträger hat die nicht berücksichtigten Bieter über den Namen des ausgewählten Unternehmens, über die Gründe für ihre Nichtberücksichtigung und über den frühesten Zeitpunkt der Beauftragung unverzüglich zu informieren. (Kein Satz 2)</u> (§ 8b im Alt.-E. nicht enthalten)	<i>Streichung Satz 2 bedeutet: Keine Geltung der §§ 101a und 101b GWB im wettbewerblichen Vergabeverfahren. BReg weiter für Satz 2.</i>

§ 12 Antragstellung	§ 12 Antragstellung			
<p>(1) Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung soll enthalten</p> <p>1. in allen Fällen</p> <p>a) Namen sowie Wohn- und Betriebs-sitz des Antragstellers, bei natürlichen Personen außerdem Geburtstag und Geburtsort,</p> <p>b) Angaben darüber, ob der Antragsteller bereits eine Genehmigung für eine Verkehrsart besitzt oder besessen hat,</p> <p>c) eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan (§ 8 Abs. 3 Satz 3);</p> <p>...</p>	<p>(1) Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung soll enthalten</p> <p>1. in allen Fällen</p> <p>a) Namen sowie Wohn- und Betriebs-sitz des Antragstellers, bei natürlichen Personen außerdem Geburtstag und Geburtsort,</p> <p>b) Angaben darüber, ob der Antragsteller bereits eine Genehmigung für eine Verkehrsart besitzt oder besessen hat,</p> <p>c) eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan (§ 8 Abs. 3 Satz 3),</p> <p>d) <u>Beginn und Ende der beantragten Geltungsdauer,</u></p> <p>e) <u>gegebenenfalls den Nachweis über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne von Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007;</u></p>	<p>Vorschlag zu Buchstabe d) wird von VDV und bdo unterstützt.</p> <p>VDV und bdo schlagen folgende abweichende Formulierung im Buchstaben e) vor, damit der Eindruck vermieden wird, die Genehmigungsbehörde prüfe im Genehmigungsverfahren auch das Beihilferecht:</p> <p>e) gegebenenfalls <u>die Bestätigung der zuständigen Behörde</u> über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne von Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007</p>	<p>Bundesrat: Wie Regierungsentwurf, jedoch ohne den letzten Satz: „Bei einem Personenfernverkehr ...“ (Dies betrifft die mit dem Antrag vorzulegenden Unterlagen)</p>	<p>BReg weiter für den letzten Satz zu den Antragsunterlagen im Fernverkehr.</p>

	<p>...</p> <p>Bei einem Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) genügt abweichend von Satz 1 Nummer 3 Buchstabe a eine Übersichtskarte, in der die beantragte Strecke mit Haltestellen eingezeichnet ist und abweichend von Satz 1 Nummer 3 Buchstabe d der Fahrplan.</p>	<p>...</p> <p>Der VDV lehnt die Vorschläge zur Fernbusliberalisierung weitgehend ab, also auch den nebenstehenden Satz. Der bdo begrüßt die Fernbusliberalisierung.</p>		
	<p>§ 12 (1a) Um bestimmte Standards des beantragten Verkehrs verbindlich zuzusichern, kann der Antragsteller dem Genehmigungsantrag weitere Bestandteile hinzufügen, die als verbindliche Zusicherungen zu bezeichnen sind.</p>	<p>VDV und bdo stimmen diesem Vorschlag zu.</p>	<p>Wie Regierungsentwurf</p>	<p>Allgemeiner Konsens</p>
	<p>§ 12 (5) Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr ist spätestens zwölf Monate vor dem Beginn des beantragten Geltungszeitraums zu stellen. Die Genehmigungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen, wenn kein genehmigungsfähiger Antrag gestellt worden ist. Die Genehmigungsbehörde kann andere Termine setzen. Sie muss hierauf in der Bekanntmachung nach § 18 hinweisen. Danach sind Ergänzungen und Änderungen von Anträgen nur dann zulässig, wenn sie von der Genehmigungsbehörde im öffentlichen</p>	<p>VDV und bdo stimmen diesem Vorschlag zu.</p>	<p>Wie Regierungsentwurf (Alternativentwurf: Redaktionelle Unterschiede)</p>	<p>Inhaltlich allgemeiner Konsens</p>

	Verkehrsinteresse angeregt worden sind.			
		<p>VDV und bdo fordern zur Herstellung von Rechtssicherheit in Deutschland die bundeseinheitliche Festschreibung eines Nachbesserungsrechts zugunsten des bisherigen Betreibers wie folgt:</p> <p>(6) Werden mehrere Anträge auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr für die gleiche oder im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung gestellt, ist dem bisherigen Betreiber Gelegenheit zu geben, auf alle eingegangenen Anträge binnen einen Monats nach Kenntniserlangung zu reagieren. Der bisherige Betreiber hat innerhalb dieser Frist die Möglichkeit, seinen Antrag abzuändern (Nachbesserungsantrag).</p>		
	§ 12 (6) Beabsichtigt die zuständige Behörde die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 2 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 oder nach dem Vierten Teil des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen, ist der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen	§ 12 (7) Beabsichtigt die zuständige Behörde die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 1 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, ist der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr spätestens drei Monate nach	§ 12 (6) Beabsichtigt die zuständige Behörde die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 2 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 oder nach dem Vierten Teil des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen, ist der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen	Hinweis: Der unterschiedliche Wortlaut in S. 1 ist nur redaktionell; streitig der Klammerzusatz in S. 1 des VDV/bdo-Entwurfs. Satz 3 des Alternativ-

	<p>oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr spätestens drei Monate nach der Veröffentlichung nach § 8a Absatz 2 Satz 2 und Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu stellen. Die Genehmigungsbehörde kann im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger verspätete Anträge zulassen.</p>	<p>der Veröffentlichung nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu stellen Ausschlussfrist. Die Genehmigungsbehörde kann im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger verspätete Anträge zulassen.</p>	<p>oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr spätestens drei Monate nach der Veröffentlichung nach § 8a Absatz 2 Satz 2 und Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu stellen. Die Genehmigungsbehörde kann im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger verspätete Anträge zulassen. [Alternativentwurf zusätzlich:] <u>Das Einvernehmen gemäß Satz 2 gilt als erteilt, wenn der von dem Aufgabenträger beauftragte Verkehr den im Rahmen der Vorabbekanntmachung gesetzten Anforderungen gemäß § 13 Abs. 2a Satz 3 und 4 nicht entspricht.</u></p>	<p>entwurfs wird als nicht ausreichend abgelehnt, vgl. Stellungnahme, Seite 5.</p>
	<p>(7) Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr im Sinne von § 8a Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 soll spätestens sechs Monate vor dem Beginn der beantragten Geltungsdauer gestellt werden. Die Genehmigungsbehörde kann auf Antrag die Frist verkürzen.</p>	<p>VDV und bdo stimmen diesem Vorschlag mit der Maßgabe zu, den Satzteil „§ 8a Absatz 1 Satz 1“ durch „§ 8 Absatz 5 Satz 1“ zu ersetzen (Folgeränderung aufgrund der Ablehnung des § 8a).</p>	<p>Wie Regierungsentwurf Alternativentwurf: Lediglich redaktionelle Unterschiede</p>	<p>Allgemeiner Konsens, lediglich redaktionelle Unterschiede</p>
	<p>(8) Die Absätze 5 und 6 gelten nicht für den Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1).</p>	<p>Der VDV lehnt die Vorschläge zur Fernbusliberalisierung weitgehend ab, der bdo begrüßt sie.</p>	<p>Wie Regierungsentwurf Alternativentwurf: <u>Absatz 5 gilt nicht für den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, der nicht</u></p>	

			<u>zum öffentlichen Personennahverkehr im Sinne des § 8 Absatz 1 gehört und auch keine Sonderform des Linienverkehrs nach § 43 darstellt (Personenfernverkehr).“</u>	
§ 13 Voraussetzung der Genehmigung	§ 13 Voraussetzung der Genehmigung			
<p>(2) Beim Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigung zu versagen, wenn</p> <p>1. der Verkehr auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes hierfür nicht eignen, oder</p>	<p>(2) Beim Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigung zu versagen, wenn</p> <p>1. der Verkehr auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes hierfür nicht eignen,</p>	<p><i>VDV und bdo fordern eine Erweiterung der Versagungsgründe zur Absicherung von Verkehren, die Gegenstand eines ausschließlichen Rechtes sind wie folgt:</i></p> <p><u>2. der beantragte Verkehr ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verletzt, das von der zuständigen Behörde in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unter Beachtung der in § 8 Absatz 6 genannten Voraussetzungen gewährt wurde.</u></p> <p><i>Im Hinblick auf den Personenfernverkehr fordert der VDV (nicht der bdo) die zusätzliche Einfügung des folgen-</i></p>	<p>(2) Beim Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigung zu versagen, wenn</p> <p>1. der Verkehr auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes hierfür nicht eignen,</p> <p><u>2. der beantragte Verkehr ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verletzt, das von der zuständigen Behörde nach § 8a Absatz 1 in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unter Beachtung der in § 8a Absatz 6 genannten Voraussetzungen gewährt wurde,</u></p> <p><u>3. im Eisenbahnverkehr,</u> <u>a) der beantragte Verkehr ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verletzt,</u></p>	<p>BReg weiter für ihre Fassung von Abs. 2. Grundsätzlich abgelehnt wird Vergabe ausschließlicher Rechte im Eisenbahnverkehr.</p>

<p>2. durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere wenn</p> <p>a) der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann,</p> <p>b) der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen,</p> <p>c) die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmen oder Eisenbahnen die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden Frist und soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr handelt, unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 3 selbst durchzuführen bereit sind.</p>	<p>2. durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere wenn</p> <p>a) der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann,</p> <p>b) der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen,</p> <p>c) die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmen oder Eisenbahnen bereit sind, die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden Frist und, soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr handelt, unter den Voraussetzungen des § 8 Absatz 3 selbst durchzuführen, oder</p>	<p>den Versagungsgrundes:</p> <p><u>3. der beantragte Verkehr auf den betreffenden Teilstrecken Personenverkehrsdienste mit Eisenbahnen im Hinblick auf das Fahrgastpotential mehr als nur unerheblich beeinträchtigen würde, für die im Rahmen eines Dienstleistungsauftrages Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewährt werden,</u></p> <p>4. durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere wenn</p> <p>a) der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann,</p> <p>b) der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen,</p> <p>c) die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmen oder Eisenbahnen bereit sind, die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer von der Ge-</p>	<p><u>das von der gemäß § 4 des Regionalisierungsgesetzes zuständigen Behörde in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Schienenpersonennahverkehr nach § 2 Absatz 5 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes unter Beachtung der in § 8a Absatz 6 genannten Voraussetzungen gewährt wurde oder</u></p> <p><u>b) der beantragte Verkehr auf den betreffenden Teilstrecken Personenverkehrsdienste mit Eisenbahnen beeinträchtigt, für die im Rahmen eines Dienstleistungsauftrages Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewährt werden,</u></p> <p><u>4.</u> durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen <u>im öffentlichen Personennahverkehr</u> beeinträchtigt werden, insbesondere <u>wenn</u></p> <p>a) der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann,</p> <p>b) der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen <u>oder Eisenbahnen</u> bereits wahrnehmen,</p> <p>c) die für die Bedienung dieses Ver-</p>	
---	--	--	---	--

	<p>d) der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.</p> <p>Satz 1 Nummer 2 gilt nicht für den Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1).</p>	<p>nehmigungsbehörde festzusetzenden Frist und, soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr handelt, unter den Voraussetzungen des § 8 Absatz 3 selbst durchzuführen, oder</p> <p><i>VDV und bdo stimmen dem Änderungsvorschlag zum Buchstaben d) mit der hervorgehobenen Ergänzung um das Wort „rechtmäßig“ zu:</i></p> <p>d) <u>der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 rechtmäßig festgelegten Linienbündel herauslösen würde.</u></p> <p><i>Der VDV lehnt die Vorschläge zur Fernbusliberalisierung weitgehend ab, der bdo begrüßt sie.</i></p>	<p>kehrs vorhandenen Unternehmer oder Eisenbahnen die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden Frist und soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr handelt, unter den Voraussetzungen des § 8 Absatz 3 selbst durchzuführen bereit sind, oder</p> <p>d) weil er einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel oder vorhandenen Verkehrsnetz herauslösen würde.</p> <p><i>(Alternativentwurf: Buchstabe c) mit der Formulierung „und, soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr handelt“)</i></p>	<p>(Beachte: Abweichende Reihenfolge in d)</p>
<p>(2a) Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 2 und 3 nicht in Einklang steht.</p>	<p>(2a) Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des <u>§ 8 Abs. 3</u> nicht in Einklang steht.</p>	<p><i>VDV und bdo fordern eine weitergehende Reichweite des Nahverkehrsplans im Genehmigungsverfahren wie folgt:</i></p> <p>(2a) Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 2 und 3 nicht in Einklang steht; die Genehmigung ist in der Regel zu versagen, wenn sie mit den Rahmenvorgaben</p>	<p>(2a) Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 nicht in Einklang steht. Die Genehmigung ist zu versagen, wenn ein in der Frist nach § 12 Absatz 6 gestellter Antrag die in der Vorabbekanntmachung nach § 8a Absatz 2 beschriebenen Anforde-</p>	<p><i>BReg lehnt „rigorose Bindung an den geplanten Dienstleistungs-</i></p>

		<p><u>eines Nahverkehrsplans nicht in Einklang steht, der unter Beachtung der folgenden Sätze zustande gekommen ist (verbindlicher Nahverkehrsplan). Es wird vermutet, dass die vorhandene Verkehrsbedienun- gen den Verkehrsbedürfnissen ent- spricht. Der Entwurf des Nahver- kehrsplans ist den vorhandenen Unternehmern zur Stellungnahme binnen einer Frist von 3 Monaten zu übermitteln. Erhebt ein Unterneh- mer Einwendungen, führt der Auf- gabenräger einen öffentlichen Erör- terungstermin mit dem Ziel einer Einigung durch. Das Verfahren kann sich auf räumliche und inhaltliche Teile des Nahverkehrsplans bezie- hen.</u></p>	<p><u>rungen nicht erfüllt oder sich nur auf Teilleistungen bezieht. In der Vorab- bekanntmachung sind die mit dem beabsichtigten Dienst- leistungsauftrag verbundenen An- forderungen für Fahrplan, Beför- derungsentgelt und Standards anzu- geben. Es kann angegeben werden, inwieweit eine Vergabe als Gesamt- leistung beabsichtigt ist (Netz, Teil- netz, Linienbündel). Die Angaben können auch durch Verweis auf bestimmte Inhalte des Nahver- kehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 oder durch Verweis auf andere öf- fentlich zugängliche Dokumente geleistet werden.</u></p> <p><i>(Alternativentwurf: Lediglich redakti- onelle Unterschiede)</i></p>	<p><i>auftrag“ ab.</i></p>
	<p><u>(2b) Werden im öffentlichen Perso- nennahverkehr mehrere Anträge gestellt, die sich ganz oder zum Teil auf die gleiche oder eine im Wesent- lichen gleiche Verkehrsleistung im öffentlichen Personennahverkehr beziehen, ist der Unternehmer aus- zuwählen, der die beste Verkehrsbe- dienung anbietet. Hierbei sind insbe- sondere die Festlegungen eines Nah- verkehrsplans im Sinne des § 8 Ab- satz 3 zu berücksichtigen.</u></p>	<p><i>VDV und bdo stimmen diesem Ergän- zungsvorschlag zu.</i></p>	<p><u>(2b) Werden im öffentlichen Perso- nennahverkehr mehrere Anträge gestellt, die sich ganz oder zum Teil auf die gleiche oder im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung beziehen, so ist die Auswahl des Unternehmers danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsbedienun- g anbietet. Im öffentlichen Personennahverkehr sind hierbei insbesondere die Festle- gungen eines Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 zu berücksich- tigen.“</u></p>	<p><i>Lediglich redakti- onelle Unter- schiede. BReg akzeptiert Formu- lierung des BRates zu Satz 1.</i></p>
	<p><u>(2c) Auf Antrag des Aufgabenrägers ist die Genehmigungsbehörde ver-</u></p>	<p><i>VDV und bdo stimmen Satz 1 als Verfahrensvereinfachung zu.</i></p>	<p><u>(2c) Auf Antrag des Aufgabenrägers ist die Genehmigungsbehörde ver-</u></p>	<p><i>BReg übernimmt Satz 1.</i></p>

	<p><u>pflichtet, die Erfüllung der in § 13 Absatz 1 sowie Absatz 2 Nummer 1 genannten Voraussetzungen bereits im Verfahren der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu prüfen.</u> (Neu durch Gegenäußerung aufgenommen.)</p>	<p><i>Satz 2 ist abzulehnen, denn es handelt sich nicht nur um eine Verfahrensregelung, sondern um eine Beschränkung des materiellen Prüfungsumfangs im Genehmigungsverfahren.</i></p>	<p><u>pflichtet, die Erfüllung der in § 13 Absatz 1 sowie Absatz 2 Nummer 1 genannten Voraussetzungen bereits im Verfahren der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu prüfen. Das Landesrecht kann vorsehen, dass die Liniengenehmigung bei Vorliegen der Voraussetzungen mit dem Abschluss des öffentlichen Dienstleistungsauftrages für dessen Laufzeit als erteilt gilt.</u></p>	
<p>§ 13a Voraussetzung der Genehmigung bei gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen</p>	<p>§ 13a Voraussetzung der Genehmigung bei gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen</p>			
<p>(1) Die Genehmigung ist zu erteilen, soweit diese für die Umsetzung einer Verkehrsleistung aufgrund einer Auferlegung oder Vereinbarung im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates erforderlich ist und dabei diejenige Lösung gewählt worden ist, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit mit sich bringt. § 13 Abs. 1 und 2 Nr. 1 sowie § 14 sind anzuwenden. Als geringste Kosten für die Allgemeinheit im Sinne dieser Vorschrift gelten die von der nach Landesrecht zuständigen Behörde nach den Vorschriften einer vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung nach § 57 Abs. 1 Nr. 7 erlassenen Verordnung ermittelten Kosten der zu beurteilenden Verkehrsleistung.</p>	<p>Streichung</p>	<p><i>VDV und bdo stimmen dem Streichungsvorschlag zu.</i></p>	<p><i>Streichung</i></p>	<p>Konsens: Streichung</p>
<p>(2) Die Genehmigung ist zu versagen,</p>	<p>Streichung</p>	<p><i>VDV und bdo stimmen dem Strei-</i></p>	<p><i>Streichung</i></p>	

<p>wenn für die Umsetzung der Verkehrsleistung im Sinne des Absatzes 1 nicht diejenige Lösung gewählt worden ist, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit mit sich bringt, oder bei der Auferlegung oder Vereinbarung der Grundsatz der Gleichbehandlung verletzt worden ist.</p>		<p><i>chungsvorschlag zu.</i></p>		
<p>§ 14 Anhörverfahren</p>	<p>§ 14 Anhörungsverfahren</p>			
<p>(1) Vor der Entscheidung über den Antrag auf Erteilung der Genehmigung für die Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen oder mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr hat die Genehmigungsbehörde</p> <p>1. die Unternehmer, die im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs Eisenbahn-, Straßenbahn-, Obusverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen betreiben, zu hören; 2. die Stellungnahmen der im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs liegenden Gemeinden, bei kreisangehörigen Gemeinden auch der Landkreis, der örtlich zuständigen Träger der Straßenbaulast, der nach Landesrecht zuständigen Planungsbehörden und der für die Gewerbeaufsicht zuständigen Behörden sowie anderer Behörden, deren Aufgaben durch den Antrag berührt werden, einzuholen;</p>	<p>(1) Vor der Entscheidung über den Antrag auf Erteilung der Genehmigung für die Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen oder mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr hat die Genehmigungsbehörde</p> <p>1. die Unternehmer, die im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs Eisenbahn-, Straßenbahn-, Obusverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen betreiben, zu hören;</p> <p>2. die Stellungnahmen der im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs liegenden Gemeinden, bei kreisangehörigen Gemeinden auch der Landkreise, <u>der Aufgabenträger und der Verbundorganisationen, soweit diese Aufgaben für die Aufgabenträger oder Unternehmer wahrnehmen</u>, der örtlich zuständigen Träger der Straßenbaulast, der nach Landesrecht zuständigen Planungs-</p>	<p><i>Änderungsvorschlag in der Nr. 2 des Reg-E entspricht inhaltlich dem Verbändevorschlag. Deshalb können VDV und bdo hier zustimmen.</i></p>		

<p>3. die Industrie- und Handelskammern, die betroffenen Fachgewerkschaften und die Fachverbände der Verkehrtreibenden gutachtlich zu hören; sie kann auch weitere Stellen hören.</p>	<p>behörden und der für Gewerbeaufsicht zuständigen Behörden sowie anderer Behörden, deren Aufgaben durch den Antrag berührt werden, einzuholen,</p> <p>3. die Industrie- und Handelskammern, die betroffenen Fachgewerkschaften und die Fachverbände der Verkehrtreibenden gutachtlich zu hören; sie kann auch weitere Stellen hören.</p> <p>Bei einem Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr ist das Anhörungsverfahren erst nach dem Ablauf der Antragsfrist in § 12 Absatz 5 oder 6 durchzuführen.</p>	<p>VDV und bdo erklären sich mit dem Änderungsvorschlag mit der Maßgabe einverstanden, dass die Formulierung „Antragsfrist in § 12 Absatz 5 oder 6“ durch die Formulierung „Fristen in § 12 Absatz 5, 6 oder 7“ ersetzt wird. (Hier nur Folgeänderung)</p>		
<p>(3) Die Genehmigungsbehörde kann von der Durchführung des Anhörungsverfahrens absehen, wenn sie aus eigener Kenntnis der Sachlage dem Antrag nicht entsprechen will oder in den Fällen des § 2 Abs. 2 die Durchführung des Anhörungsverfahrens nicht zur Sachverhaltsaufklärung erforderlich ist. Wird bei einem Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen ein Kraftfahrzeug austausch beantragt, ist davon abzusehen.</p>	<p>(3) Die Genehmigungsbehörde kann von der Durchführung des <u>Anhörungsverfahrens</u> absehen, wenn sie aus eigener Kenntnis der Sachlage dem Antrag nicht entsprechen will oder in den Fällen des § 2 Abs. 2 die Durchführung des <u>Anhörungsverfahrens</u> nicht zur Sachverhaltsaufklärung erforderlich ist. Wird bei einem Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen ein Kraftfahrzeug austausch beantragt, ist davon abzusehen.</p>	<p>VDV und bdo stimmen diesem Änderungsvorschlag zu.</p>		

	(5) Bei Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung für grenzüberschreitende Gelegenheitsverkehre oder für Transitverkehre sind die Absätze 1 bis 4 nicht anzuwenden. <u>Bei Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung für einen Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) sind nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 nur die Unternehmer zu hören, deren Rechte nach § 13 Absatz 2 berührt sein können.</u>	<i>BReg-Formulierung ist Folgeregelung zur Fernbusliberalisierung.</i> <i>Der VDV lehnt die Vorschläge zur Fernbusliberalisierung weitgehend ab, der bdo begrüßt sie.</i>	(5) Bei Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung für grenzüberschreitende Gelegenheitsverkehre oder für Transitverkehre sind die Absätze 1 bis 4, <u>bei Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung für einen Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) ist Absatz 1 Nummer 1 nicht anzuwenden.</u>	<i>BReg lehnt BRat-Formulierung ab, da auch bei Fernverkehrs-antrag Nahverkehrs-unternehmer beeinträchtigt sein kann.</i>
§ 15 Erteilung und Versagung der Genehmigung	§ 15 Erteilung und Versagung der Genehmigung			
(1) Die Entscheidung über den Antrag erfolgt schriftlich; sie ist den Antragstellern und, soweit diese Einwendungen erhoben haben, auch den in § 14 Abs. 1 Nr. 1 und 2 genannten Personen und Stellen zuzustellen. Über den Antrag ist innerhalb von 3 Monaten nach Eingang bei der Genehmigungsbehörde zu entscheiden. Kann die Prüfung des Antrags in dieser Zeit nicht abgeschlossen werden, ist die Frist vor ihrem Ablauf in einem den Antragstellern mitzuteilenden Zwischenbescheid um den Zeitraum zu verlängern, der notwendig ist, um die Prüfung abschließen zu können. Die Verlängerung der in Satz 2 be-	(1) Die Entscheidung über den Antrag erfolgt schriftlich; sie ist den Antragstellern und, soweit diese Einwendungen erhoben haben, auch den in § 14 Abs. 1 Nr. 1 und 2 genannten Personen und Stellen zuzustellen. Über den Antrag ist innerhalb von 3 Monaten nach Eingang bei der Genehmigungsbehörde zu entscheiden. Kann die Prüfung des Antrags in dieser Zeit nicht abgeschlossen werden, ist die Frist vor ihrem Ablauf in einem den Antragstellern mitzuteilenden Zwischenbescheid um den Zeitraum zu verlängern, der notwendig ist, um die Prüfung abschließen zu können. Die Verlängerung der in Satz 2 be-	<i>VDV und bdo erklären sich mit dem Änderungsvorschlag mit der Maßgabe einverstanden, dass die Formulierung „Antragsfrist in § 12 Absatz 5</i>		Inhaltlich allgemeines Einvernehmen

<p>zeichneten Frist darf höchstens 3 Monate betragen. Die Genehmigung gilt als erteilt, wenn sie nicht innerhalb der Frist versagt wird.</p>	<p>zeichneten Frist darf höchstens 3 Monate betragen. Die Genehmigung gilt als erteilt, wenn sie nicht innerhalb der Frist versagt wird. <u>Die Frist für eine Entscheidung über einen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr beginnt frühestens mit dem ersten Kalendertag nach dem Ablauf der Antragsfrist in § 12 Absatz 5 oder 6.</u></p>	<p>oder 6“ durch die Formulierung „Fristen in § 12 Absatz 5, 6 oder 7“ ersetzt wird.</p> <p>(Hier nur Folgeänderung, daher nicht gesondert markiert.)</p>		
	<p><u>§ 15 (3) Die Genehmigung kann unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden, sofern sich diese Nebenbestimmungen im Rahmen des Gesetzes und der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen halten. Wurden dem Genehmigungsantrag weitere Bestandteile im Sinne von § 12 Absatz 1a hinzugefügt, so ist deren Einhaltung durch eine Auflage zur Genehmigung abzusichern, in deren Kontrolle der Aufgabenträger auf dessen Wunsch eingebunden werden soll.</u></p> <p>(Satz 2 durch Gegenäußerung übernommen.)</p>	<p>(3) Die Genehmigung kann unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden, sofern sich diese Nebenbestimmungen im Rahmen des Gesetzes und der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen halten. <u>Wurden dem Genehmigungsantrag weitere Bestandteile im Sinne von § 12 Absatz 1a hinzugefügt, so ist deren Einhaltung durch eine Auflage zur Genehmigung abzusichern.</u></p> <p>(Satz 2 ohne zweiten Halbsatz)</p>	<p>(3) Die Genehmigung kann unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden, sofern sich diese Nebenbestimmungen im Rahmen des Gesetzes und der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen halten. <u>Wurden dem Genehmigungsantrag weitere Bestandteile im Sinne von § 12 Absatz 1a hinzugefügt, so ist deren Einhaltung durch eine Auflage zur Genehmigung abzusichern, in deren Kontrolle der Aufgabenträger auf dessen Wunsch eingebunden werden soll.</u></p>	<p><i>BReg stimmt Satz 2 des BRates zu.</i></p>
<p>§ 16 Geltungsdauer der Genehmigung</p>	<p>§ 16 Geltungsdauer der Genehmigung</p>			
<p>(1) Die Geltungsdauer der Genehmigung für Straßenbahn- und Obusverkehr ist so zu bemessen, daß sie mindestens der gewöhnlichen</p>	<p><u>(1) Die Geltungsdauer der Genehmigung für Straßenbahn- und Obusverkehr beträgt höchstens 15 Jahre. Sie kann unter den Vorausset-</u></p>	<p><i>VDV und bdo stimmen diesen Änderungsvorschlägen zu.</i></p>	<p><i>(Keine Änderungen)</i></p>	

<p>Nutzungsdauer der Betriebsanlagen entspricht. Bei Wiedererteilung der Genehmigung ist die Geltungsdauer so zu bemessen, daß sie mit Vereinbarungen und Entscheidungen über die Benutzung öffentlicher Straßen nach § 31 Abs. 2 und 5 in Einklang steht; sie beträgt höchstens 25 Jahre.</p>	<p>zungen des Artikels 4 Absatz 3 Satz 2 und Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für einen längeren Zeitraum festgelegt werden. Bei Wiedererteilung der Genehmigung ist die Geltungsdauer so zu bemessen, dass die Genehmigung mit Vereinbarungen und Entscheidungen über die Benutzung öffentlicher Straßen nach § 31 Absatz 2 und 5 in Einklang steht. Ist die beantragte Verkehrsleistung Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, darf die Geltungsdauer der Genehmigung die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nicht überschreiten.</p>			
<p>(2) Die Genehmigungsdauer der Genehmigung für Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist unter Berücksichtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen zu bemessen. Sie beträgt höchstens acht Jahre. Im Öffentlichen Personennahverkehr ist § 8 Abs. 3 zu beachten.</p>	<p>(2) Die Geltungsdauer der Genehmigung für Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist unter Berücksichtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen zu bemessen. Sie beträgt höchstens zehn Jahre. Die Genehmigung kann unter den Voraussetzungen des Artikels 4 Absatz 3 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für einen längeren Zeitraum festgelegt werden. Ist die beantragte Verkehrsleistung Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, darf die Geltungsdauer der Genehmigung die Laufzeit des öffentlichen Dienstleis-</p>	<p>VDV und bdo stimmen diesem Änderungsvorschlag zu.</p>	<p>(Keine Änderungen)</p>	

	tungsauftrages nicht überschreiten. Im öffentlichen Personennahverkehr ist § 8 Absatz 3 zu beachten.			
		Alternativentwurf zu § 16 Abs 2a entspricht nicht VDV/bdo-Vorschlag.	[Alternativentwurf zusätzlich:] <u>§ 16 (2a) Steht im öffentlichen Personennahverkehr ein Genehmigungsantrag im Sinne von § 8 Absatz 4 mit den Vorgaben eines Nahverkehrsplans im Sinne von § 8 Absatz 3 nicht in Einklang und sichert die nach § 8 Absatz 5 zuständige Behörde der Genehmigungsbehörde den Abschluss eines den Vorgaben des Nahverkehrsplans entsprechenden öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu, so ist die Geltungsdauer der Genehmigung so zu bemessen, dass sie zu dem Zeitpunkt endet, den die zuständige Behörde als Zeitpunkt der geplanten Betriebsaufnahme des zugesicherten Verkehrs anqibt. Setzt die zuständige Behörde ihre Zusicherung nicht um, so ist die Geltungsdauer der Genehmigung unter Beachtung der Absätze 1 und 2 neu festzusetzen.</u>	
§ 17 Genehmigungsurkunde		§ 17 Genehmigungsurkunde		
(1) Die Genehmigungsurkunde muss enthalten: 1, Name , Wohn- und Betriebssitz des Unternehmers		VDV und bdo schlagen eine Ergänzung zur Absicherung des Zusammenspiels zwischen Genehmigung und öffentlichem Dienstleistungsauftrag wie folgt vor: (1) Die Genehmigungsurkunde muss enthalten:		

<p>... 8. ...Kraftfahrzeuge</p>		<p>... neu: 9. gegebenenfalls die Bezeichnung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach § 8 Abs. 5.</p>		
<p>§ 18</p>	<p><u>§ 18 Informationspflicht der Genehmigungsbehörde</u></p>			
<p>(weggefallen)</p>	<p>(1) Die Genehmigungsbehörde hat ein Verzeichnis aller Genehmigungen, die im öffentlichen Personennahverkehr für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr bestehen, am Ende jedes Kalenderjahres im Amtsblatt der Europäischen Union bekannt zu machen. Die Bekanntmachung muss folgende Angaben enthalten: 1. die Linienführung, 2. die Geltungsdauer, 3. einen Hinweis darauf, dass der Antrag auf Genehmigung für den weiteren Betrieb des Verkehrs in den Fristen des § 12 Absatz 5 Satz 1 oder Absatz 6 Satz 1 gestellt werden kann.</p> <p>(2) In die Bekanntmachung nach Absatz 1 können die nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und die nach § 8a Absatz 2 Satz 2 dieses Gesetzes vorgeschriebenen Informationen der zuständigen Behörde aufgenommen werden. In diesem Fall ist die dreimonatige</p>	<p>VDV und bdo stimmen diesen Änderungsvorschlägen inhaltlich zu; allerdings müssen die §§-Verweise redaktionell an die Verbändevorschläge angepasst werden.</p>	<p>Alternativentwurf: nur andere §§-Verweise</p>	<p>Inhaltlich allgemeines Einverständnis</p>

	<u>Frist für den Antrag auf Genehmigung eines Verkehrs abweichend von § 12 Absatz 6 Satz 1 besonders festzulegen.</u>			
§ 20 Einstweilige Erlaubnis	§ 20 Einstweilige Erlaubnis			
(3) Die einstweilige Erlaubnis erlischt nach sechs Monaten, soweit sie nicht vorher widerrufen wird. Sie begründet keinen Anspruch auf Erteilung einer Genehmigung. § 15 Abs. 3 und 5 gilt entsprechend.	<u>(3) Die einstweilige Erlaubnis erlischt nach sechs Monaten, soweit sie nicht vorher widerrufen wird. In den Fällen des Artikels 5 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 kann die einstweilige Erlaubnis auf bis zu zwei Jahre befristet werden. Sie begründet keinen Anspruch auf Erteilung einer Genehmigung. § 15 Abs. 3 und 5 gilt entsprechend.</u>	<i>VDV und bdo stimmen diesem Änderungsvorschlag zu.</i>	<i>Wie Regierungsentwurf</i>	<i>Allg. Einvernehmen</i>
§ 21 Betriebspflicht	§ 21 Betriebspflicht			
(1) Der Unternehmer ist verpflichtet, den ihm genehmigten Betrieb aufzunehmen und während der Geltungsdauer der Genehmigung den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Stand der Technik entsprechend aufrechtzuerhalten.	<u>(1) Der Unternehmer ist verpflichtet, den ihm genehmigten Betrieb aufzunehmen und während der Geltungsdauer der Genehmigung den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Stand der Technik entsprechend aufrechtzuerhalten. Gegenstand der Betriebspflicht sind alle Bestandteile der Genehmigung und die nach § 12 Absatz 1a zugesicherten Bestandteile des Genehmigungsantrages.</u>	<i>VDV und bdo stimmen diesem Änderungsvorschlag in der Fassung des Regierungsentwurfs zu. Satz 2 in der Fassung des Bundesrates zur Barrierefreiheit wird abgelehnt.</i>	(1) Der Unternehmer ist verpflichtet, den ihm genehmigten Betrieb aufzunehmen und während der Geltungsdauer der Genehmigung den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Stand der Technik entsprechend aufrechtzuerhalten. <u>Der Betrieb ist barrierefrei zu organisieren, soweit nicht nach Maßgabe der Genehmigung im begründeten Einzelfall Einschränkungen der Barrierefreiheit gestattet sind.</u> <u>Gegenstand der Betriebspflicht sind alle Bestandteile der Genehmigung und die nach § 12 Absatz 1a zugesicherten Bestandteile des Genehmigungsantrages.</u>	<i>BReg lehnt Vorschlag zur Barrierefreiheit ab und hält umfassende Prüfung auch im Hinblick auf EU-Fahrgastrechte-VO und UN-Behindertenrechtskonvention für erforderlich.</i>

<p>§ 21 (3) Die Genehmigungsbehörde kann dem Unternehmer auferlegen, den von ihm betriebenen Verkehr zu erweitern oder zu ändern, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen es erfordern und es dem Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung zugemutet werden kann. Für das Verfahren gelten die §§ 14, 15 und 17 entsprechend.</p>	<p>(3) Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigungsbehörde dem Unternehmer auferlegen, den von ihm betriebenen Verkehr zu erweitern oder zu ändern, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen es erfordern und es dem Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung zugemutet werden kann. Für das Verfahren gelten die §§ 14, 15 und 17 entsprechend.</p>	<p>VDV und bdo schlagen folgende Formulierung vor, um Rechtsunsicherheit im Hinblick auf das Kontrollelement bei mehrpoligen Betrauungsakten zu vermeiden:</p> <p>(3) Die Genehmigungsbehörde kann dem Unternehmer auferlegen, den von ihm betriebenen eigenwirtschaftlichen Verkehr zu erweitern oder zu ändern, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen es erfordern und es dem Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung zugemutet werden kann. Für das Verfahren gelten die §§ 14, 15 und 17 entsprechend.</p>	<p><u>gungsantrages.</u></p> <p>Wie Regierungsentwurf</p> <p>Alternativentwurf: nur redaktioneller Unterschied</p>	
<p>§ 21 (4) Die Genehmigungsbehörde kann den Unternehmer auf seinen Antrag von der Verpflichtung nach Absatz 1 für den gesamten oder einen Teil des von ihm betriebenen Verkehrs vorübergehend oder dauernd entbinden, wenn dem Unternehmer die Erfüllung der Betriebspflicht nicht mehr möglich ist oder ihm unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen</p>	<p>(4) Die Genehmigungsbehörde kann den Unternehmer auf seinen Antrag von der Verpflichtung nach Absatz 1 für den gesamten oder einen Teil des von ihm betriebenen Verkehrs vorübergehend oder auf Dauer entbinden, wenn ihm die Erfüllung der Betriebspflicht nicht mehr möglich ist oder ihm dies unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwick-</p>	<p>VDV und bdo stimmen diesen Änderungsvorschlägen zu.</p>	<p>Bundesrat wie Regierungsentwurf. Alternativentwurf lediglich mit redaktionellen Unterschieden</p>	

<p>technischen Entwicklung nicht mehr zugemutet werden kann. Steht das öffentliche Verkehrsinteresse einer Entbindung entgegen, so gilt § 8 Abs. 4 entsprechend. Bis zur Entscheidung über den Antrag hat der Unternehmer den Verkehr aufrechtzuerhalten.</p>	<p>lung nicht mehr zugemutet werden kann. Für Bestandteile des Genehmigungsantrages, die vom Unternehmer nach § 12 Absatz 1a verbindlich zugesichert wurden, bleibt die Erfüllung der Betriebspflicht in der Regel zumutbar. Steht das öffentliche Verkehrsinteresse einer Entbindung entgegen, so gilt § 8 Abs. 4 entsprechend. Bis zur Entscheidung über den Antrag hat der Unternehmer den Verkehr aufrechtzuerhalten. Die Genehmigungsbehörde informiert die zuständige Behörde über eine beabsichtigte Entbindung so rechtzeitig, dass diese eine Notmaßnahme nach Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergreifen kann.</p>			
	<p><u>§ 21 (5) Im Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) kann der Unternehmer unbeschadet des Absatzes 4 der Genehmigungsbehörde anzeigen, dass er den Verkehr einstellen will. In diesem Fall endet die Betriebspflicht drei Monate nach Eingang der Anzeige bei der Genehmigungsbehörde.</u></p>	<p><i>Der VDV lehnt die Vorschläge zur Fernbusliberalisierung weitgehend ab, der bdo begrüßt sie.</i></p>	<p>Bundesrat wie Regierungsentwurf. Alternativentwurf: Wohl nur redaktioneller Unterschied zu Regierungsentwurf <u>§ 21 (5) Der Unternehmer ist für Verkehre des öffentlichen Personenfernverkehrs verpflichtet, den ihm genehmigten Betrieb aufzunehmen und während der Geltungsdauer der Genehmigung aufrechtzuerhalten. Will der Unternehmer den Verkehr einstellen, so hat er dies der Genehmigungsbehörde anzuzeigen. In diesem Fall endet die Betriebspflicht drei Monate nach der Anzeige.</u></p>	

§ 25 Widerruf der Genehmigung	§ 25 Widerruf der Genehmigung			
<p>(1) Die Genehmigungsbehörde hat die Genehmigung zu widerrufen, wenn nicht mehr alle Voraussetzungen des § 13 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 vorliegen. Die erforderliche Zuverlässigkeit des Unternehmers ist insbesondere nicht mehr gegeben, wenn in seinem Verkehrsunternehmen trotz schriftlicher Mahnung die der Verkehrssicherheit dienenden Vorschriften nicht befolgt werden oder den Verpflichtungen zuwidergehandelt wird, die dem Unternehmer nach diesem Gesetz oder nach den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften obliegen.</p>	<p>(1) Die Genehmigungsbehörde hat die Genehmigung zu widerrufen, wenn nicht mehr alle Voraussetzungen des § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3 vorliegen, <u>wenn bei Verkehren nach § 8 Absatz 4 Satz 1 die Betriebspflichten nachhaltig nicht erfüllt werden oder wenn bei Verkehren nach § 8a Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 kein wirksamer öffentlicher Dienstleistungsauftrag mehr besteht.</u> Die erforderliche Zuverlässigkeit des Unternehmers ist insbesondere nicht mehr gegeben, wenn in seinem Verkehrsunternehmen trotz schriftlicher Mahnung die der Verkehrssicherheit dienenden Vorschriften nicht befolgt werden oder den Verpflichtungen zuwidergehandelt wird, die dem Unternehmer nach diesem Gesetz oder nach den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften obliegen.</p>	<p><i>VDV und bdo lehnen den Änderungsvorschlag in Absatz 1 ab, weil es bei dem bewährten Prinzip bleiben muss, dass nicht die Genehmigungsbehörden, sondern die den öffentlichen Dienstleistungsauftrag gewährenden zuständigen Behörden für die Prüfung des Beihilferechts zuständig und verantwortlich sind. Die Verbände schlagen deshalb folgende Fassung vor:</i></p> <p>(1) Die Genehmigungsbehörde hat die Genehmigung zu widerrufen, wenn nicht mehr alle Voraussetzungen des § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3 vorliegen <u>oder wenn bei Verkehren nach § 8 Absatz 5 Satz 1 nach Feststellung der zuständigen Behörde, die einen Ausgleich gewährt,</u> kein wirksamer öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mehr besteht. Die erforderliche Zuverlässigkeit des Unternehmers ist insbesondere nicht mehr gegeben, wenn in seinem Verkehrsunternehmen trotz schriftlicher Mahnung die der Verkehrssicherheit dienenden Vorschriften nicht befolgt werden oder den Verpflichtungen zuwidergehandelt wird, die dem Unternehmer nach diesem Gesetz oder nach den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften obliegen</p>	<p>(1) Die Genehmigungsbehörde hat die Genehmigung zu widerrufen, wenn nicht mehr alle Voraussetzungen des § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3 vorliegen, <u>wenn bei Verkehren nach § 8 Absatz 4 Satz 1 die Betriebspflichten nachhaltig nicht erfüllt werden oder wenn bei Verkehren nach § 8a Absatz 1 Satz 1 2. Alternative kein wirksamer öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mehr besteht.</u> (Weiter wie BReg)</p> <p><i>(Redaktioneller Unterschiede in der letzten Alternative ist nicht markiert.)</i></p>	<p><i>Wegfall des ÖDA als Widerrufsgrund ist dem Grunde nach unstrittig.</i></p> <p><i>BReg übernimmt den Widerrufsgrund der nachhaltigen Nichterfüllung der Betriebspflicht.</i></p>

				<i>Der vom Verkehrs-ausschuss des BRates beschlossene § 28b zu Baubeschränkungen und Schutzmaßnahmen entlang von Straßenbahntrassen wurde nicht bestätigt.</i>
	§ 30a Entschädigungsverfahren		§ 30a Entschädigungsverfahren	
	<u>Soweit der Unternehmer auf Grund eines Planfeststellungsbeschlusses oder einer Plangenehmigung verpflichtet ist, eine Entschädigung in Geld zu leisten, und über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen dem Betroffenen und dem Unternehmer zustande kommt, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde; für das Verfahren und den Rechtsweg gelten die Enteignungsgesetze der Länder entsprechend.</u>		<u>Soweit der Unternehmer auf Grund eines Planfeststellungsbeschlusses oder einer Plangenehmigung verpflichtet ist, eine Entschädigung in Geld zu leisten, und über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen dem Betroffenen und dem Unternehmer zustande kommt, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde; für das Verfahren und den Rechtsweg gelten die Enteignungsgesetze der Länder entsprechend.</u> <i>(Nicht im Alternativentwurf enthalten.)</i>	<i>BReg übernimmt Vorschlag des BRats.</i>
§ 39 Beförderungsentgelte und -bedingungen	§ 39 Beförderungsentgelte und -bedingungen			
(1) Die Beförderungsentgelte und deren Änderung bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Mit der Zustimmung sind die	<u>(1) Die Beförderungsentgelte und deren Änderung bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Mit der Zustimmung sind die</u>	<i>VDV und bdo stimmen diesem Änderungsvorschlag zu.</i>		<i>Allg. Einvernehmen</i>

<p>Beförderungsentgelte allgemein verbindlich.</p>	<p>Beförderungsentgelte allgemein verbindlich. Soweit die Beförderungsentgelte Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind, hat die zuständige Behörde der Genehmigungsbehörde dies anzuzeigen; in diesem Fall gilt die Zustimmung als erteilt.</p>			
<p>(2) Die Genehmigungsbehörde hat die Beförderungsentgelte insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind. Wird den Beförderungsentgelten aus Gründen des öffentlichen Verkehrsinteresses oder des Gemeinwohls nicht wie beantragt zugestimmt, gilt § 8 Abs. 4 entsprechend.</p>	<p>(2) Die Genehmigungsbehörde hat die Beförderungsentgelte insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind. Die Zustimmung zu einer Änderung der Beförderungsentgelte wird in der Regel nicht erteilt, wenn diese einer verbindlichen Zusicherung nach § 12 Absatz 1a widerspricht. Wird den Beförderungsentgelten aus Gründen des öffentlichen Verkehrsinteresses oder des Gemeinwohls nicht wie beantragt zugestimmt, gilt § 8 Abs. 4 entsprechend.</p>	<p>VDV und bdo stimmen diesem Änderungsvorschlag zu.</p>		<p>Allgemeines Einvernehmen</p>
<p>(6) Die Beförderungsbedingungen sind vor ihrer Einführung der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen, soweit sie von den Allgemeinen Beförderungsbedingungen (§ 57 Abs. 1 Nr. 5) für das Unternehmen im Einzelfalle abweichen (Be-</p>	<p>(6) Die Beförderungsbedingungen sind vor ihrer Einführung der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen, soweit sie von den Allgemeinen Beförderungsbedingungen (§ 57 Abs. 1 Nr. 5) für das Unternehmen im Einzelfalle abweichen (Be-</p>	<p>VDV und bdo stimmen diesem Änderungsvorschlag (Sätze 1 – 4) zu.</p>	<p>(6) Die Beförderungsbedingungen sind vor ihrer Einführung der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen, soweit sie von den Allgemeinen Beförderungsbedingungen (§ 57 Abs. 1 Nr. 5) für das Unternehmen im Einzelfalle abweichen (Be</p>	<p>Allgemeines Einvernehmen zu Sätzen 1 – 4. BReg lehnt weiteren Änderungs-</p>

<p>sondere Beförderungsbedingungen). Das gleiche gilt für Änderungen der Besonderen Beförderungsbedingungen. Die Genehmigungsbehörde kann eine Änderung der Beförderungsbedingungen verlangen, wenn die für ihre Festsetzung maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung der Besonderen Beförderungsbedingungen Rechnung getragen werden kann.</p>	<p>sondere Beförderungsbedingungen). Das gleiche gilt für Änderungen der Besonderen Beförderungsbedingungen. Absatz 1 Satz 3 und Absatz 2 Satz 2 gelten entsprechend. Die Genehmigungsbehörde kann eine Änderung der Beförderungsbedingungen verlangen, wenn die für ihre Festsetzung maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung der Besonderen Beförderungsbedingungen Rechnung getragen werden kann. <i>(Kein weiterer Satz vorgesehen.)</i></p>	<p>Ablehnung des Satzes 5.</p>	<p>sondere Beförderungsbedingungen). Das gleiche gilt für Änderungen der Besonderen Beförderungsbedingungen. Absatz 1 Satz 3 und Absatz 2 Satz 2 gelten entsprechend. Die Genehmigungsbehörde kann eine Änderung der Beförderungsbedingungen verlangen, wenn die für ihre Festsetzung maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung der Besonderen Beförderungsbedingungen Rechnung getragen werden kann. <u>Die Geltung der Artikel 19 bis 23 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 wird auf alle Linienverkehre im Personenfernverkehr ausgeweitet; die Betreiber solcher Linienverkehre sind verpflichtet, sich an der Schlichtungsstelle für den Öffentlichen Verkehr (söp) zu beteiligen.</u></p>	<p>vorschlag des BRates betreffend Kundenrechte und Schlichtungsstellen ab.</p>
		<p>VDV lehnt Vorschläge zur Fernbusliberalisierung weitgehend ab. bdo begrüßt § 45 des Regierungsentwurfs.</p>	<p><u>Alternativentwurf: Neuer § 39 Abs. 8 (8) Die Absätze 1, 2 und 4 gelten nicht für den Personenfernverkehr. Absatz 3 gilt mit der Maßgabe, dass die Zustimmung der Genehmigungsbehörde nicht erforderlich ist.</u></p>	<p>Beachte: Eine etwas unterschiedliche Regelung findet sich in § 45 Abs. 2Reg-E bzw.BR-E</p>

		VDV und bdo lehnen die Regelung ab.	<u>(8)/9) Der Unternehmer ist berechtigt, zu üblichen Konditionen Anschlussfahrausweise anderer Unternehmen zu deren Regeltarif zu vertreiben. Er ist seinerseits verpflichtet, anderen Unternehmen zu üblichen Bedingungen den Vertrieb von Anschlussfahrausweisen zu seinem Regeltarif zu gestatten. Im Personenfernverkehr haben die Unternehmer sicherzustellen, dass bei Nutzung der Angebote mehrerer Unternehmen durchgehende Fahrausweise vertrieben werden und Dritte zu üblichen Konditionen einen unternehmensübergreifenden Vertrieb im Internet organisieren können.</u>	Ablehnung durch BReg.
§ 40 Fahrpläne	§ 40 Fahrpläne			
(2) Fahrpläne und deren Änderungen bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Ausgenommen sind Fahrplanänderungen, die wegen vorübergehender Störungen des Betriebs oder aus besonderen Anlässen vorgenommen werden und für einen Zeitraum von nicht länger als einen Monat gelten, sowie andere geringfügige Fahrplanänderungen. Werden durch Fahrplanänderungen die Interessen anderer Verkehrsunternehmen berührt, so sind diese vor der Zustimmung zu hören. Die in Satz 2 genannten Fahrplanänderungen sind der Genehmigungsbehörde	(2) Fahrpläne und deren Änderungen bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Ausgenommen sind Fahrplanänderungen, die wegen vorübergehender Störungen des Betriebs oder aus besonderen Anlässen vorgenommen werden und für einen Zeitraum von nicht länger als einen Monat gelten, sowie andere geringfügige Fahrplanänderungen. Werden durch Fahrplanänderungen die Interessen anderer Verkehrsunternehmen berührt, so sind diese vor der Zustimmung zu hören. Die in Satz 2 genannten Fahrplanänderungen sind der Genehmigungsbehörde		(2) Fahrpläne und deren Änderungen bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Ausgenommen sind Fahrplanänderungen, die wegen vorübergehender Störungen des Betriebs oder aus besonderen Anlässen vorgenommen werden und für einen Zeitraum von nicht länger als einen Monat gelten, sowie andere geringfügige Fahrplanänderungen. Werden durch Fahrplanänderungen die Interessen anderer Verkehrsunternehmen berührt, so sind diese vor der Zustimmung zu hören. Die in Satz 2 genannten Fahrplanänderungen sind der Genehmigungsbehörde	BReg übernimmt BRats-Vorschlag

<p>anzuzeigen. Die Genehmigungsbehörde kann den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb einer Frist von zwei Wochen widersprechen, wenn die Voraussetzungen des Satzes 2 nicht vorliegen; die Fahrplanänderungen dürfen dann nicht in Kraft treten.</p>	<p>anzuzeigen. Die Genehmigungsbehörde kann den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb einer Frist von zwei Wochen widersprechen, wenn die Voraussetzungen des Satzes 2 nicht vorliegen; die Fahrplanänderungen dürfen dann nicht in Kraft treten. <u>Soweit die Fahrpläne Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind, hat die zuständige Behörde diese der Genehmigungsbehörde anzuzeigen; in diesem Fall gilt die Zustimmung als erteilt. Abweichend von Satz 1 genügt bei Fahrplanänderungen im Personenfernverkehr eine Anzeige bei der Genehmigungsbehörde, soweit sie nicht der Genehmigungspflicht nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 unterliegen. Sofern die Genehmigungsbehörde den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb von zwei Wochen widerspricht, dürfen diese nicht in Kraft treten.</u> (Übernommen vom BRat)</p>		<p>anzuzeigen. Die Genehmigungsbehörde kann den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb einer Frist von zwei Wochen widersprechen, wenn die Voraussetzungen des Satzes 2 nicht vorliegen; die Fahrplanänderungen dürfen dann nicht in Kraft treten. <u>Soweit die Fahrpläne Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind, hat die zuständige Behörde diese der Genehmigungsbehörde anzuzeigen; in diesem Fall gilt die Zustimmung als erteilt. Abweichend von Satz 1 genügt bei Fahrplanänderungen im Personenfernverkehr eine Anzeige bei der Genehmigungsbehörde, soweit sie nicht der Genehmigungspflicht nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 unterliegen. Sofern die Genehmigungsbehörde den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb von zwei Wochen widerspricht, dürfen diese nicht in Kraft treten.</u></p>	
	<p>(2a) Die Zustimmung zu einer Fahrplanänderung wird in der Regel nicht erteilt, wenn diese einer verbindlichen Zusicherung nach § 12 Absatz 1a widerspricht.</p>	<p>VDV und bdo stimmen diesem Änderungsvorschlag zu.</p>		<p>Allgemeines Einvernehmen</p>
		<p>VDV und bdo stimmen dem Änderungsvorschlag zu Satz 1 ebenso zu wie der Streichung des Satzes 2. Im Hinblick auf den letzten Satz schlagen die Verbände eine etwas weniger</p>	<p>Bundesrat: Wie Bundesregierung Alternativentwurf: wie VDV/bdo</p>	

<p>(3) Die Genehmigungsbehörde kann Änderungen des Fahrplans verlangen, wenn die maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung des Fahrplans Rechnung getragen werden kann. § 8 Abs. 4 gilt entsprechend.</p>	<p>(3) Die Genehmigungsbehörde kann für einen <u>eigenwirtschaftlichen Verkehr</u> Änderungen des Fahrplans verlangen, wenn die maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung des Fahrplans Rechnung getragen werden kann. § 8 Abs. 4 gilt entsprechend. Die Genehmigungsbehörde hat hiervon abzusehen, wenn die Änderungen dem Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung <u>nicht zugemutet werden können.</u></p>	<p><i>scharfe Formulierung vor. Hieraus ergibt sich folgender neuer Abs. 3 aus Sicht von VDV und bdo:</i></p> <p>(3) Die Genehmigungsbehörde kann für einen <u>eigenwirtschaftlichen Verkehr</u> Änderungen des Fahrplans verlangen, wenn die maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung des Fahrplans Rechnung getragen werden kann. § 8 Abs. 4 gilt entsprechend. Die Genehmigungsbehörde hat hiervon abzusehen, wenn die Änderungen unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung nicht angemessen sind.</p>		
<p>(4) Fahrpläne und Fahrplanänderungen sind vom Unternehmer ortsüblich bekanntzumachen. Ferner sind die gültigen Fahrpläne in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen anzubringen. An den Haltestellen sind mindestens die Abfahrtszeiten anzuzeigen.</p>		<p><i>VDV und bdo lehnen die vom Bundesrat geforderten Änderungen ab.</i></p>	<p>(4) Fahrpläne und Fahrplanänderungen sind vom Unternehmer ortsüblich bekanntzumachen. Ferner sind die gültigen Fahrpläne in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen anzubringen. An den Haltestellen sind mindestens die Abfahrtszeiten anzuzeigen. <u>Der Unternehmer ist verpflichtet, der Genehmigungsbehörde oder einer von ihr benannten Stelle auf Anforderung die Fahr-</u></p>	<p><i>Pflichten bzgl. Fahrplandaten und Fahrplanauskunft</i></p> <p><i>BReg will BRats-Vorschläge zunächst „zurückstellen“ und im</i></p>

			<p><u>plandaten in geeignetem elektronischen Format zur Kontrolle der Einhaltung der Fahrplanpflichten sowie zur Nutzung in unternehmensübergreifenden Auskunftssystemen zeitgerecht und unentgeltlich bereitzustellen. Informiert der Unternehmer über seine Angebote in einem elektronischen Auskunftssystem, so hat er auch über alternative oder ergänzende Bedienungsangebote anderer Unternehmen Auskunft zu erteilen. Die Auskunftserteilung muss unternehmensneutral erfolgen, auf objektiven Merkmalen wie Schnelligkeit, Preis und Umsteigehäufigkeit basieren und über Fahrplan und Regeltarif informieren.</u></p>	<p><i>Rahmen der Anpassung des nationalen Rechts an die Kundenrechte-VO 181/2011 prüfen.</i></p>
	<p>§ 42a Personenfernverkehr</p>			
	<p><u>Personenfernverkehr ist der Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, der nicht zum öffentlichen Personennahverkehr im Sinne des § 8 Absatz 1 und nicht zu den Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 gehört. Die Beförderung von Personen zwischen zwei Haltestellen mit einem Abstand bis zu 50 km ist nicht zulässig. In der Genehmigung sind auf Antrag für einzelne Teilstrecken Ausnahmen zu gewähren, wenn auf diesen kein ausreichendes Nahverkehrsangebot besteht.</u></p>	<p>Der VDV lehnt die Vorschläge zur Fernbusliberalisierung weitgehend ab, der bdo begrüßt sie.</p>	<p>(Keine Änderung zu Regierungsentwurf) (Im Alternativentwurf nicht enthalten)</p>	<p>Bundesrat übernimmt Beförderungsverbot für Fernbusse bis 50 km. Zusätzlich sollen die Versagungsstatbestände des § 13 Abs. 2 gelten.</p>
<p>§ 45 Sonstige Vorschriften</p>	<p>§ 45 Sonstige Vorschriften</p>			
<p>(2) Auf den Linienverkehr mit Kraft-</p>	<p>(2) Auf den Linienverkehr mit Kraft-</p>	<p>Der VDV lehnt die Vorschläge zur</p>	<p>Wie Regierungsentwurf</p>	

<p>fahrzeugen sind die §§ 39 und 40 entsprechend anzuwenden.</p>	<p>fahrzeugen sind die §§ 39 und 40 <u>mit folgenden Maßgaben</u> anzuwenden:</p> <p>1. <u>§ 39 Absatz 1 bis 5 und 7 gilt nicht für den Personenfernverkehr,</u></p> <p>2. <u>§ 40 Absatz 3 gilt nicht für den Personenfernverkehr; abweichend von § 40 Absatz 2 Satz 1 genügt bei Fahrplanänderungen im Personenfernverkehr eine Anzeige bei der Genehmigungsbehörde, soweit die Fahrplanänderungen nicht der Genehmigungspflicht nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 unterliegen; sofern die Genehmigungsbehörde den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb von einem Monat widerspricht, dürfen diese nicht in Kraft treten.</u></p>	<p>Fernbusliberalisierung weitgehend ab, der bdo begrüßt sie.</p>		
<p>(3) Die Genehmigungsbehörde kann bei den Verkehrsformen nach § 43 auf die Einhaltung der Vorschriften über die Betriebspflicht (§ 21), die Beförderungspflicht (§ 22), die Beförderungsentgelte und –bedingungen (§ 39) sowie über die Fahrpläne (§ 40) ganz oder teilweise verzichten. Bei den Sonderformen des Linienverkehrs (§ 43) ist § 13 Abs. 2 Nr. 2 so anzuwenden, daß insbesondere den Belangen von Berufstätigen und Arbeitgebern sowie von Schülern und Lehranstalten Rechnung getragen wird.</p>	<p>(3) Die Genehmigungsbehörde kann bei den Verkehrsformen nach § 43 auf die Einhaltung der Vorschriften über die Betriebspflicht (§ 21), die Beförderungspflicht (§ 22), die Beförderungsentgelte und –bedingungen (§ 39) sowie über die Fahrpläne (§ 40) ganz oder teilweise verzichten. Bei den Sonderformen des Linienverkehrs (§ 43) ist § 13 Abs. 2 <u>Satz 1 Nummer 2</u> so anzuwenden, daß insbesondere den Belangen von Berufstätigen und Arbeitgebern sowie von Schülern und Lehranstalten Rechnung getragen wird.</p>	<p><i>VDV und bdo stimmen diesem Änderungsvorschlag zu.</i></p>		

<p>§ 48 Ausflugsfahrten und Ferienzweizeisen</p>	<p>§ 48 Ausflugsfahrten und Ferienzweizeisen</p>			
<p>(3) Es ist unzulässig, unterwegs Fahrgäste aufzunehmen. Dies gilt nicht für benachbarte Orte oder in ländlichen Räumen für bis zu 30 km voneinander entfernte Orte. Im übrigen kann die Genehmigungsbehörde Ausnahmen gestatten, wenn dadurch die öffentlichen Verkehrsinteressen nicht beeinträchtigt werden.</p>	<p>(3) Es ist unzulässig, unterwegs Fahrgäste aufzunehmen. Dies gilt nicht für benachbarte Orte oder in ländlichen Räumen für bis zu 30 km voneinander entfernte Orte. Im übrigen kann die Genehmigungsbehörde Ausnahmen gestatten, wenn dadurch die öffentlichen Verkehrsinteressen nicht beeinträchtigt werden.</p>	<p><i>Der VDV lehnt die Vorschläge zur Fernbusliberalisierung weitgehend ab, der bdo begrüßt sie.</i></p>	<p>Wie Regierungsentwurf</p> <p>Alternativentwurf: (3) <u>Bei innerörtlichen Ausflugsfahrten ist es unzulässig</u>, unterwegs Fahrgäste aufzunehmen. [Streichung S. 2] Im Übrigen kann die Genehmigungsbehörde Ausnahmen gestatten, wenn dadurch die öffentlichen Verkehrsinteressen nicht beeinträchtigt werden.</p>	
	<p>§ 52</p>			
	<p>(2) ... <u>Während der Herstellung des Behnehmens ruht die Frist für die Entscheidung über den Antrag nach § 15 Abs. 1 Satz 2 bis 5.</u></p>	<p><i>VDV und bdo halten die Änderung nicht für erforderlich, da § 15 hinreichende Möglichkeiten enthält, per Zwischenbescheid notwendige Verlängerungen der Bearbeitungsfrist zu erreichen.</i></p>	<p><i>(Alternativentwurf nur geringfügige Unterschiede)</i></p>	
<p>§ 57 Rechtsverordnungen</p>	<p>§ 57 Rechtsverordnungen</p>			
<p>(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erlässt mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung die zur Durchführung dieses Gesetzes, internationaler Abkommen sowie der Verordnungen des Rates oder der Kommission der Europäischen Gemeinschaften erforderlichen Vorschriften</p>	<p>(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erlässt mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung die zur Durchführung dieses Gesetzes, internationaler Abkommen sowie der Verordnungen des Rates oder der Kommission der Europäischen Gemeinschaften erforderlichen Vorschriften</p>	<p><i>VDV und bdo stimmen der vorgeschlagenen Streichung zu.</i></p>		<p>Allg. Einvernehmen</p>

<p>... 7. über den Anwendungsbereich und die Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs, soweit diese Verordnung es zulässt;</p>	<p>... 7. über den Anwendungsbereich und die Durchführung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs, soweit diese Verordnung es zulässt;</p>			
<p>(5) In der Rechtsverordnung nach Absatz 1 Nr. 7 kann vorgesehen werden, dass die zuständige Landesbehörde die in der Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung genannten Unternehmen vom Anwendungsbereich dieser Verordnung durch Rechtsverordnung ausnehmen kann.</p>	<p>(5) In der Rechtsverordnung nach Absatz 1 Nr. 7 kann vorgesehen werden, dass die zuständige Landesbehörde die in der Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung genannten Unternehmen vom Anwendungsbereich dieser Verordnung durch Rechtsverordnung ausnehmen kann.</p>	<p>VDV und bdo stimmen der vorgeschlagenen Streichung zu.</p>		
<p>§ 62 Übergangsbestimmungen</p>	<p>§ 62 Übergangsbestimmungen</p>			
<p>Genehmigungen für Gelegenheitsverkehre, die vor dem 1. September 2007 erteilt worden sind, bleiben bis zum Ablauf der in der Genehmigungsurkunde enthaltenen Geltungsdauer wirksam.</p>	<p>Öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dürfen bis zum 31. Dezember 2013 ohne Einhaltung der Voraussetzungen von Artikel 5 Absatz 2 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben werden.</p>	<p>VDV und bdo stimmen der vorgeschlagenen Änderung in Sätzen 1 - 4 im Grundsatz zu. Zur Findung eines Kompromisses im Gesetzgebungsverfahren können sich beide Verbände auch vorstellen, den bis Dezember 2019 eröffneten Zeitrahmen der Verordnung 1370 noch weiter auszu-schöpfen. Zur Barrierefreiheit vgl.</p>	<p>Öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dürfen bis zum 31. Dezember 2013 ohne Einhaltung der Voraussetzungen von Artikel 5 Absatz 2 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben werden.</p>	

	<p>Genehmigungen, die vor dem [Datum des Inkrafttretens des Änderungsgesetzes] erteilt wurden, bleiben bis zum Ablauf der in der Genehmigungsurkunde enthaltenen Geltungsdauer wirksam. Die Geltung und Wirksamkeit von sonstigen Rechtsverhältnissen, insbesondere öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die vor dem [Datum des Inkrafttretens des Änderungsgesetzes] zustande gekommen sind, wird durch die Änderung des Gesetzes nicht berührt.</p> <p><i>(übernommen durch Gegenäußerung)</i></p>	<p><i>Stellungnahme</i></p> <p>Genehmigungen, die vor dem [Datum des Inkrafttretens des Änderungsgesetzes] erteilt wurden, bleiben bis zum Ablauf der in der Genehmigungsurkunde enthaltenen Geltungsdauer wirksam. Die Geltung und Wirksamkeit von sonstigen Rechtsverhältnissen, insbesondere öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die vor dem [Datum des Inkrafttretens des Änderungsgesetzes] zustande gekommen sind, wird durch die Änderung des Gesetzes nicht berührt.</p> <p><i>Zur Barrierefreiheit: vgl. gemeinsame Stellungnahme</i></p>	<p>Genehmigungen, die vor dem [Datum des Inkrafttretens des Änderungsgesetzes] erteilt wurden, bleiben bis zum Ablauf der in der Genehmigungsurkunde enthaltenen Geltungsdauer wirksam. Die Geltung und Wirksamkeit von sonstigen Rechtsverhältnissen, insbesondere öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die vor dem [Datum des Inkrafttretens des Änderungsgesetzes] zustande gekommen sind, wird durch die Änderung des Gesetzes nicht berührt.</p> <p>Auf den Personenfernverkehr findet § 21 Absatz 1 Satz 2 ab dem 1. Januar 2017 Anwendung, auf den öffentlichen Personennahverkehr ab dem 1. Januar 2022. In Umsetzung der Zielsetzung aus § 8 Absatz 3 Satz 4 kann das Landesrecht für den öffentlichen Personennahverkehr, soweit dieses nachweislich aus technischen oder ökonomischen Gründen unumgänglich ist, den Zeitpunkt der Anwendbarkeit von § 21 Absatz 1 Satz 2 abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.</p>	<p><i>BRat und BReg haben VDV/bdo-Vorschlag zu bestehenden Rechtsverhältnissen übernommen.</i></p> <p><i>Vom BRat angefügte Sätze zur Barrierefreiheit werden nicht von der BReg übernommen.</i></p>
<p>§ 63 Abweichungsrecht</p>	<p>§ 63 Ausschluss abweichenden Landesrechts</p>		<p>§ 63 Abweichungsrecht</p>	

<p>(weggefallen)</p>	<p>Von folgenden Regelungen des <u>Verwaltungsverfahrens</u> kann durch <u>Landesrecht</u> nicht abgewichen werden:</p> <p>1. § 5, § 8a Absatz 2 Satz 2, § 9, § 12, § 15, § 16, § 17 Absatz 1 und 2, § 20, § 25 und § 29 Absatz 1a;</p> <p>2. § 52 Absatz 1 Satz 1 und § 53 Absatz 1 Satz 1, jeweils in Verbindung mit den Regelungen in Nummer 1;</p> <p>3. § 29 Absatz 2, § 52 Absatz 2 Satz 1 und § 53 Absatz 2 Satz 1;</p> <p>4. § 11 Absatz 4, § 52 Absatz 2 Satz 2 und § 53 Absatz 2 Satz 2, jeweils in Verbindung mit §11 Absatz 4, § 52 Absatz 3 Satz 3 und § 53 Absatz 3 Satz 1.</p>	<p>VDV und bdo halten eine <u>redaktionelle Anpassung an die Verbändevorschläge</u> für erforderlich, z. B. wie folgt:</p> <p>Von den in § 5, § 8, § 9, § 11 Absatz 4, § 12, § 15, § 16, § 17 Absatz 1 und 2, § 20, § 25, § 29 Absatz 1a und 2, § 52 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit § 11 Absatz 4, § 52 Absatz 2 Satz 1, § 53 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit § 11 Absatz 4 und § 53 Absatz 2 Satz 1 getroffenen Regelungen des <u>Verwaltungsverfahrens</u> kann durch <u>Landesrecht</u> nicht abgewichen werden.</p>	<p>(1) Von den in § 5, § 8 Absatz 2 [?], § 8a Absatz 2 Satz 2, Absatz 6, § 9, § 11 Absatz 4, § 12, § 15, § 16, § 17 Absatz 1 und 2, § 20, 25, § 29 Absatz 1a und 2, § 52 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit § 11 Absatz 4, § 52 Absatz 2 Satz 1, § 53 Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit § 11 Absatz 4 und § 53 Absatz 2 Satz 1 getroffenen Regelungen des <u>Verwaltungsverfahrens</u> kann durch <u>Landesrecht</u> nicht abgewichen werden.</p> <p>(Alt.-E.: teilweise abweichend)</p>	<p>BReg übernimmt Änderungen durch BRat nicht, da es sich um <u>materielles Recht</u> handle.</p>
		<p>VDV und bdo sind für ein <u>bundeseinheitliches PBefG</u> und lehnen daher diese Regelung ab.</p>	<p>(2) Die Länder können für Beförderungsarten, die nicht alle Merkmale einer Verkehrsart oder Verkehrsform dieses Gesetzes erfüllen und die im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht besonders ins Gewicht fallen, durch Landesrecht Abweichungen im Genehmigungsverfahren regeln. Die Vorschriften des § 13 Absatz 1 bleiben davon unberührt.</p>	<p>Vorschlag des BRates zu flex. Bedienweisen wird von BReg nicht übernommen.</p>
	<p>§ 65 Ausnahmen für Straßenbahnen</p>			
	<p>Für Straßenbahnen im Sinne von § 4 Absatz 1 und 2 gelten nachfolgende Richtlinien nicht:</p>	<p>Diese Vorschläge wurden auf Initiative des VDV eingefügt und werden vom bdo akzeptiert.</p>	<p>Wird vom Bundesrat durch Entschlie-ßung begrüßt.</p>	<p>Allgemeines Ein-nehmen</p>

	<p>1. Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (ABl. L 143 vom 27.6.1995, S.70);</p> <p>2. Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29), die zuletzt durch die Richtlinie 2007/58/EG (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 44) geändert worden ist;</p> <p>3. Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) (ABl. L 164 vom 30.4.2005, S. 44), die zuletzt durch die Richtlinie 2009/149/EG (ABl. L 313 vom 28.11.2009, S. 65) geändert worden</p>		<p><i>Im Alternativentwurf als § 64b enthalten.</i></p> <p><i>Hinweis: § 65 des Alternativentwurfs ist identisch mit § 62 S. 3 und 4 Bundesratsstellungnahme</i></p>	
--	---	--	--	--

	<p>ist:</p> <p>4. Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51);</p> <p>5. Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) (ABl. 191 vom 18.7.2008, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2011/18/EU (ABl. L 57 vom 2.3.2011, S. 21) geändert worden ist.</p>			
§ 66 Geltung im Land Berlin	§ 66 Verkündung von Rechtsverordnungen			
Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (BGBl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.	<p>Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (BGBl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.</p> <p>Rechtsverordnungen nach diesem Gesetz können abweichend von § 1 des Gesetzes über die Verkündung von Rechtsverordnungen in der im Bundesgesetzblatt Teil III Gliede-</p>	<i>VDV und bdo stimmen diesen Änderungsvorschlägen zu.</i>		<i>Allg. Einvernehmen</i>

	<p>rungsnummer 114-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, das zuletzt durch Artikel 6 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2407) geändert worden ist, auch im elektronischen Bundesanzeiger* verkündet werden. Auf Rechtsverordnungen, die im elektronischen Bundesanzeiger verkündet werden, ist unter Angabe der Stelle ihrer Veröffentlichung und des Tages ihres Inkrafttretens nachrichtlich im Bundesgesetzblatt hinzuweisen.</p> <p>* Amtl. Hinweis: http://www.ebundesanzeiger.de/</p>			
	<p>Art. 2 des Gesetzentwurfs:</p> <p>§6a AEG</p>			
	<p>(4) Ausgleichszahlungen für die Beförderungen von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 6a sind aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) ausgenommen.</p>			Allg. Einvernehmen
	<p>Art. 3 des Gesetzentwurfs:</p> <p>§ 145 SGB IX</p>			
	<p>Die Erstattungen sind aus dem An-</p>			Allg. Einvernehmen

	wendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. Nr. L 315 vom 03.12.2007, S. 1) ausgenommen.			men
	Art. 4 des Gesetzentwurfs: § 4 RegG Gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen			
	<u>Für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienug im öffentlichen Personennahverkehr ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 03.12.2007, S. 1) maßgeblich. Zuständig sind die nach Landesrecht bestimmten Stellen.“</u>	VDV/bdo: Keine Einwände gegen § 4 in der Fassung des Regierungsentwurfs.	B-Rat: Wie Regierungsentwurf Alternativ-Entwurf: Zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienug im öffentlichen Personennahverkehr <u>sind die nach Landesrecht bestimmten zuständigen Behörden befugt, nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 allgemeine Vorschriften zu erlassen, öffentliche Dienstleistungsaufträge zu vergeben, ausschließliche Rechte zu gewähren und die Übernahme gemeinwirtschaftlicher Pflichten aufzuerlegen.“</u>	
	Art. 5 des Gesetzentwurfs: Aufhebung der Verordnung zur Anwendung von § 13a PBefG			Allgemeines Einvernehmen

	(Art. 6 Bekanntmachungserlaubnis)			(Nur Formalie)
		Vgl. Stellungnahmen der Verbände zum Bus-Fernverkehr	<u>Alternativentwurf:</u> <u>Art. 6 Änderung des Bundesfernstraßenmautgesetzes</u>	
	Art. 7 Inkrafttreten Das Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.		Wie Regierungsentwurf Alternativentwurf als Art. 8 Abs. 2: <u>(2) Bis zum 1. Januar 2017 legt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dem Deutschen Bundestag einen Bericht darüber vor, ob die mit diesem Gesetz ausweislich seiner Begründung verfolgten Ziele erfüllt wurden. Insbesondere sind die Auswirkungen der Marktöffnung im straßengebundenen Personenfernverkehr daraufhin zu überprüfen, ob und wie sich der Markt für diese Verkehre im Verhältnis zum Verkehrsträger Schiene entwickelt. Bei Bedarf sind geeignete gesetzliche Korrekturmaßnahmen vorzuschlagen.</u>	