

Personenbeförderungsgesetz soll geändert werden

# Qualität und Service im ÖPNV verbessern

**Der Bundesrat will Qualitäts- und Sozialstandards im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) implementieren und hat dazu den Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes zur Sicherung von Qualitäts- und Sozialstandards im öffentlichen Personennahverkehr vorgelegt. Der Gesetzentwurf basiert auf einem Antrag der Länder Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen und Schleswig-Holstein.**

Zur Sicherung einer bundeseinheitlichen Genehmigungspraxis und raschen Erlangung einer bundesweiten Rechtssicherheit hält der Bundesrat dafür die Änderung des PBefG für erforderlich. Das derzeit gültige Personenbeförderungsgesetz (PBefG) weist Lücken auf, und zwar im Hinblick auf die Sicherung sozialer Standards des im ÖPNV eingesetzten Personals, auf eine detailliert geregelte Überprüfung der Kalkulation eigenwirtschaftlicher Anträge in Anknüpfung an ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts sowie auf die rechtssichere Absicherung weiterer Qualitätsstandards bei der Beurteilung der Genehmigungsanträge durch die Genehmigungsbehörden. Daher müsse es angepasst werden. Die meist kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger hätten nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 Gestaltungsrechte, die zur Erlangung von Rechtssicherheit auch auf eigenwirtschaftliche Verkehre Anwendung finden müssten. Daher sollten die Aufgabenträger verkehrliche, soziale und umweltbezogene Anforderungen wirksam definieren können, die dann auch von einem Unternehmer, der die Verkehrsleistung eigenwirtschaftlich erbringen möchte, umfassend und für die gesamte Genehmigungsdauer erfüllt werden müssten. Der vorgelegte Entwurf des PBefG-Änderungsgesetzes ist als Artikelgesetz ausgestaltet. Artikel 1 enthält die Änderung des PBefG.

Durch die Änderung des PBefG sollen nach dem Willen des Bundesrates einzelne Regelungen zum Antrags- und Genehmigungsverfahren für den ÖPNV angepasst werden. Dabei bleibt der im PBefG geregelte grundsätzliche Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre im Genehmigungsverfahren erhalten, wird aber insoweit konkretisiert, als von den Aufgabenträgern im Rahmen der Vorabkennzeichnung vorgegebene soziale und qualitative Standards im Interesse der Beschäftigten und der Fahrgäste auch als Vorgaben für die Genehmigung eigenwirtschaftlicher Verkehre gelten und die Kostendeckung der beantragten Verkehrsleistung für die gesamte Genehmigungsdauer nachzuweisen ist.

Dazu wird in § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG klargestellt, dass die Aufgabenträger in der Vorabkennzeichnung, in der die konkreten Anforderungen an die Verkehrsleistung definiert werden, sowohl die Vorgabe von Mindestentgelten nach einschlägigen Tarifverträgen beziehungsweise für den Fall entsprechender landesgesetzlicher Regelungen von repräsentativen Tarifverträgen als auch den Übergang der Beschäftigten zu den bisherigen Bedingungen im Falle eines Betreiberwechsels und weitere soziale Standards festlegen können. Dies entsprechen den europarechtlichen Regelungen des Art. 4 Abs. 5 und 6 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sowie den in der Mehrzahl der Bundesländer bestehenden Tariftrougesetzen.

Mit § 12 Abs. 2a PBefG werden die für die Antragstellung erforderlichen Unterlagen hinsichtlich der Anforderungen für den Nachweis der Kostendeckung der Leistungserbringung sowie der betrieblichen Leistungsfähigkeit konkretisiert.

Durch § 13 Abs. 2a Satz 2 PBefG will der Bundesrat sicherstellen, dass ein eigenwirtschaftlicher Konkurrenzantrag zu einer geplanten Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages abzulehnen ist, wenn der Nachweis der Kostendeckung für den gesamten Genehmigungszeitraum oder der Nachweis der betrieblichen Leistungsfähigkeit nicht geführt werden kann.

## Kostendeckung ist nachzuweisen

Durch eine mit § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG korrespondierende Regelung in § 13 Abs. 2a Satz 4 PBefG soll sichergestellt werden, dass diese Anforderungen auch von dem Unternehmer zu erfüllen sind, der den Verkehr in Konkurrenz zur geplanten Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages eigenwirtschaftlich zu erbringen beantragt. Die Verpflichtung zur Zahlung von Mindestentgelten und Arbeitsbedingungen nach einschlägigen Tarifverträgen oder repräsentativen Tarifverträgen, wie sie in vielen Bun-



Der ÖPNV soll für die Nutzer attraktiver werden.

FOTO DPA

desländern in Tariftrougesetzen näher geregelt ist, sowie die Regelung des Art. 4 Abs. 5 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zum

Beschäftigtenübergang gelten nur bei Vergaben von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen nach der Verordnung (EG) Nr.

1370/2007 unmittelbar. Eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen werden jedoch nicht auf der Grundlage öffentlicher Dienst-

leistungsaufträge nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erbracht. Dennoch sieht der Bundesrat die Regelbefugnis des Bundesgesetzgebers, die Erfüllung der sozialen Standards auch als Voraussetzung der Genehmigung einer eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistung zu bestimmen, wenn sie in Konkurrenz zu einer geplanten Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages beantragt wird. Dies sei zur Erlangung von bundesweiter Rechtssicherheit geboten.

Eine weitere Ergänzung des § 13 Abs. 2a Satz 4 PBefG soll klarstellen, dass neben den bisher dort genannten Anforderungen an die Verkehrsleistung auch weitere Anforderungen wesentlich sind und damit zwingend zur Ablehnung eines diese Anforderungen nicht erfüllenden eigenwirtschaftlichen Konkurrenzantrages führen. Sämtliche in der Vorabkennzeichnung vom Aufgabenträger definierten Anforderungen müssten später auch Gegenstand seiner Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sein. Artikel 2 des Entwurfs des PBefG-Änderungsgesetzes regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.

## Bundesregierung äußert sich sehr zurückhaltend

Inzwischen liegt auch die Stellungnahme der Bundesregierung zum Entwurf des PBefG-Änderungsgesetzes vor. Deutlich zurückhaltend äußert sich die Bundesregierung dahingehend, dass vor einer weiteren Gesetzesänderung sämtliche Änderungsvorschläge im Zusammenhang geprüft und bewertet werden müssten. Hierbei seien die Änderungsvorschläge aus dem Gesetzesantrag, aber auch andere, zum Teil gegenläufige Vorschläge einzubeziehen.

Speziell die Änderung des § 12 PBefG wird kritisch beleuchtet. Mit der vorgeschlagenen Gesetzesänderung sollen die Unternehmer, die einen eigenwirtschaftlichen Verkehr beantragen, den Nachweis erbringen, dass die beantragte Verkehrsleistung kostendeckend über die gesamte beantragte Laufzeit erbracht werden kann. Nach Auffassung der Bundesregierung ist es jedoch zweifelhaft, ob dieser Nachweis tatsächlich über den gesamten Genehmigungszeitraum – im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen sind bis zu zehn Jahre möglich – erbracht werden kann und welche Nachweise im Einzelnen zur Erfüllung einer solchen gesetzlichen Regelung erforderlich wären. Es bestehe noch erheblicher Prüfungsbedarf. > FV

## Ausschreibungen in Bayern

### Das eVergabe-Portal

DER eSERVICE FÜR AUSSCHREIBER UND BEWERBER

#### Für Ausschreiber

- Editier- und speicherbare Formulare
- Schnittstellen zu allen relevanten Plattformen und der Bayerischen Staatszeitung
- Zertifiziert und vergaberechtskonform
- Komplette Vergabe-Abwicklung online
- für öffentlich, freihändig oder beschränkt

#### Für Bewerber

- Gezielte Suche nach Aufträgen
- Öffentliche und private Ausschreibungen
- Größtes Angebot in Bayern
- Download von Vergabeunterlagen
- Upload Ihrer Angebotsabgabe



**Staatsanzeiger**  
eServices

EIN UNTERNEHMEN DER BAYERISCHEN STAATSZEITUNG

[www.staatsanzeiger-eservices.de](http://www.staatsanzeiger-eservices.de)

Staatsanzeiger ONLINE LOGISTIK GmbH, Arnulfstraße 122, 80636 München  
Telefon: (+49) 89/290142-30, E-Mail: [vertrieb@staatsanzeiger-eservices.de](mailto:vertrieb@staatsanzeiger-eservices.de)

Die EU strebt ein Abkommen mit der Schweiz an

## Es wird weiterverhandelt

Der EU-Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker und die Schweizerische Bundespräsidentin Doris Leuthard haben nach einer Zusammenkunft in Brüssel zu erkennen gegeben, dass die EU und die Schweiz ihre Verhandlungen über ein neues „institutionelles Rahmenabkommen“ zwischen beiden Seiten weiterführen und auch in zuletzt „blockierten“ Dossiers wieder miteinander sprechen wollen. Das angestrebte Rahmenabkommen soll die Beziehungen zwischen der Schweiz und der EU neu regeln und insbesondere eine einheitlichere und effizientere Anwendung bestehender und zukünftiger Verträge im Marktzugangsbereich gewährleisten.

Die bestehenden Beziehungen zwischen der EU und der Schweiz gründen auf einem Vertragsnetz, das aus rund 20 sogenannten „bilateralen Abkommen“ sowie über 100 weiteren Abkommen besteht. Zu den sehr wichti-

gen bilateralen Abkommen zählt auch das 1999 geschaffene und 2002 in Kraft getretene bilaterale Abkommen zum öffentlichen Beschaffungswesen.

Nach dem Treffen mit Juncker äußerte die Schweizerische Bundespräsidentin, in sämtlichen Bereichen der Verhandlungen würden nun wieder „technische Gespräche“ aufgenommen. Juncker teilte mit, die EU und die Schweiz hätten sich gemeinsam zum Ziel gesetzt, die Verhandlungen über ein institutionelles Rahmenabkommen bis Ende 2017 abzuschließen, auch wenn es noch offene Fragen gebe.

Die bereits 2014 begonnenen Verhandlungen waren früh ins Stocken geraten, nachdem die Annahme der Volksinitiative zur „Masseneinwanderung“ in der Schweiz, die auf eine weitere Erschwerung des Ausländerzuzugs in die Schweiz abzielte, aus EU-Sicht als problematisch mit Blick auf bereits bestehende Vereinbarungen einge-

stuft wurde. Angesichts dessen hatte die EU die Verhandlungen mit der Schweiz zu mehreren Themenbereichen faktisch ruhen lassen. Inzwischen hat die Schweiz die Initiative nach ihrer Einschätzung so umgesetzt, dass das Personenfreizügigkeits-Abkommen mit der EU nicht verletzt wird.

Selbst für den Fall, dass sich die Schweizer Regierung in den Verhandlungen mit der EU über die Texte für das angestrebte Rahmenabkommen einigen sollte, ist ein endgültiger Abschluss eines solchen Abkommens keineswegs sicher. Denn in der Schweizerischen Politik und Bevölkerung ist ein derartiges Abkommen zumindest gegenwärtig sehr umstritten. Dabei geht es unter anderem um die Frage, welche Institution in Streitfällen zwischen der Schweiz und der EU zur Entscheidung berufen sein soll. Denn die Schweizer fürchten den Verlust ihrer Neutralität, wenn sie enger mit der EU zusammenarbeiten. > FV