

Synoptischer Überblick über die Neuregelungen im Personenbeförderungsrecht

- Änderungen insbesondere im Personenbeförderungsgesetz –
 - Offizielle Begründungen der Änderungen aus dem Gesetzgebungsverfahren –
- Kursorische Erläuterung und Kommentierung der Änderungen –

Mit der am 2. November 2012 erfolgten Zustimmung des Bundesrates tritt am 1.1.2013 ein umfassend reformiertes Personenbeförderungsgesetz in Kraft.

Im Fokus der öffentlichen Diskussion stand die mit diesem Gesetzeswerk bewirkte Liberalisierung des Personenfernverkehrs. Entscheidendes Thema der Fachöffentlichkeit war hingegen, dass damit zugleich auch die Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes an die VO (EG) Nr. 1370/2007 zu einem vorläufigen Abschluss auf Bundesebene gebracht wurde. Die weitere „Unterfütterung“ des mit dem novellierten PBefG jetzt geschaffenen Rahmens auf der Ebene der Landesgesetze wird in einem nächsten Schritt erfolgen, denn auch diese sind zumeist noch nicht an die Inhalte und die Terminologie der VO (EG) Nr. 1370/2007 angepasst. Naturgemäß wird die Reaktion auf das geänderte PBefG erst jetzt möglich sein.

In der nachfolgenden synoptischen Darstellung (Seite 4 ff.) finden sich in der ersten Spalte die geänderten Gesetzespassagen. **Fett** hervorgehoben sind die geänderten oder neu eingefügten Passagen. Entfallende Passagen wurden nicht dargestellt. In einer weiteren Datei¹ ist auf Grundlage der geänderten Gesetzespassagen eine konsolidierte Version des PBefG erstellt worden, um auf diese Weise einen Überblick über den Gesamttext zu ermöglichen.

In der zweiten Spalte der nachfolgenden Synopse wurden den geänderten Gesetzespassagen die jeweils zugehörigen Gesetzesbegründungen zugeordnet. Dabei ist dieses vor dem Hintergrund des komplizierten Gesetzgebungsverfahrens keine völlig triviale Zuordnungsaufgabe.

Im Gesetzgebungsverfahren standen einander der Gesetzentwurf der Bundesregierung (BT-Drs. 17/8233 v. 21.12.2011²; im Folgenden **Reg-E**) einerseits und Änderungsanträge des Bundesrates (BR-Drs. 462/11(B) v. 23.09.2011³) sowie ein im Wesentlichen mit der Bundesratsposition identischer aber noch weitergehender Entwurf der Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen (BT-Drs. 17/7046 v. 21.09.2011⁴) andererseits gegenüber.

¹ Siehe „2012 11 02 – konsolidiertes PBefG 2013 KCW“ unter <http://www.kcw-online.de/PBefG2013/>.

² <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/082/1708233.pdf>

³ <http://dipbt.bundestag.de/dip21/brd/2011/0462-11B.pdf>

⁴ <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/070/1707046.pdf>

Eine Einigung auf den jetzigen Gesetzestext erfolgte in einer Abstimmung zwischen den betreffenden Fraktionen im Bundestag unter Einbeziehung von Ländervertretern. Das Ergebnis wurde am 14.09.2012 in einer gemeinsamen Pressekonferenz verkündet. Umgesetzt wurde es durch eine Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (15. Ausschuss), BT-Drs. 17/10857 v. 26.09.2012⁵, die Änderungen zum Reg-E formuliert (im Folgenden **Änd-E**). Der Bundestag hat den geänderten Entwurf angenommen (BR-Drs. 586/12 v. 12.10.2012⁶).

Dieses Verfahren führt zu dem gewollten Gesetzestext. Auf der Ebene der Gesetzesbegründung führt es aber zu einigen Unstimmigkeiten. Dieses liegt daran, dass die Begründung des Reg-E unverändert geblieben ist, obwohl sie nicht mehr aktuell ist, wo es im Rahmen des Änd-E zu Änderungen gekommen ist. Der Änd-E enthält zwar eine Begründung der Änderungen (Teil V BT-Drs. 17/10857). Er ändert aber seinerseits nicht die Begründung des Reg-E. Die Begründung des Änderungsentwurfes ist zudem von einer differenzierten Systematik geprägt:

- Teilweise wird eine den Regierungsentwurf ergänzende Änderung ergänzend begründet.
- Teilweise wird der geänderte Text des Regierungsentwurfs im Sinne einer die ursprüngliche Begründung ersetzenden Begründung erläutert.
- Teilweise enthält die Begründung sowohl ersetzende wie ergänzende Bestandteile.
- Neue Änderungen des PBefG werden neu begründet.

Diese unterschiedliche Behandlung ist nachvollziehbar, da bei völligen Neuformulierungen des Gesetzestextes eine gänzlich neue Begründung erforderlich ist, während bei kleinen Abweichungen oder Ergänzungen nur erläutert werden muss, warum diese Korrektur des Regierungsentwurfs erfolgt.

Diese systematisch unterschiedliche Qualität der einzelnen Begründungen des Änd-E erschließt jedoch sich nicht von selbst. Aus diesem Grund wird in der zweiten Spalte „Begründungen“ der Synopse hilfsweise jeweils eine kurze Erläuterung der Herkunft bzw. Zusammensetzung der jeweiligen Änderungen des PBefG vorangestellt. Dieser Erläuterung folgen die jeweils einschlägigen Begründungen des Änd-E und/oder des Reg-E unter Angabe der jeweiligen Quellen (Begründungen zu [Nummer 1]⁷ Buchstabe a bis w und zu Nummer 2 des Änd-E; Begründungen zu Artikel 1 Nummer 1 bis 24 [sowie zu Artikel 2 bis 7] des Reg-E). Die Begründungen des Änd-E sind unterstrichen formatiert; die Begründungen des Reg-E sind *kursiv formatiert*. Begründungen des Reg-E

⁵ <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/17/108/1710857.pdf>

⁶ <http://dipbt.bundestag.de/dip21/brd/2012/0586-12.pdf>

⁷ Die Angabe „Nummer 1“ wird im Folgenden weggelassen, da sich alle mit den Buchstaben a bis w bezeichnete Änderungen des Änd-E auf die Nummer 1 beziehen und damit eindeutig sind.

wurden dann nicht dargestellt, wenn sie durch die Begründung des Änd-E überholt wurden.

Mit der dritten Spalte erfolgt eine kursorische Kommentierung und Erläuterung der Änderungen. Nicht verfolgt wird dabei der Anspruch einer dogmatisch durchdringenden und alle Aspekte erfassenden juristischen Kommentierung. Angestrebt wird, auf die Zusammenhänge der Normen untereinander zu verweisen und nur im Einzelfall einen speziellen Auslegungsbedarf bzw. Umsetzungsbedarf bereits zu erörtern. Soweit bereits die offizielle Begründung des Gesetzes (mittlere Spalte) eine umfassende Erläuterung bietet, wird auf Erläuterung und Kommentierung verzichtet.

Wir haben versucht, die Texte aus dem Gesetzgebungsverfahren „richtig“ in der Synopse zusammenzufügen. Uns unsererseits aufgefallene Unrichtigkeiten in Gesetzestext bzw. Begründungen sowie ggf. klarstellende Bezüge haben wir in [eckigen Klammern] gefasst. Wir können aber keine Gewähr dafür übernehmen, dass nicht doch „Fehler“ im Detail in Gesetz, Begründung oder Erläuterung enthalten sind. Von daher werden wir die erstellten Dateien zum Inkrafttreten der Regelungen am 1.1.2013 noch einmal überprüfen und dann bei Bedarf in aktualisierter Version auf der Homepage von KCW verfügbar machen. Gerne nehmen wir dazu auch Anregungen Ihrerseits unter info@kcw-online.de entgegen.⁸

Berlin, den 2.11.2012

Dr. Astrid Karl
Dr. Jan Werner

⁸ Sie können sich auch mit einer Nachricht ebenfalls an die E-Mail-Adresse info@kcw-online.de für die Aktualisierung des Handbuchs „Recht des öffentlichen Personennahverkehrs“ (herausgegeben von Barth/Baumeister/Bersch/Werner) vormerken lassen, das im Frühjahr 2013 die Themen praxisnah aufbereiten wird. Wir werden Ihnen dann rechtzeitig vor Erscheinen ein Bestellformular zukommen lassen.

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012		Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
(Auszug)			
I. Allgemeine Vorschriften			
§ 1	Sachlicher Geltungsbereich		
§ 1	(1) Den Vorschriften dieses Gesetzes unterliegt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsbussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen. Als Entgelt sind auch wirtschaftliche Vorteile anzusehen, die mittelbar für die Wirtschaftlichkeit einer auf diese Weise geförderten Erwerbstätigkeit erstrebt werden.		Entgeltliche oder geschäftsmäßige Personenbeförderungen sind genehmigungspflichtig (§ 1 Abs. 1 PBefG). Ausnahmen hiervon regelt Abs. 2. Die bisherige Regelung war hinsichtlich der bewirkten Ausnahmen vom Anwendungsbereich des Gesetzes nicht eindeutig. Die Änderung in Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 und Hinzufügung des Satzes 2 stellen nun explizit klar, dass unentgeltliche Beförderungen von der Ausnahme erfasst werden und dass der Ausnahmetatbestand des Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 unabhängig von der Geschäftsmäßigkeit („auf Dauer gerichtet“ und „in Wiederholungsabsicht vorgenommen“) von Beförderungen in Personenkraftwagen gilt. Die Ausnahme ist allein von der Unentgeltlichkeit der Beförderung bzw. einem Entgelt, das die Betriebskosten der Fahrt nicht überschreiten darf, abhängig.
§ 1	(2) Diesem Gesetz unterliegen nicht Beförderungen 1. mit Personenkraftwagen, wenn diese unentgeltlich sind oder das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt; 2. mit Krankenkraftwagen, wenn damit kranke, verletzte oder sonstige hilfsbedürftige Personen befördert werden, die während der Fahrt einer medizinisch fachlichen Betreuung oder der besonderen Einrichtung des Krankenkraftwagens bedürfen oder bei denen solches auf Grund ihres Zustandes zu erwarten ist.	Der Reg-E ändert § 1 Absatz 2 Satz 1 (Nummer 1). Der Änd-E fügt § 1 Absatz 2 Satz 2 (neu) hinzu (Buchstabe a). <u>Die Ergänzung in § 1 Absatz 2 Satz 2 dient der Klarstellung.</u> <i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (Nummer 1):</i> <i>In der Verwaltungspraxis sind Zweifel aufgetreten, ob die Regelung des § 1 Absatz 2 [Satz 1] Nummer 1 (Herausnahme der entgeltlichen Beförderung mit Personenkraftwagen vom Anwendungsbereich des Gesetzes, wenn das Gesamtentgelt die Betriebskosten nicht übersteigt) auch für Beförderungen gilt, die zudem geschäftsmäßig im Sinne des § 1 Absatz 1 Satz 1 sind. Auch wurde teilweise angenommen, dass die</i>	Bei der praktischen Anwendung ist zu berücksichtigen, dass der weit gefasste Entgeltbegriff aus Abs. 1 Satz 2 auch mittelbare Vorteile erfasst. Innerhalb des sachlichen Geltungsbereiches gilt zudem ein ergänzender Tatbestand aus § 1 Nr. 3 der Freistellungs-VO („Von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes werden freigestellt (...) 3. Beförderungen mit Personenkraftwagen, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von nicht mehr als sechs Personen (einschließlich Führer) geeignet und bestimmt sind, es sei

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung	
	<p>Satz 1 Nummer 1 gilt auch, wenn die Beförderungen geschäftsmäßig sind.</p>	<p><i>Ausnahmevorschrift unabhängig von der Höhe des Entgelts nicht auf Zubringer- und Abholdienste anwendbar ist.</i></p> <p><i>Die Änderung des § 1 Absatz 2 [Satz 1] Nummer 1 dient der Klarstellung, dass die Ausnahmeregelung auch für die vorgenannten Beförderungen gilt. Diese Ausnahmevorschrift erfasst nunmehr alle Beförderungen, die unentgeltlich oder bis zur Betriebskostengrenze entgeltlich vorgenommen werden, mögen sie auch nur geschäftsmäßig oder gleichzeitig entgeltlich und geschäftsmäßig sein.</i></p>	<p>denn, dass für die Beförderungen ein Entgelt zu entrichten ist“), der die Nichtanwendung der Vorschriften des PBefG bewirkt.</p>
<p>§ 2</p>	<p><i>Genehmigungspflicht</i></p>		
<p>§ 2</p>	<p>(6) Anstelle der Ablehnung einer Genehmigung kann im Fall einer Beförderung, die nicht alle Merkmale einer Verkehrsart oder Verkehrsform erfüllt, eine Genehmigung nach denjenigen Vorschriften dieses Gesetzes erteilt werden, denen diese Beförderung am meisten entspricht, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.</p> <p>(7) Zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel kann die Genehmigungsbehörde auf Antrag im Einzelfall Abweichungen von Vorschriften dieses Gesetzes oder von auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften für die Dauer von höchstens vier Jahren genehmigen, soweit</p>	<p>Der Änd-E fügt Absatz 6 neu hinzu (Buchstabe b).</p> <p><u>Im Zuge der demografischen Entwicklung und deren Auswirkungen haben sich gerade im ländlichen Bereich eine Vielzahl und Vielfalt flexibler Bedienformen entwickelt, die den bereits geregelten Verkehrsarten und Verkehrsformen nicht unmittelbar zugeordnet werden können und zunehmend nicht nur in besonders gelagerten Einzelfällen zur Anwendung kommen sollen. Deshalb wird den Genehmigungsbehörden mit der Änderung des § 2 Absatz 6 die Möglichkeit eröffnet, in breiterem Umfang von dieser Sonderregelung Gebrauch zu machen.</u></p>	<p>Das PBefG legt an sich einen „Typenzwang“ genehmigungsfähiger Verkehrsformen fest, der nicht sicher in Einklang zu bringen ist mit den in der Praxis entstandenen Mischformen aus Linien- und Gelegenheitsverkehr („alternative Bedienformen“).</p> <p>Als Typ sind diese Bedienformen vom PBefG nicht vorgesehen. Sie konnten bisher – neben der Experimentierklausel des § 2 Abs. 7 – nach § 2 Abs. 6 PBefG ausnahmsweise genehmigt werden. Mit der Novellierung entfällt die Einschränkung auf „besonders gelagerte Einzelfälle“. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass der Bedarf nach atypischen Bedienungsformen, die gerade keine Einzelfälle mehr darstellen, zugenommen hat und weiter zunehmen wird. Die Genehmigung solcher Verkehre wird unter der Bedingung, dass öffentliche Verkehrsinteressen dem nicht</p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung	
	<p>öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.</p>		<p>entgegenstehen (wie § 2 Abs. 7), vereinfacht. Die Genehmigung derartiger Verkehre dürfte damit nicht mehr am fehlenden Genehmigungstatbestand scheitern (vgl. Urteile OVG Magdeburg vom 01.08.2012, Az. 3 L 2/11 und 3 L 5/11, nichts rechtskräftig, zum Anrufbus).</p>
<p>§ 5</p>	<p><i>Dokumente</i></p>		<p>Von § 5 kann durch Landesrecht <u>nicht</u> abgewichen werden (siehe § 63 neu).</p>
<p>§ 8</p>	<p><i>Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr</i></p>		
<p>§ 8</p>	<p>(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 hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige</p>	<p>Der Änd-E (Buchstabe c) ändert Absatz 3 des Reg-E (Nummer 2) wesentlich; die Begründung des Änd-E (aus Buchstabe c) ersetzt hier die Begründung des Reg-E.</p> <p><u>Die Neuregelung beschreibt deutlicher als bisher die Aufgaben der in den Ländern zuständigen Aufgabenträger und Genehmigungsbehörden sowie den Mindestinhalt der Nahverkehrspläne. Wie bisher soll es aber dabei bleiben, dass die Aufgabenträger bundesrechtlich nicht verpflichtet sind, einen Nahverkehrsplan aufzustellen.</u></p> <p><u>Die Genehmigungsbehörden erfüllen bei der Umsetzung der Nahverkehrsplanung weiterhin eine wichtige Funktion. So entscheiden sie z.B. über die Genehmigung von Anträgen auch dann, wenn sie auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages beruhen oder wenn konkurrierende eigenwirtschaftliche Anträge gestellt</u></p>	<p>Die neu gefassten Absätze 3, 3a und 3b tragen der Tatsache Rechnung, dass dem öffentlichen Interesse bei der Ausgestaltung des Personennahverkehrs durch die nach der VO (EG) Nr. 1370/2007 zuständige Behörde Rechnung zu tragen ist. Anders als noch die vor dem 3.12.2009 gültige VO (EWG) Nr. 1191/69 kennt das neue EG-Recht auch keine Teilbereichsausnahme mehr und kommt aus sich heraus stets dann zur Anwendung, wenn Ausgleichszahlungen oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährt werden.</p> <p>Nach Abs. 3 Satz 2 hat der von den Ländern bestimmte Aufgabenträger die im öffentlichen Interesse erforderliche ausreichende Verkehrsbedienung in der Regel im Nahverkehrsplan zu definieren und zu konkretisieren. Im Rahmen dieser Planung sind daher die z.T. widerstreitenden Interessen bei der „richtigen“ Ausgestaltung des ÖPNV planerisch zu bewältigen. Die daraus resultierenden</p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
<p>Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln.</p>	<p><u>werden. Die Neuregelung bedeutet nicht, dass ihre Aufgabe gegenüber der bisherigen Rechtslage eingeschränkt werden soll.</u></p> <p><u>Nach bisherigem Recht war ein Nahverkehrsplan von der Genehmigungsbehörde zu berücksichtigen, wenn er unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustande gekommen ist (§ 8 Absatz 3 Satz 2). Diese Regelung wird dahingehend präzisiert, dass sie den Aufgabenträger verpflichtet, die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen (§ 8 Absatz 3 Satz 3 (neu)). Ferner wird die Anhörung der Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und der Fahrgastverbände verbindlich vorgeschrieben.</u></p> <p><u>Die UN-Behindertenrechtskonvention verpflichtet die Mitgliedstaaten zu einem Höchstmaß an Barrierefreiheit. Ziel muss daher sein, in einem überschaubaren Zeitraum eine vollständige Barrierefreiheit zu schaffen. Für die Umsetzung dieses Ziels soll das Regel-Ausnahme-Prinzip zur Anwendung kommen. Im Nahverkehrsplan müssen deshalb die Ausnahmen von der Regel klar benannt und begründet werden.</u></p>	<p>Anforderungen sind konkret zu definieren.</p> <p>Die konkret zu definierenden Anforderungen der ausreichenden Verkehrsbedienung betreffen Umfang und Qualität des Verkehrsangebot, dessen Umweltqualität sowie dessen verkehrsmittelübergreifende Integration.</p> <p>Zum 1. Januar 2022 soll im Rahmen der Nahverkehrsplanung das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit erreicht werden. Dabei sind nicht nur die Belange der in ihrer Mobilität, sondern auch der sensorisch – d.h. in Bezug auf Hören und Sehen – eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen. Diese Verpflichtung auf vollständige Barrierefreiheit des ÖPNV folgt der UN-Konvention über die Rechte von Menschen mit Behinderungen, die von den Vertragsstaaten wirksame Maßnahmen verlangt, um für Menschen mit Behinderungen persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit sicherzustellen (Artikel 20). Auslegungsbedürftig wird der Begriffsinhalt der „Vollständigkeit“ sein.</p> <p>Im NVP können konkrete Ausnahmen von der Frist benannt und begründet werden. § 62 Abs. 2 ermächtigt die Länder dazu, generell einen abweichenden Zeitpunkt für die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit sowie Ausnahmen von ihr festzulegen (siehe dort).</p> <p>Bei der Aufstellung eines NVP sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen. Dieses ermöglicht es, deren Erfahrungen bereits in einem frühen Stadium in die Analyse der Ist-Situation einfließen zu lassen. Zudem sind die institutionalisierten Interessenvertreter der Fahrgäste allgemein sowie speziell der in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen anzuhören.</p>

	Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
§ 8	<p>(3a) Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach Absatz 3 Satz 1 obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der unter den Voraussetzungen des Absatzes 3 Satz 6 zustande[]gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet.</p>	<p>Der Änd-E (Buchstabe c) ändert Absatz 3 des Reg-E (Nummer 2) wesentlich; die Begründung des Änd-E (aus Buchstabe c) ersetzt hier die Begründung des Reg-E.</p> <p><u>Die Bindung der Genehmigungsbehörde an einen Nahverkehrsplan wird nun in Absatz 3a normiert. Allerdings ist zu beachten, dass für die Beurteilung eigenwirtschaftlicher Anträge, die in Konkurrenz zu einem geplanten öffentlichen Dienstleistungsauftrag gestellt werden, auf die in der Vorabbekanntmachung gestellten Anforderungen abzustellen ist (vgl. § 13 Absatz 2a (neu)).</u></p>	<p>Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung (§ 8 Abs. 3 S. 1) mit.</p> <p>Dieses betrifft Entscheidungen mit planerischem Einschlag, d.h. den Genehmigungswettbewerb (§ 13 Absatz 2b), die Versagung von Genehmigungsanträgen (§ 13 Abs. 2 Nr. 3, Abs. 2a) sowie die Bemessung der Geltungsdauer der Genehmigung (§ 16 Abs. 2).</p> <p>Unabhängig davon bestehen die ordnungsrechtlichen Aufgaben der Genehmigungsbehörde, d.h. die Prüfung der Voraussetzungen des Berufszugangs (Zuverlässigkeit, Eignung) (§ 13 Absatz 1, 1a) sowie die Prüfung der Verkehrssicherheit (§ 13 Absatz 2 Satz 1 Nr. 1).</p>
§ 8	<p>(3b) Für Vereinbarungen von Verkehrsunternehmen und für Beschlüsse und Empfehlungen von Vereinigungen dieser Unternehmen gilt § 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen nicht, soweit sie dem Ziel dienen, für eine Integration der Nahverkehrsbedienung, insbesondere für Verkehrskooperationen, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne, zu sorgen. Sie bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Anmeldung bei der Genehmigungsbehörde. Für Vereinigungen von Unternehmen, die Vereinbarungen, Beschlüsse und Empfehlungen im Sinne von Satz 1 treffen,</p>	<p>[Folgeanpassungen des Änd-E]</p>	<p>Das bisherige „Verbündeprivileg“ ist, von Folgeanpassungen wegen Neuformulierung von Abs. 3 Satz 1) abgesehen [vormals wurde hier (Abs. 3 Satz 7 alt) auf die Ziele des § 8 Abs. 3 Satz 1 alt verwiesen, die neue Fassung zählt nun die vormalig in § 8 Abs. 3 Satz 1 benannten Ziele auf: Integration der Nahverkehrsbedienung, insbesondere Verkehrskooperationen; Abstimmung oder Verbund der Beförderungsentgelte sowie Abstimmung der Fahrpläne] inhaltlich unverändert geblieben aber jetzt in Abs. 3b verortet. Es schützt die Verbünde auch in Zukunft vor einer vollständigen Anwendung des Kartellrechts.</p> <p>Anders als es verschiedene Entwürfe im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens vorsahen, ist die Rolle der Verbünde nicht gesondert geregelt. Eine spezifische Berücksichtigung der Verbünde in ihrer spezifischen</p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
		<p>Ausgestaltung ist daher dem Landesrecht vorbehalten.</p> <p>Bundesrechtlich geregelt ist allerdings ihrer Stellung im Anhörungsverfahren vor Entscheidung über einen Genehmigungsantrag nach § 14 Abs. 1 Nr. 2.</p>
<p>§ 8</p> <p>(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 Absatz 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. 1107/07 des Rates (ABl. 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 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden. Ausgleichszahlungen für die Beförderungen</p>	<p>Der Reg-E ändert Absatz 4 (Nummer 2); Satz 2 des Reg-E wird durch den Änd-E ergänzt („und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden“) (Buchstabe c, cc).</p> <p><u>Mit der Befugnis zur Erteilung ausschließlicher Rechte wird ein nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zulässiges Förderinstrument in das deutsche Recht integriert. Der Unterschied zu dem bisherigen Konkurrenzschutz nach § 13 Absatz 2 Nummer 2 Personenbeförderungsgesetz besteht darin, dass die zuständige Behörde bereits vorab, nämlich im Rahmen der Auftragsvergabe definieren muss, vor welchen Konkurrenzverkehren sie das von ihr bestellte Angebot in welchem Umfang schützen will (vgl. § 8a Absatz 8 (neu)). Dies erhöht die Transparenz und gibt den Unternehmern Sicherheit für die Angebotsplanung.</u></p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 2):</i></p> <p><i>Die Definition der Eigenwirtschaftlichkeit in § 8 Absatz 4 Satz 2 muss im Hinblick auf die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 angepasst werden. Die Definition wird wie bisher sehr breit angelegt, um möglichst viele</i></p>	<p>Es gilt unverändert die Vorrangigkeit eigenwirtschaftlicher Verkehre. Die VO 1370/2007 schränkt den Anwendungsbereich eigenwirtschaftlicher Verkehre allerdings faktisch stark ein. So ist die Eigenwirtschaftlichkeit eines Verkehrs zukünftig durch Ausgleichsleistungen aus öffentlichen Haushalten nur dann nicht gefährdet, wenn diese aufgrund der Anwendung bestimmter Höchstarife auf Basis „allgemeiner Vorschriften“ gezahlt werden.</p> <p>Allgemeine Vorschriften dürfen gemäß Art. 3 Abs. 2 und 3 VO 1370/2007 zum Ausgleich von konkreten Nachteilen, die aus der Festlegung von Höchstarifen folgen, festgelegt werden.</p> <p>Andere gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (Vorgaben zum Bedienungsangebot, zur Qualität etc.) können nur in öffentlichen Dienstleistungsaufträgen geregelt werden. Verkehre sind jedoch zukünftig nicht (mehr) eigenwirtschaftlich, wenn sie auf Grundlage öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbracht werden, also mit Hilfe von Mitteln finanziert werden, die Ausgleichsleistungen nach Artikel 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen.</p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
<p>von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a sind aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausgenommen.</p>	<p><i>Einnahmen der Verkehrsunternehmen zu erfassen (z. B. Fahrzeugförderung, Werbeeinnahmen). Andererseits darf die Definition nicht dazu führen, dass die Anwendbarkeit der Verordnung eingeschränkt wird. Keine Eigenwirtschaftlichkeit liegt deshalb vor, wenn der Aufgabenträger (oder eine andere zuständige Stelle) durch einen (individuellen) Dienstleistungsauftrag Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewährt. Im Hinblick auf die weite Definition des Begriffs „Ausgleichsleistungen“ in Artikel 2 Buchstabe g der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 wird diese Einschränkung regelmäßig dann eingreifen, wenn ein Verkehrsunternehmen Zahlungen oder andere finanzielle Vorteile erhält, um einen defizitären Verkehr durchzuführen. Die Beachtung der in der Verordnung normierten Anforderungen liegt auch im eigenen Interesse der Verkehrsunternehmen, da sonst – etwa bei Quersubventionierungen außerhalb der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 – die strengeren Anforderungen der allgemeinen beihilfenrechtlichen Vorschriften in dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) gelten und Beihilfen regelmäßig angemeldet werden müssen. Dagegen können Ausgleichsleistungen auf der Grundlage allgemeiner Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 als unschädlich angesehen werden. Hierunter fallen z. B. die Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr nach § 45a oder Ausgleichszahlungen für Höchsttarife in Verkehrsverbänden. Die Einstufung solcher Ausgleichszahlungen als eigenwirtschaftlich ändert aber nichts daran, dass die für allgemeine Vorschriften geltenden Regelungen in der Verordnung zu beachten</i></p>	<p>Verkehre sind auch dann nicht eigenwirtschaftlich, wenn sie durch ein ausschließliches Recht geschützt sind, denn auch dieses kann nach der VO (EG) Nr. 1370/2007 nur im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gewährt werden. In der Begründung des Änd-E wird insoweit auf die Befugnisnorm in § 8 Abs. 8 verwiesen.</p> <p>Im Gesetzentwurf angelegt ist mit der in § 13 Abs. 2 Nr. 3 lit. d) verstärkten Abwehrwirkung sowie der in § 13 Abs. 2b (Genehmigungswettbewerb) vorausgesetzten Exklusivität eine latente Konfliktlage für eigenwirtschaftliche Verkehre, auf deren Konsequenzen der VDV (Rundschreiben Nr. 36/2012 vom 17.09.2012, S. 6) wie folgt hingewiesen hat: „Wenn ein Gericht die heutige Abwehrwirkung der Liniengenehmigung als ausschließliches Recht interpretieren würde, dann führte dies zu einigen nicht ohne Weiteres auflösbaren Widersprüchen innerhalb des Gesetzes. Denkbar wäre etwa, dass dieses Gericht dann der Liniengenehmigung eines Verkehrs, für den der Aufgabenträger kein ausschließliches Recht gewährt hat, keine Abwehrwirkung gegen konkurrierende Anträge mehr zubilligen würde.“</p> <p>Denkbar wäre auch, dass die Gerichte in „geltungserhaltender Reduktion“ die Regelungen in § 13 Abs. 2 Nr. 3 so auslegen, dass die Abwehrwirkung unter der Schwelle liegt, die nur auf Basis der VO (EG) Nr. 1370/2007 geregelt werden könnte. Zulässig bliebe demnach eine Ausschlusswirkung auf dem Level der Internationalen Linienverkehrsgenehmigung – die hier einschlägige VO (EG) Nr. 1073/2009 kennt abgesehen von ordnungsrechtlichen Verstößen als Ablehnungsgrund nur die Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit eines vergleichbaren Dienstes, der im Rahmen eines (oder</p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012		Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
		<p><i>sind (insbesondere Artikel 4 und 6). Nach Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 können die Mitgliedstaaten allgemeine Vorschriften für die finanzielle Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die dazu dienen, Höchstarife für Schüler, Studenten, Auszubildende und Personen mit eingeschränkter Mobilität festzulegen, aus dem Anwendungsbereich der Verordnung herausnehmen. Von dieser Befugnis wird in § 8 Absatz 4 Satz 2 für die Ausgleichszahlungen nach § 45a Gebrauch gemacht.</i></p>	<p>mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge durchgeführt wird (Art. 8 Absatz 4 Unterabsatz 1 lit. d VO 1073/2009). Niedrigere Preise oder ein bereits vorhandener Verkehr rechtfertigen allein keine Ablehnung (Art. 8 Absatz 4 Unterabsatz 3 VO 1073/2009).</p> <p>Der Genehmigungswettbewerb nach § 13 Abs. 2b würde dann nur dann stattfinden, wenn sich die Konstellation des Bewerberüberhangs nicht anderweitig ohne Ausschluss eines der Bewerber konform mit den Regeln der VO (EG) Nr. 1073/2009 regeln lässt.</p> <p>Die Herausnahmen der § 45a-Mittel aus dem Anwendungsbereich der VO (EG) Nr. 1370/2007 basiert auf der Ermächtigung in Art. 3 Abs. 3 VO (EG) Nr. 1370/2007 zur Ausnahme bestimmter allgemeiner Vorschriften vom Anwendungsbereich der Verordnung. Damit dürfte allerdings die Pflicht zur Notifizierung gemäß Art. 88 des Vertrags (Art. 108 AEUV), wenn es sich dabei um Beihilfen handeln sollte, nicht entfallen.</p>
§ 8a	Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge		
§ 8a	(1) Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung für eine Gesamtleistung nach § 8a Absatz 2 Satz 4 oder für eine Teilleistung nicht entsprechend § 8 Absatz 4 Satz 1 möglich ist, ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maßgebend. Die zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (zuständige Behörde) kann zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung allgemeine Vorschriften	<p>Abs. 1 wird durch den Reg-E neu eingeführt (Nummer 3), der Änd-E ändert den Reg-E (Buchstabe d, aa, aaa).</p> <p><u>Mit dem in § 8a Absatz 1 eingefügten Satz 2 wird klargestellt, über welche Handlungsmöglichkeiten die zuständige Behörde verfügt. Mit dem den Satz 1 einleitenden Wort „Soweit“ wird daran festgehalten, dass eine eigenwirtschaftliche Erbringung auch für Teile eines von der zuständigen Behörde geplanten</u></p>	<p>Der Gehalt von § 8a Abs. 1 Satz 1 erschließt sich sprachlich und semantisch nicht von selbst. Ob die Verordnung „maßgebend“ ist, richtet sich nach der unmittelbar gültigen Verordnung, die keines nationalen „Anwendungsbefehles“ bedarf und auch keine Teilbereichsausnahme mehr kennt. Zudem sind die Finanzierungen nach allgemeinen Vorschriften im Sinne von Art. 3 Abs. 2 und 3 der VO 1370/2007 gemäß § 8 Abs. 4 Satz 1 auch im Bereich eigenwirtschaftlicher Verkehre „maßgebend“.</p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
<p>im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlassen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge nach Maßgabe des Artikels 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erteilen. Wer zuständige Behörde ist, richtet sich nach dem Landesrecht; sie soll grundsätzlich mit dem Aufgabenträger nach § 8 Absatz 3 identisch sein.</p>	<p><u>Verkehrsangebotes möglich ist, wenn dies nicht in der Vorabbekanntmachung ausgeschlossen wird (vgl. § 8a Absatz 2 Satz 4).</u></p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 3):</i></p> <p><i>In Absatz 1 wird die Grenze zwischen den eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen und deren Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz und den gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen, für deren Vergabe die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gilt, festgelegt. Wie im bisherigen Recht (§ 8 Absatz 4 Satz 3 a. F.) soll es darauf ankommen, ob die eigenwirtschaftliche Erbringung eine ausreichende Verkehrsbedienug ermöglicht. Durch die „Soweit“-Formulierung wird es den Unternehmen freigestellt, ihre Initiative auf (selbständige) Teile eines Verkehrs (z. B. eines von mehreren Linienbündeln) zu beschränken. Diese Formulierung soll aber nicht bedeuten, dass der Aufgabenträger (oder eine andere zuständige Stelle) nur noch berechtigt wäre, die Lücke zwischen einem eigenwirtschaftlichem Angebot (z. B. Bedienung einer Linie nur in verkehrsstarken Zeiten) und seinen Planungen (z. B. Bedienung auch in nachfrageschwachen Zeiten) zu schließen. Vielmehr muss es aus Gründen der Wirtschaftlichkeit dem Aufgabenträger möglich sein, die ausreichende Verkehrsleistung als Ganzes zu vergeben, sofern deren Erbringung nicht auf eigenwirtschaftlicher Basis beantragt wird.</i></p> <p><i>Die Bestimmung der zuständigen Behörde obliegt – wie bisher in Bezug auf die Verordnung (EG) Nr. 1191/69 – den Ländern. Mit dieser Regelung wird aber nicht ausgeschlossen, dass in bestimmten Fällen noch eine</i></p>	<p>Der Gehalt von § 8a Abs. 1 Satz 1 lässt sich jedoch aus der Begründung in Kombination mit den anderen Regelungen in § 8a und § 13 erschließen: Er regelt die Schnittstelle zwischen eigenwirtschaftlichen und nicht eigenwirtschaftlichen Verkehren (bisher § 8 Abs. 4 Satz 3). Ausschlaggebend ist, ob die eigenwirtschaftliche Erbringung eine ausreichende Verkehrsbedienug ermöglicht. Dazu hat gemäß § 8a Abs. 2 die zuständige Behörde in der Vorabbekanntmachung die Anforderungen darzustellen, die für die Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienug erforderlich sind. Zudem kann sie angeben, inwieweit eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist und damit eigenwirtschaftliche Anträge auf Teilleistungen unterbinden. Mit diesen Inhalten der Vorabbekanntmachung nicht in Einklang stehende Genehmigungen sind gemäß § 13 Abs. 2a zu versagen.</p> <p>Klar geregelt ist in Satz 2 die Befugnis der zuständigen Behörde, öffentliche Dienstleistungsaufträge zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienug zu erteilen.</p> <p>Dem Wortlaut nach ebenso klar soll die zuständige Behörde auch allgemeine Vorschriften im Sinne von Art. 3 Abs. 2 und 3 der Verordnung erlassen können. Dieses ist insoweit nicht passfähig mit Art. 3 Abs. 3 VO (EG) Nr. 1370/2007 als dieser nur die Mitgliedstaaten ermächtigt, bestimmte allgemeine Vorschriften von dem Anwendungsbereich der Verordnung auszunehmen.</p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
	<p><i>Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz hinzutreten muss, um eine Übereinkunft nach Maßgabe von Artikel 2 Buchstabe i der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu komplettieren. So werden häufig Finanzierungsmodelle verwendet, bei denen die Aufgabenträger auf die Genehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz Bezug nehmen („mehrpulige Betrauungsakte“). Diese Finanzierungspraxis wird durch das Gesetz nicht in Frage gestellt. Es ist auch nicht beabsichtigt, deren steuerliche Bewertung zu ändern.</i></p>	
<p>§ 8a</p>	<p>Abs. 2 wird durch den Reg-E neu eingeführt (Nummer 3), der Änd-E ändert redaktionell (Buchstabe d, aa, bbb, aaaa) und ergänzt den Reg-E (Buchstabe d, aa, bbb, bbbb).</p> <p><u>In § 8a Absatz 2 wird eine Legaldefinition des Begriffs „Vorabkennzeichnung“ eingefügt. Ferner wird festgelegt, welche mit dem Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen angegeben werden sollen (Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards) oder angegeben werden können (Vergabe als Gesamtleistung). Diese Angaben sind für die Prüfung der Genehmigungsfähigkeit eigenwirtschaftlicher Konkurrenzanträge maßgeblich (vgl. § 13 Absatz 2a Satz 2 bis 6 (neu)).</u></p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 3):</i></p> <p><i>Der Hinweis auf die Anwendbarkeit des Vierten Teils des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) in Absatz 2 Satz 1 dient der Klarstellung. Die Regelungen des Vierten Teils des GWB sind die Vorschriften, die die Richtlinien 2004/17/EG und</i></p>	<p>Hinweis: Von § 8a Absatz 2 Satz 2 (Vorabkennzeichnung gemäß VO 1370 auch bei Vergaben nach GWB; Fristen) kann durch Landesrecht nicht abgewichen werden (siehe § 63 neu).</p> <p>Die Vorabkennzeichnung für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge ist nach der VO (EG) Nr. 1370/2007 für die Aufträge verpflichtend, die nicht in Umsetzung der Vergaberichtlinien nach dem Kartellvergaberecht zu vergeben sind.</p> <p>Die Regelung in Absatz 2 erstreckt diese Pflicht auch auf die Aufträge, die dem Kartellvergaberecht unterliegen. Der Pflichtengehalt dieser Regelung entfaltet jedoch keine beihilferechtliche Wirkung nach Maßgabe der VO (EG) Nr. 1370/2007, ist aber von genehmigungsrechtlicher Relevanz, da die materielle Ausschlussfrist für eigenwirtschaftliche Konkurrenzanträge nach § 12 Abs. 6 S. 1 nur durch die Vorabkennzeichnung in Gang gesetzt wird.</p> <p>Konsequenzen hat die „Soll-Frist“ von 27 Monaten (Satz 2). Vor dem Hintergrund der in Art. 7 Abs. 2 VO 1370/2007 festgelegten Jahresfrist bedeutet dies, dass die</p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung	
	<p>werden, inwieweit eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist (Netz, Teilnetz, Linienbündel, Linie). Die Angaben können auch durch Verweis auf bestimmte Inhalte des Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 oder durch Verweis auf andere öffentlich zugängliche Dokumente geleistet werden.</p>	<p><i>2004/18/EG umsetzen, auf die Artikel 5 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verweist.</i></p> <p><i>Mit der Veröffentlichung über die geplante Vergabe eines Dienstleistungsauftrages nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 beginnt die dreimonatige Frist von Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung für eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen (siehe § 12 Absatz 6). Die Veröffentlichungspflicht gilt nicht für Vergaben nach Artikel 5 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Damit auch in diesem Fall eine Frist für die Beantragung von eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen festgelegt werden kann, wird in Absatz 2 Satz 2 die Veröffentlichungspflicht auf die Vergabe nach Artikel 5 Absatz 1 Satz 2 [der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007] ausgedehnt.</i></p> <p><i>Eine zu frühe Veröffentlichung würde es den Unternehmern erschweren, einen eigenwirtschaftlichen Antrag zu stellen. Daher wird in Absatz 2 Satz 3 eine zeitliche Begrenzung vorgenommen. Hält sich der Aufgabenträger (oder eine andere zuständige Behörde) nicht hieran, kann die Genehmigungsbehörde die Antragsfrist verlängern.</i></p>	<p>Vergabe 15 Monate vor Betriebsbeginn starten und gemäß § 12 Abs. 7 spätestens sechs Monate vor Betriebsbeginn abgeschlossen sein soll. Für die gesamte Durchführung der Vergabe stehen somit neun Monate zur Verfügung. Vor dem Hintergrund, dass innerhalb dieses Verfahrens den Bietern angemessene Fristen zu gewähren sind (§ 8b Abs. 3; Angebotsfristen, Verhandlungsfristen), Rüstzeit (soweit länger als 6 Monate) und noch der Zeitbedarf für Rechtsschutzverfahren (zwei bis fünf Monate) zu berücksichtigen ist, ist der „Soll-Startzeitpunkt“ zumindest für komplexere Vergabeverfahren – z.B. bestimmte Dienstleistungskonzessionen – zu knapp bemessen.</p> <p>Hier ist absehbar, dass die Vergabepaxis längere Fristen erzwingen wird, weil ansonsten nicht konform mit dem Vergaberecht agiert werden kann. Anstelle der 27 Monate müsste daher in solchen Fällen in Abstimmung zwischen Genehmigungsbehörde und Aufgabenträger eine für den Einzelfall angemessene längere Frist festgelegt werden.</p> <p>Keine Einschränkung enthält die Fristenregelung hingegen für solche Verkehre, deren Bedarf sich erst kurzfristig ergibt (z.B. Schulstandortänderung). In derartigen Fällen sollte unmittelbar nach Kenntnis des Bedarfs die Bekanntmachung erfolgen, damit die Dreimonatsfrist für eigenwirtschaftliche Konkurrenzanträge läuft. Soweit im Rahmen der Vergabe der Auftrag nicht mehr rechtzeitig erteilt werden kann, um die Genehmigung vor Betriebsstart zu erteilen, muss der Verkehr gegebenenfalls auf der Basis einer einstweiligen Erlaubnis zugelassen werden.</p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung	
§ 8a	<p>(3) Die zuständige Behörde ist unter den in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 genannten Voraussetzungen befugt, Verkehrsleistungen im Nahverkehr nach Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 selbst zu erbringen oder nach Artikel 5 Absatz 2 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt zu vergeben.</p>	<p>Der Änd-E fügt Absatz 3 neu hinzu (Buchstabe d, aa, ccc).</p> <p><u>Die Befugnis zur Selbsterbringung oder Direktvergabe nach Artikel 5 Absatz 2 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 stehen unter dem Vorbehalt des nationalen Rechts („Sofern dies nicht nach nationalem Recht untersagt ist, ...“). In § 8a Absatz 3 wird klargestellt, dass die zuständige Behörde (Aufgabenträger) berechtigt ist, diese Befugnisse wahrzunehmen, wenn die in der Verordnung genannten Voraussetzungen vorliegen. Abweichende Regelungen im Landesrecht sind nicht zulässig. Diese Klarstellung berührt nicht die Befugnis, eine Notmaßnahme nach Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung über eine Direktvergabe zu realisieren.</u></p>	
§ 8a	<p>(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. Bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind Leistungen in Lose aufgeteilt zu vergeben.</p>	<p>Abs. 4 wird durch den Reg-E neu (als Absatz 3) eingeführt (Nummer 3), der Änd-E ändert den Reg-E (Buchstabe d, aa, ddd).</p> <p><u>Die Verpflichtung zur Losvergabe in § 8a Absatz 4 wird auf das wettbewerbliche Verfahren nach Artikel 5 Absatz 3 eingeschränkt.</u></p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 3):</i></p> <p><i>In Absatz 3 [jetzt Absatz 4] wird den Aufgabenträgern (oder anderen zuständigen Stellen) aufgegeben, bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach Artikel 5 Absatz 3 und 4 [jetzt nur noch bei der Vergabe nach Art. 5 Absatz 3] der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die mittelständischen Interessen</i></p>	<p>Die Regelungen zum Mittelstandsschutz (Satz 1) greifen nur dann, wenn bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages das Kartellvergaberecht nicht einschlägig ist (Dienstleistungskonzession) und eine wettbewerbliche Vergabe (Art. 5 Abs. 3) oder eine Direktvergabe unterhalb der von der VO definierten Schwellenwerte (Art. 5 Abs. 4) beabsichtigt ist.</p> <p>Unklar ist, wie über die Losbildung hinaus die Interessen des Mittelstandes angemessen berücksichtigt werden können. Hier bleibt abzuwarten, ob die Praxis Fallgruppen bildet, die nicht mit höherrangigen Vorgaben z.B. zur Diskriminierungsfreiheit kollidieren.</p> <p>Unklar ist zudem, in welchem Verhältnis die Verpflichtung zur Losbildung bei der wettbewerblichen Vergabe einer</p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung	
	<p><i>angemessen zu berücksichtigen. Eine ähnliche Bestimmung ist bereits in § 97 GWB enthalten; sie gilt aber nur für Vergaben nach Artikel 5 Absatz 1 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Die Losvergabe wird daher – wie auch in § 97 Absatz 3 GWB – wegen ihrer Bedeutung für die Ausbildung von Wettbewerb ausdrücklich als gesetzlicher Regelfall aufgeführt. Abgesehen vom Grundsatz der Losvergabe kann die Berücksichtigung mittelständischer Interessen im Rahmen des wettbewerblichen Verfahrens nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 beispielsweise auch durch die Zulassung von Bietergemeinschaften erfolgen. Dabei bleibt § 1 GWB unberührt. Im Rahmen des Verfahrens nach Artikel 5 Absatz 4 [der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007] erfolgt die Berücksichtigung mittelständischer Interessen insbesondere durch die eingeräumte Möglichkeit der Direktvergabe.</i></p>	<p>Dienstleistungskonzession (Art. 5 Abs. 3) zur Linienbündelung steht.</p> <p>Das völlige Absehen von Ausnahmen von der Pflicht zur Losvergabe ist nicht praxisgerecht. Hier sollte – analog den Vorschriften im GWB aus Gründen der Wirtschaftlichkeit von der Losbildung abgesehen werden dürfen.</p> <p>Unklar ist zudem, ob die dem Wortlaut nach unbeschränkte Pflicht zur Losbildung nur räumliche Teillose meint oder auch Fachlose umfasst.</p>	
<p>§ 8a</p>	<p>(5) 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, so hat sie interessierte Unternehmer auf Antrag über die Gründe für die beabsichtigte Entscheidung zu informieren. Der Antrag ist innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach der Vorabkennzeichnung zu stellen.</p>	<p>Abs. 5 wird durch den Reg-E neu (als Absatz 4) eingeführt (Nummer 3); der Änd-E ändert den Reg-E (Buchstabe d, aa, eee).</p> <p><u>Die in § 8a Absatz 5 normierte Auskunftspflicht der zuständigen Behörde wird stärker an die in der in Artikel 7 Absatz 7 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorgesehenen Informationsverpflichtung angepasst.</u></p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 3):</i></p> <p><i>Nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007 müssen spätestens ein Jahr vor der Direktvergabe Informationen über die geplante Vergabe im Amtsblatt der Europäischen Union</i></p>	

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
	<p><i>veröffentlicht werden. Unternehmer, die ein Interesse an der Berücksichtigung bei der geplanten Direktvergabe haben, können daraufhin einen Antrag auf Teilnahme am Vergabeverfahren stellen. Zur Beschleunigung des Verfahrens wird hierfür eine sechsmonatige Frist ab der Veröffentlichung festgelegt (Absatz 4 [jetzt Absatz 5] Satz 1). Um den interessierten Unternehmern, deren Teilnahmeanträge nicht berücksichtigt werden sollen, die Durchführung eines Nachprüfungsverfahrens nach § 8a Absatz 6 [jetzt Absatz 7] zu ermöglichen, ist es erforderlich, dass sie vor der Beauftragung diejenigen Informationen erhalten, die sie benötigen, um die Erfolgsaussichten eines Nachprüfungsverfahrens beurteilen zu können (Absatz 4 [jetzt Absatz 5] Satz 2). Damit wird bei Direktvergaben auch für die von der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 geforderte Erhöhung der Transparenz gesorgt. Die in Absatz 4 [jetzt Absatz 5] Satz 3 angeordnete entsprechende Anwendung der §§ 101a und 101b GWB gewährleistet den entsprechend Artikel 5 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erforderlichen effektiven Rechtsschutz. Gleichzeitig stellen aber auch die Präklusionsregeln in § 101b Absatz 2 und 107 Absatz 3 GWB sicher, dass zügig Rechtssicherheit eintritt und Aufgabenträger (oder andere zuständige Behörden) und das beauftragte Verkehrsunternehmen auf den Bestand der Zuschlagserteilung vertrauen können. Dabei hat es der Aufgabenträger selbst in der Hand, den Eintritt der Rechtssicherheit zu beschleunigen. Je früher der Aufgabenträger die nach Absatz 4 [jetzt Absatz 5] Satz 2 erforderlichen Informationen an die nicht berücksichtigten Unternehmer übermittelt, desto früher können die Präklusionsregeln des § 101b Absatz 2 und</i></p>	

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
	<p><i>§ 107 Absatz 3 GWB greifen und es besteht damit Klarheit darüber, ob noch ein Nachprüfungsverfahren durchgeführt werden kann.</i></p>	
<p>§ 8a</p>	<p>(6) Die Unternehmen können verlangen, dass die zuständige Behörde die Bestimmungen über die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge einhält.</p> <p>Abs. 6 und 7 werden durch den Reg-E neu (als Absatz 5 und 6) eingeführt (Nummer 3), der Änd-E ändert die Nummerierung als Folgeänderung (Buchstabe d, aa, fff).</p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 3):</i></p>	
<p>§ 8a</p>	<p>(7) 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.</p> <p><i>Nach Artikel 5 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007 müssen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen dafür treffen, dass die Entscheidungen nach Artikel 5 Absatz 2 bis 6 rasch und wirksam überprüft werden können. Antragsbefugt sind Personen, die ein Interesse daran haben, den Auftrag zu erhalten und die angeben, durch einen Verstoß der dieser Entscheidungen gegen Gemeinschaftsrecht oder nationale Vorschriften zur Durchführung des Gemeinschaftsrechts geschädigt zu sein oder geschädigt werden zu können. Zur Umsetzung dieser Verpflichtungen gibt Absatz 5 [jetzt Absatz 6] den Unternehmen ein subjektives Recht auf Einhaltung der im Personenbeförderungsgesetz enthaltenen Bestimmungen über das Vergabeverfahren und es wird in Absatz 6 [jetzt Absatz 7] das Nachprüfungsverfahren nach dem Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen vor den Vergabekammern (bzw. den Oberlandesgerichten) für anwendbar erklärt. Mit der in Satz 2 des Absatzes 6 [jetzt Absatz 7] genannten Aufsichtsbehörde der zuständigen Behörde die die Behörde gemeint, der die Rechtsaufsicht obliegt.</i></p>	

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung	
§ 8a	<p>(8) 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>Änd-E führt Abs. 8 neu ein (Buchstabe d, aa, ggg). <u>Nach Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind Art und Umfang der Ausschließlichkeit in objektiver und transparenter Weise aufzustellen. Diese Bedingungen werden in § 8a Absatz 8 konkretisiert. Entsteht in einem späteren Genehmigungsverfahren darüber Streit, ob dem neuen Antrag ein ausschließliches Recht entgegensteht, ist die Genehmigungsbehörde berechtigt, dessen Rechtmäßigkeit zu überprüfen.</u></p>	<p>Der Änd-E übernimmt hier eine Änderung entsprechend der Stellungnahme des Bundesrats (dort: § 8 Absatz 5 neu, Nummer 2 BR-Drs. 462/1/Beschluss)</p> <p>Absatz 8 ermächtigt die zuständige Behörde, ein ausschließliches Recht gewähren zu können. Somit ist ein Schutz von Verkehren vor Konkurrenz im Einklang mit der VO 1370 möglich. Umgesetzt wird der Schutz durch die neue Versagungsregelung in § 13 Abs. 2 Nr. 2.</p> <p>Aufgabe der Praxis wird es sein, passende Regelungen zu entwickeln, um im Einklang mit der VO (EG) Nr. 1370/2007 (Transparenz, Vorab-Festlegung von Art und Umfang des Schutzes) sowie den hier statuierten Vorgaben den Verkehr schützen zu können. Dabei wird der Schutz nicht weiter gehen, als er bisher für eigenwirtschaftliche Verkehre mit der Linienverkehrsgenehmigung verbunden ist.</p> <p>Die insoweit im Gesetz latent vorhandene Konfliktlage im Verhältnis zum bisherigen Schutz eigenwirtschaftlicher Verkehre ist in § 8 Abs. 4 erläutert.</p>
§ 8b	<p>Wettbewerbliches Vergabeverfahren</p>		
§ 8b	<p>(1) Ein wettbewerbliches Vergabeverfahren nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 muss die Anforderungen nach Absatz 2 bis 7 erfüllen.</p>	<p>Abs. 1 wird durch den Reg-E neu eingeführt (Nummer 3). <i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 3):</i> <i>Das wettbewerbliche Vergabeverfahren ist in Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 geregelt. In Artikel 5 Absatz 3 Satz 2 sind die Grundsätze des Verfahrens geregelt: „Das für die wettbewerbliche Vergabe angewandte Verfahren muss allen Betreibern offen stehen, fair sein und den Grundsätzen der</i></p>	<p>Soweit die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nicht den Regelungen des Kartellvergaberechts unterfällt, formuliert Art. 5 Abs. 3 VO (EG) Nr. 1370/2007 nur wenige grundlegende Anforderungen an das Vergabeverfahren.</p> <p>In § 8b werden diese Regelungen verfahrensseitig unterfüttert. Die Regelungen entsprechen den notwendigen Mindestinhalten eines Verhandlungsverfahrens nach VOL/A.</p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
	<p><i>Transparenz und Nichtdiskriminierung genügen“.</i> <i>Nach Artikel 5 Absatz 3 Satz 3 [der Verordnung] sind Verhandlungen zulässig. Diese Verfahrensgrundsätze werden durch die Veröffentlichungspflicht in Artikel 7 Absatz 2 [der Verordnung] ergänzt, nach der spätestens ein Jahr vor Einleitung des wettbewerblichen Verfahrens (oder der Direktvergabe) mindestens die zuständige Behörde, die Art des geplanten Vergabeverfahrens und die von der Vergabe möglicherweise betroffenen Dienste und Gebiete im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht werden müssen.</i></p> <p><i>Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 regelt das wettbewerbliche Vergabeverfahren nicht umfassend und abschließend, sondern nur die Grundzüge. Diese Grundzüge des wettbewerblichen Vergabeverfahrens bedürfen einer konkretisierenden Ausgestaltung, um in der Praxis einheitlich ein wirklich transparentes und wettbewerbliches Verfahren bei der Vergabe von Verkehrsdienstleistungen nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sicherzustellen. Dies dient auch der Anwenderfreundlichkeit. Für eine Konkretisierung der Grundzüge eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens wäre nämlich andernfalls von jedem Rechtsanwender in jedem Einzelfall auch auf die umfangreiche Recht[s]sprechung des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) zu den Mindestanforderungen an ein wettbewerbliches, transparentes und nichtdiskriminieren- des Vergabeverfahren zurückzugreifen (vgl. EuGH vom 7. Dezember 2000 – C-324/98 – Teleaustria; EuGH vom 15. Oktober 2009 – C-1906/08 – Acoset; EuGH vom 13. April 2010 – C-91/08 – Wall AG; EuGH vom 10. September 2009 – C-</i></p>	

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
	<p><i>206/08 – Wasser- und Abwasserzweckverband Gotha und Landkreisgemeinden ./ Eurawasser Aufbereitungs- und Entsorgungsgesellschaft mbH; EuGH vom 13. November 2008 – C-324/07 – Coditel./Uccle). Mit § 8b werden den zuständigen Behörden Regelungen für die konkrete Durchführung des Verfahrens an die Hand gegeben. Auch für die an Verkehrsaufträgen interessierten Unternehmen wird so die Transparenz und Rechtssicherheit erhöht, was insbesondere auch den Interessen kleiner und mittelständischer Unternehmen dient.</i></p> <p><i>Die Konkretisierung der Grundsätze der fairen, wettbewerblichen, für alle Betreiber offenen, transparenten und nichtdiskriminierenden Vergabe beschränkt sich auf wenige, aber grundlegende Bestimmungen zur Gleichbehandlung, zur Zuschlagserteilung sowie zur Dokumentations-, Begründungs- und nachträglichen Informationspflicht. Neue Verpflichtungen werden nicht geschaffen. Die Regelungen beschränken sich auf das, was der EuGH ohnehin schon an Mindestanforderungen an ein wettbewerbliches, transparentes und nichtdiskriminierendes Vergabeverfahren herausgearbeitet hat. Dies bietet für die Aufgabenträger das notwendige Maß an Rechtssicherheit, gewährleistet jedoch gleichzeitig den Aufgabenträgern die für die ggf. hohe Komplexität der zu vergebenden Aufträge angemessene Flexibilität. So werden im § 8b keine Vorgaben für eine bestimmte Art des Vergabeverfahrens getroffen. Der Aufgabenträger entscheidet nach dem Auftragsgegenstand angemessenen sachlichen Erwägungen, wie er das Vergabeverfahren genau</i></p>	

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
	<i>durchführt.</i>	
§ 8b	<p>(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</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. den vorgesehenen Ablauf des wettbewerblichen Vergabeverfahrens, 2. vorzulegende Nachweise der Fachkunde, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit (Eignungsnachweis), 3. Anforderungen an die Übermittlung von Unterlagen sowie 4. Zuschlagskriterien einschließlich deren vorgesehener Gewichtung. 	<p>Abs. 2 wird durch den Reg-E neu eingeführt (Nummer 3), der Änd-E ändert redaktionell (Buchstabe d, bb, aaa).</p> <p><u>§ 8b Absatz 2 Nummer 2 wird an den bei der Auftragsvergabe üblichen Sprachgebrauch angepasst.</u></p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 3):</i></p> <p><i>Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sieht in Artikel 7 Absatz 2 vor, dass „mindestens“ die dort aufgeführten Informationen veröffentlicht werden müssen, lässt also Raum für ergänzende Regelungen im nationalen Recht. In Absatz 2 werden weitere Informationspflichten bei der Bekanntmachung aufgestellt, die erforderlich sind, um den interessierten Unternehmen die Entscheidung darüber, ob sie sich am Vergabeverfahren beteiligen wollen, zu ermöglichen. Die Bekanntmachung nach dieser Vorschrift kann entweder zusammen mit der Veröffentlichung nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bis spätestens ein Jahr vor Einleitung des Verfahrens erfolgen. Die Bekanntmachung kann aber auch zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen, insbesondere wenn zum Zeitpunkt der Veröffentlichung nach Artikel 7 Absatz 2 noch nicht alle Einzelheiten des vorgesehenen wettbewerblichen Vergabeverfahrens absehbar sind oder noch nicht festgelegt sind. Dabei ist der angemessene Grad an Öffentlichkeit sicherzustellen, der den Wettbewerb öffnet. Absatz 2 Satz 2 ermöglicht den Aufgabenträgern die Veröffentlichung auch über das zentrale</i></p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung	
	<i>Internetportal des Bundes www.bund.de.</i>		
§ 8b	<p>(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 unter Berücksichtigung der Komplexität der Dienstleistungen angemessen zu setzen.</p>	<p>Abs. 3 wird durch den Reg-E neu eingeführt (Nummer 3), der Änd-E ändert den Reg-E (Buchstabe d, bb, bbb).</p> <p><u>In § 8b Absatz 3 wird Satz 1 gestrichen, weil die vorgesehene Beschränkung nicht sachgerecht ist.</u></p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 3):</i></p> <p><i>Auch der Grundsatz der Fairness in Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 bedarf der Konkretisierung. Absatz 3 regelt daher, dass das wettbewerbliche Vergabeverfahren in Bezug auf die Leistungsbeschreibung, die Fristen und die Eignungs- und Zuschlagskriterien so gestaltet werden muss, dass die an dem Dienstleistungsauftrag interessierten Unternehmen eine reelle Chance haben, erfolgreich an dem Vergabeverfahren teilzunehmen.</i></p>	
§ 8b	<p>(4) Die Teilnehmer an dem wettbewerblichen Vergabeverfahren sind gleich zu behandeln. Der Zuschlag ist auf das unter Berücksichtigung aller Umstände wirtschaftlichste Angebot zu erteilen.</p>	<p>Abs. 4 wird durch den Reg-E neu eingeführt (Nummer 3).</p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 3):</i></p> <p><i>Absatz 4 konkretisiert über die in Absatz 2 vorgesehene Angabe der Zuschlagskriterien und deren ggf. vorgesehene Gewichtung hinaus das wirtschaftlichste Angebot als das ausschlaggebende Zuschlagskriterium. Dem Aufgabenträger bleibt frei festzulegen, welche Kriterien er im Einzelnen für den jeweils konkreten Auftrag wählt. Dabei sollen jedoch immer Qualität der</i></p>	

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung	
		<i>Leistungserbringung und erforderliche finanzielle Mittel in Relation gesetzt werden.</i>	
§ 8b	(5) Werden Unteraufträge zugelassen, kann vorgegeben werden, dass die Übertragung von Unteraufträgen nach wettbewerblichen Grundsätzen vorzunehmen ist.	Abs. 5 wird durch den Reg-E neu eingeführt (Nummer 3). <i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 3): Gemäß Artikel 4 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007 muss angegeben werden, ob und in welchem Umfang eine Vergabe von Unteraufträgen in Frage kommen soll. Absatz 5 gestattet es dem Aufgabenträger, vorzugeben, dass die Vergabe der Unteraufträge ebenfalls nach wettbewerblichen Prinzipien, z. B. der Einholung mehrerer Angebote, zu erfolgen hat.</i>	Das Sektorenvergaberecht schreibt oberhalb der Schwellenwerte ohnehin die Einhaltung von wettbewerblichen Vergabeverfahren vor. Durch die Vorgabe könnte auch bei Unteraufträgen unterhalb der Schwellenwerte eine wettbewerbliche Vergabe angeordnet werden.
§ 8b	(6) Das Vergabeverfahren ist vom Beginn fortlaufend zu dokumentieren. Alle wesentlichen Entscheidungen sind zu begründen.	Abs. 6 wird durch den Reg-E neu eingeführt (Nummer 3). <i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 3): Zwar können aus sachlichen Gründen heraus Ungleichbehandlungen (z. B. Begrenzung der Teilnehmerzahl nach objektiven Kriterien wie technische Leistungsfähigkeit oder betriebliche Infrastruktur) zulässig sein, jedoch müssen alle Entscheidungen des Aufgabenträgers entsprechend begründet und dokumentiert sein. Der Grundsatz der Transparenz erfordert zudem die klare und nachvollziehbare Dokumentation über das Vergabeverfahren (Absatz 6).</i>	

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012		Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
§ 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.	Abs. 7 wird durch den Reg-E neu eingeführt (Nummer 3). <i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 3):</i> <i>Schließlich sind wie bei der Direktvergabe nach § 8a Absatz 4 [jetzt Absatz 5] auch im wettbewerblichen Vergabeverfahren die Bieter über die vorgesehene Auftragsvergabe vom Aufgabenträger zu informieren. Die entsprechende Anwendung der §§ 101a und 101b des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen in Absatz 7 gewährleistet den erforderlichen effektiven Rechtsschutz.</i>	
II. Genehmigung			
§ 9	Umfang der Genehmigung		Von § 9 kann durch Landesrecht nicht abgewichen werden (siehe § 63 neu).
§ 11	Genehmigungsbehörden		Von § 11 Absatz 4 kann durch Landesrecht nicht abgewichen werden, jeweils in Verbindung mit § 52 Absatz 3 Satz 3 und § 53 Absatz 3 Satz 1 (siehe § 63 neu).
§ 12	Antragstellung		Von § 12 kann durch Landesrecht nicht abgewichen werden (siehe § 63 neu).
§ 12	(1) Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung soll enthalten 1. in allen Fällen a) Namen sowie Wohn- und Betriebsitz des	Abs. 1 wird durch den Reg-E geändert (Nummer 4, a). <i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 4):</i> <i>Der Antragsteller wird künftig verpflichtet, Angaben zu</i>	Absatz 1 Nr. 1c verlangt die Darstellung „möglichst weitreichender Barrierefreiheit“, während § 8 Abs. 3 nun

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
<p>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) Beginn und Ende der beantragten Geltungsdauer,</p> <p>e) gegebenenfalls den Nachweis über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007;</p> <p>2. bei einem Straßenbahn- oder Obusverkehr</p> <p>a) eine Übersichtskarte, in der die beantragte Strecke mit Haltestellen und alle in dem Verkehrsgebiet bereits vorhandenen Schienenbahnen, Obuslinien, Kraftfahrzeuglinien und Schifffahrtlinien, letztere soweit sie dem Berufsverkehr dienen, eingezeichnet sind,</p> <p>b) Beförderungsentgelte und Fahrplan,</p> <p>c) auf Verlangen der Genehmigungsbehörde einen Bauplan mit Kostenanschlag sowie Beschreibung der Anlage, Angaben über die höchste und tiefste Lage des Fahrdrachts,</p>	<p><i>Beginn und Ende der Geltungsdauer zu machen (§ 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe d). Diese Angaben sind in der Praxis üblich und auch deshalb notwendig, weil in § 16 nur Höchstgrenzen festgelegt sind. Ferner muss der Antragsteller, soweit vorhanden, einen Nachweis über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag vorlegen (§ 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe e), weil sich hieraus Beschränkungen für die Laufzeit der Genehmigung und auch für Prüfung der Beförderungsentgelte sowie Besonderen Beförderungsbedingungen ergeben können (siehe § 39 Absatz 1 Satz 2 und Absatz 6 Satz 3).</i></p> <p><i>Für den Antrag auf Genehmigung eines Personenfernverkehrs werden zwei Erleichterungen geschaffen (§ 12 Absatz 1 Satz 2). In der Übersichtskarte müssen bereits vorhandene Schienenbahnen, Obuslinien, Kraftfahrzeuglinien und Schifffahrtlinien nicht eingezeichnet sein. Außerdem entfällt die Angabe der Beförderungsentgelte.</i></p>	<p>„vollständige Barrierefreiheit“ ab dem 1.1.2022 verlangt.</p> <p>Eine Lösung dieses scheinbaren Widerspruchs ergibt sich durch die Inbezugnahme des NVP. Bis zum 1.1.2022 wird im NVP im Regelfall eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit verlangt. Ab dem 1.1.2022 ist dann unter der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung die vollständige Barrierefreiheit zu verstehen, soweit der NVP oder eine landesgesetzliche Regelung keine Ausnahme vorsieht.</p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
<p>Längs- und Querschnitte sowie Pläne für notwendige Änderungen an öffentlichen Straßen, Beschreibung der Fahrzeuge einschließlich der Schaltpläne und der Betriebsweise;</p> <p>3. bei einem Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen</p> <p>a) eine Übersichtskarte in der unter Nummer 2 Buchstabe a beschriebenen Form,</p> <p>b) die Länge der Linie, bei Unterwegsbedienung auch der Teilstrecken, in Kilometern,</p> <p>c) Angaben über die Zahl, die Art und das Fassungsvermögen (Sitz- und Stehplätze) der zu verwendenden Fahrzeuge,</p> <p>d) Beförderungsentgelte und Fahrplan;</p> <p>4. bei einem Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen</p> <p>a) Verkehrsform des Gelegenheitsverkehrs (§ 46),</p> <p>b) Angaben über die Zahl, die Art und das Fassungsvermögen (Sitzplätze) der zu verwendenden Fahrzeuge.</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>		

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung	
§ 12	<p>(1a) Um bestimmte Standards des beantragten Verkehrs verbindlich zuzusichern, kann der Antragsteller dem Genehmigungsantrag weitere Bestandteile hinzufügen, die als solche zu bezeichnen sind.</p>	<p>Abs. 1a wird durch den Reg-E neu eingeführt (Nummer 4, c).</p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 4):</i></p> <p><i>Für die im Genehmigungswettbewerb zu treffende Auswahlentscheidung kann es darauf ankommen, mit welchen Standards die Antragsteller den beantragten Verkehr durchführen wollen. In § 12 Absatz 1a wird deshalb die Möglichkeit geschaffen, bestimmte Antragsbestandteile verbindlich zuzusichern. Sie verschaffen dem Antragsteller eine bessere Ausgangssituation, sind aber bei erfolgreichem Antrag auch für die gesamte Laufzeit der Genehmigung einzuhalten. Die verbindliche Zusicherung von Antragsbestandteilen kann auch in den Fällen bedeutsam sein, in denen ein eigenwirtschaftlicher Konkurrenzantrag zu einem geplanten öffentlichen Dienstleistungsauftrag gestellt wird. Gegenstand einer verbindlichen Zusicherung können alle Standards des geplanten Verkehrs sein, z. B. Tarife, Fahrpläne und technische Spezifikationen der eingesetzten Fahrzeuge.</i></p>	<p>Die verbindliche Zusicherung bewirkt, dass gemäß § 15 Abs. 3 die Einhaltung der „weiteren Bestandteile“ durch eine Auflage abzusichern sind, in deren Kontrolle die zuständige Behörde eingebunden werden kann.</p> <p>Die „weiteren Bestandteile“ werden gemäß § 21 Abs. 1 S. 2 zum Gegenstand der Betriebspflicht, von denen gemäß § 21 Abs. 4 im Regelfall eine Entbindung nicht möglich sein soll und bei deren Nichteinhaltung die Genehmigung gemäß § 25 Abs. 1 Nr. 2 zu widerrufen ist.</p> <p>Eine verbindliche Zusicherung dient der Profilierung im Genehmigungswettbewerb (§ 13 Abs. 2b).</p> <p>Eine verbindliche Zusicherung ist zudem gemäß § 13 Abs. 2a S. 3 stets erforderlich, wenn in Reaktion auf eine Vorabkennzeichnung nach § 8a Abs. 2 ein eigenwirtschaftlicher Konkurrenzantrag gegen die Vergabeabsicht der zuständigen Behörde durchgesetzt werden soll.</p>
§ 12	<p>(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</p>	<p>Abs. 5 wird durch den Reg-E neu eingeführt (Nummer 4, d).</p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 4):</i></p> <p><i>In § 12 Absatz 5 wird eine einheitliche Antragsfrist festgelegt, die für alle eigenwirtschaftlichen Verkehre mit Straßenbahnen, Obussen oder im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gilt. Sie soll einerseits sicherstellen, dass für die Bearbeitung des Antrags genügend Zeit besteht und dient zum anderen einer fairen Durchführung des Verfahrens im</i></p>	

<p>Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012</p>	<p>Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233</p>	<p>Erläuterung und Kommentierung</p>	
	<p>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 Verkehrsinteresse angeregt worden sind.</p>	<p><i>Genehmigungswettbewerb. Im Regelfall ist eine „Nachbesserung“ von Anträgen ausgeschlossen, weil diese zu einem ruinösen Wettlauf von Genehmigungsanträgen führen könnte. Diese Antragsfrist gilt nicht für den für Personenfernverkehr (§ 12 Absatz 8). Es liegt in eigenem Interesse des Unternehmers, den Antrag so rechtzeitig zu stellen, dass die Genehmigung vor der geplanten Betriebsaufnahme erteilt werden kann.</i></p>	
<p>§ 12</p>	<p>(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 oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr spätestens drei Monate nach der Vorabkennzeichnung zu stellen. Die Genehmigungsbehörde kann im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger verspätete Anträge zulassen. Das Einvernehmen des Aufgabenträgers nach Satz 2 gilt als erteilt, wenn der von dem Aufgabenträger beauftragte Verkehr den im Rahmen der Vorabkennzeichnung gesetzten Anforderungen nach § 8a Absatz 2 Satz 3 bis 5 nicht entspricht.</p>	<p>Abs. 6 wird durch den Reg-E neu eingeführt (Nummer 4, d), der Änd-E ändert den Reg-E (Buchstabe e).</p> <p><u>§ 12 Absatz 6 Satz 1 beinhaltet eine Folgeänderung.</u></p> <p><u>Die Genehmigungsfähigkeit von eigenwirtschaftlichen Anträgen hängt in der Regel davon ab, ob die vom Aufgabenträger in der Vorabkennzeichnung gesetzten Anforderungen eingehalten werden. Weicht der Aufgabenträger selbst hiervon ab, so soll dem Unternehmer durch die Regelung in § 12 Absatz 6 Satz 3 erneut die Möglichkeit eingeräumt werden, einen eigenwirtschaftlichen Antrag zu stellen.</u></p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 4):</i></p> <p><i>Beabsichtigt der Aufgabenträger (oder eine andere zuständige Stelle) die Vergabe einer gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistung, so haben alle Unternehmer gemäß dem Grundsatz des Vorrangs der Eigenwirtschaftlichkeit die Möglichkeit, diese Verkehrsleistung in eigener Initiative zu erbringen. Um einen sachgerechten Verfahrensablauf sicherzustellen, wird in § 12 Absatz 6 eine Antragsfrist von drei</i></p>	<p>Um den in § 8 Abs. 4 festgelegten Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre geltend zu machen, ist gemäß Satz 1 innerhalb einer Ausschlussfrist von drei Monaten nach der Vorabkennzeichnung gemäß § 8a Abs. 2 ein Genehmigungsantrag für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr zu stellen. Die Frist kann im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger verlängert werden.</p> <p>Die Genehmigungsfähigkeit des eigenwirtschaftlichen Genehmigungsantrages ist in dieser Konstellation dann gegeben, wenn er den in der Vorabkennzeichnung gesetzten Vorgaben durch verbindliche Zusicherung im Sinne von § 12 Abs. 1a entspricht oder nur unwesentlich im Sinne von § 13 Abs. 2a von diesen Vorgaben abweicht.</p> <p>Sollte der vom Aufgabenträger beauftragte Verkehr den selber gesetzten Vorgaben nicht entsprechen, dann führt dieses gemäß Satz 3 zur obligatorischen Zulassungsfähigkeit verspäteter eigenwirtschaftlicher Genehmigungsanträge. Diese müssen sich dann im Rahmen der Bewertung nach § 13 Abs. 2a an den tatsächlichen Anforderungen des Aufgabenträgers orientieren und nicht an den so nicht gehaltenen Anforderungen der Vorabkennzeichnung.</p>

	Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
		<p><i>Monaten festgelegt, die mit der Veröffentlichung der Vergabeabsicht nach § 8a Absatz 2 Satz 2 und Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 beginnt. Wird innerhalb dieser Frist kein eigenwirtschaftlicher Antrag gestellt, kann der Aufgabenträger das Vergabeverfahren vor- bereiten und sich darauf verlassen, dass seine spätere Auswahlentscheidung im Genehmigungsverfahren nicht durch einen Konkurrenzantrag gefährdet werden kann.</i></p>	
§ 12	(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>Abs. 7 wird durch den Reg-E neu eingeführt (Nummer 4, d).</p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 4):</i></p> <p><i>In § 12 Absatz 7 wird eine Antragsfrist für gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen eingeführt. Sie soll eine zeitgerechte Durchführung des Verfahrens ermöglichen. Es handelt sich um eine Soll-Regelung, da in diesen Fällen eine Ablehnung des Antrags wegen Fristversäumung nicht in Frage kommt.</i></p>	<p>Der vorgesehene Regelzeitpunkt für Beantragung der Genehmigung scheint in Gesamtbetrachtung der geltenden Regelfristen sehr eng bemessen. Bei komplexen Vergaben wird die „Soll“-Regelung nicht erfüllbar sein. Hier kommt dann die Verkürzung der Antragsfrist nach Satz 2 in Betracht (siehe Erläuterung zu § 8a Absatz 2 Satz 2).</p> <p>Eine Verfahrensbeschleunigung ist bei Bedarf zudem über die Einbindung der Genehmigungsbehörde in die Vergabe zu erreichen (vgl. § 13 Abs. 2c)</p>
§ 12	(8) Die Absätze 5 und 6 gelten nicht für den Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1).	<p>Abs. 8 wird durch den Reg-E neu eingeführt (Nummer 4, d).</p> <p><i>aus Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 4):</i></p> <p><i>Diese Antragsfrist [Bezug ist hier § 12 Absatz 5] gilt nicht für den für Personenfernverkehr (§ 12 Absatz 8).</i></p>	
§ 13	<i>Voraussetzung der Genehmigung</i>		
§ 13	(2) Beim Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die	Abs. 2 wird durch den Reg-E (Nummer 5, a) geändert; der Änd-E ergänzt (neue Nr. 2) bzw.	Die in § 8a Abs. 8 etablierte Möglichkeit der Gewährung eines ausschließlichen Rechts durch den Aufgabenträger

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
<p>Genehmigung zu versagen, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. der Verkehr auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes hierfür nicht eignen, 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 8 genannten Voraussetzungen gewährt wurde, 3. durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere <ol style="list-style-type: none"> a) der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann, b) der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen, c) die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmen oder Eisenbahnen bereit sind, die 	<p>ändert den Reg-E (Buchstabe f, aa).</p> <p><u>In § 13 Absatz 2 Satz 1 wird ein neuer Versagungsgrund (Verletzung eines ausschließlichen Rechts) eingefügt (vgl. die Begründung zu Nummer 1 Buchstabe d). Verzichtet die zuständige Behörde auf die Gewährung eines ausschließlichen Rechts, so kann zugunsten des beauftragten Verkehrs die Regelung des § 13 Absatz 2 Satz 1 Nummer 3 (neu) eingreifen.</u></p> <p><u>Der neue Versagungsgrund in § 13 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 (neu) soll nicht gegenüber dem Personenfernverkehr wirken. Daher wird § 13 Absatz 2 Satz 2 angepasst.</u></p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (Nummer 5):</i></p> <p><i>Neben redaktionellen Änderungen wird in § 13 Absatz 2 Nummer 2[jetzt Nummer 3] ein neuer Versagungsgrund eingefügt. Mit der Regelung in Buchstabe d soll vermieden werden, dass Unternehmer sich ertragsreiche Verkehre aus einem vorhandenen Netz oder Linienbündel herausuchen können, während die übrigen Verkehre von der öffentlichen Hand finanziert werden müssen.</i></p> <p><i>Zur Erleichterung des Fernbuslinienverkehrs wird in § 42a Satz 1 der Begriff „Personenfernverkehr“ definiert und dieser durch § 13 Absatz 2 Satz 2 aus der Regelung in § 13 Absatz 2 Satz 1 herausgenommen. Der öffentliche Nahverkehr wird durch das Verbot von Kurzstreckenbeförderungen in § 42a Satz 2 und 3 [Satz 3 regelt die – jetzt noch erweiterte – zulässige Ausnahme vom Verbot der Kurzstreckenbeförderungen] weiterhin geschützt.</i></p>	<p>(siehe dort) wird genehmigungsrechtlich durch die neue Versagungsregelung in § 13 Abs. 2 Nr. 2 umgesetzt.</p> <p>Regelungen, wie im Einklang mit der VO (EG) Nr. 1370/2007 (Transparenz, Vorabfestlegung von Art und Umfang des Schutzes) und den Vorgaben aus § 8a Abs. 8 der beauftragte Verkehr geschützt werden kann, müssen erst noch entwickelt werden.</p> <p>Die im Gesetz latent vorhandene Konfliktlage im Verhältnis zum bisherigen Schutz eigenwirtschaftlicher Verkehre durch § 13 Abs. 2 Nr. 3 ist in § 8 Abs. 4 erläutert.</p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
<p>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>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 und 3 gelten nicht für den Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1).</p>		<p>Mit Nr. 3 d) wurde ein neuer Versagungsgrund in den Regelkatalog des § 13 Abs. 2 Nr. 3 kumulativ hinzugefügt, der darauf abstellt, dass „Rosinenpicken“ mittels geschickten Zuschnitts von Genehmigungsanträgen nicht erfolgreich betrieben können werden soll.</p> <p>Die Einordnung dieses neuen Versagungsgrunds ist nicht ganz einfach, da die bisherigen Regelatbestände zur Beurteilung des öffentlichen Verkehrsinteresses nur in der Konstellation angewendet werden, dass ein Genehmigungsantrag in Konkurrenz zu einem bestehenden Verkehr gestellt wird. An diese Konstellation knüpft der neue Versagungsgrund mit der Alternative der Herauslösung ertragreicher Linien/Teilnetz aus einem „vorhandenen Verkehrsnetz“ an.</p> <p>Hinsichtlich der Bezugnahme auf ein in einem Nahverkehrsplan festgesetztes Linienbündel wäre aber auch eine Interpretation denkbar, die auf einen generellen Versagungsgrund abstellt: Der neue Versagungsgrund würde dann auch für den Fall eines eigenwirtschaftlich gestellten Antrags nach Ende einer Genehmigung greifen.</p> <p>Abzuwarten bleibt, wie der in § 13 Abs. 2 Nr. 3 neu verstärkte Konkurrenzschutz für eigenwirtschaftliche Genehmigungen vor dem Hintergrund der Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007 zu beurteilen ist. Vgl. dazu die Erläuterung in § 8 Abs. 4.</p> <p>Personenfernverkehr mit Bussen erfährt ausdrücklich keinen Konkurrenzschutz mehr.</p>

<p>Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012</p>	<p>Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233</p>	<p>Erläuterung und Kommentierung</p>	
<p>§ 13</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 Vorabkennzeichnung beschriebenen Anforderungen nicht erfüllt oder sich nur auf Teilleistungen bezieht, es sei denn, die zuständige Behörde erteilt gegenüber der Genehmigungsbehörde ihr Einvernehmen zu den beantragten Abweichungen. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn der beantragte und in seinen Bestandteilen verbindlich zugesicherte Verkehr mindestens dem bisherigen Verkehrsangebot entspricht und darüber hinaus von den in der Vorabkennzeichnung beschriebenen weitergehenden Anforderungen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung nur unwesentlich abweicht. Als wesentlich gelten grundsätzlich Abweichungen von Anforderungen zu Linienweg und Haltestellen, zu Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum, zur Abstimmung der Fahrpläne und zur Barrierefreiheit. Das gleiche gilt für Anforderungen zur Anwendung verbundener Beförderungstarife und Beförderungsbedingungen, für die ein</p>	<p>Abs. 2a wird durch den Reg-E (Nummer 5, b) geändert; der Änd-E ergänzt den Reg-E wesentlich (Buchstabe f, bb).</p> <p><u>Eigenwirtschaftliche Anträge können innerhalb der Frist des § 12 Absatz 6 (neu) auch dann gestellt werden, wenn ein Aufgabenträger die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages („gemeinwirtschaftlicher Verkehr“) plant. Die Neuregelung in § 13 Absatz 2a zeigt der Genehmigungsbehörde auf, nach welchen Kriterien sie in diesem Fall zu entscheiden hat. Die Vorschrift konkretisiert den in § 8 Absatz 4 Satz 1 normierten Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre.</u></p> <p><u>Ein eigenwirtschaftlicher Antrag ist immer zu genehmigen, wenn er die in der Vorabkennzeichnung beschriebenen Anforderungen erfüllt oder der Aufgabenträger trotz der Abweichung zustimmt.</u></p> <p><u>Ein eigenwirtschaftlicher Antrag ist darüber hinaus zu genehmigen, wenn der beantragte und in seinen Bestandteilen verbindlich zugesicherte Verkehr mindestens dem bisherigen Verkehrsangebot entspricht und darüber hinaus von den in der Vorabkennzeichnung beschriebenen weitergehenden Anforderungen nur unwesentlich abweicht.</u></p> <p><u>Es wird festgelegt, dass Abweichungen von Anforderungen zu Linienweg und Haltestellen, zur Bedienungshäufigkeit und zum Bedienungszeitraum, zur Abstimmung der Fahrpläne und zur Barrierefreiheit grundsätzlich als wesentlich gelten. Eine Ausnahme von dieser Regel kommt aber bei geringfügigen Abweichungen in Betracht.</u></p>	<p>Absatz 2a regelt in mehreren ineinander verschachtelten bzw. aufeinander bezogenen Tatbeständen, wann einem eigenwirtschaftlichen Genehmigungsantrag für den gleichen Verkehr Vorrang vor einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag zukommt und wann nicht. Dabei ist die in Satz 1 beibehaltene Ausgangsregelung für eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge generell gültig.</p> <p>Satz 1: Im ÖPNV <u>kann</u> die Genehmigung eines eigenwirtschaftlichen Verkehrs <u>versagt werden</u>, wenn dieser mit einem NVP nicht in Einklang steht.</p> <p>Satz 2 erster Halbsatz: Neu eingeführt wird die <u>Pflicht zur Versagung</u> eines eigenwirtschaftlichen Genehmigungsantrages dann, wenn der gemäß § 12 Abs. 6 fristgerecht beantragte Verkehr die in der Vorabkennzeichnung nach § 8a Abs. 2 gesetzten Anforderungen nicht erfüllt oder sich nur auf Teilleistungen der dort geforderten Gesamtleistung (Netz, Teilnetz, Linienbündel, Linie) bezieht.</p> <p>Satz 2 letzter Halbsatz: Die Pflicht zur Versagung entfällt, wenn die zuständige Behörde ihr Einvernehmen erteilt.</p> <p>Satz 3: Die in Satz 2 geregelte Pflicht zur Versagung entfällt ebenfalls, wenn der Genehmigungsantrag verschiedenen Voraussetzungen entspricht:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Der beantragte Verkehr muss in seinen Bestandteilen verbindlich zugesichert sein, d.h. die angebotenen Standards müssen entsprechend den Vorgaben von § 12 Abs. 1a zugesichert werden. 2. Die zugesicherten Standards müssen mindestens dem bisher tatsächlich erbrachten Angebot entsprechen.

<p>Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012</p>	<p>Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233</p>	<p>Erläuterung und Kommentierung</p>
<p>Ausgleich nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gezahlt werden soll. Sofern diese Abweichungen Anforderungen betreffen, die über das bisherige Verkehrsangebot hinausgehen, sind sie nur dann wesentlich, wenn der Unternehmer, der diesen Verkehr bisher betrieben hat, hierzu angehört wurde und diese Anforderungen für die ausreichende Verkehrsbedienung erforderlich sind.</p>	<p><u>Hinsichtlich der Anwendung verbundener Beförderungstarife und -bedingungen wird vorausgesetzt, dass die zuständige Behörde Ausgleichszahlungen in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vorsieht. Diese Regelung ersetzt die bisherige Regelung von § 39 Absatz 2 Satz 2 PBefG, einen Ausgleich für die Versagung eines an sich genehmigungsfähigen Tarifs zu gewähren, wenn dies aus Gründen des öffentlichen Verkehrsinteresses oder des Gemeinwohls geboten war.</u></p> <p><u>Dabei werden Abweichungen von Anforderungen, die über das bisherige Verkehrsangebot hinausgehen, nur dann als wesentlich eingestuft, wenn der Unternehmer hierzu angehört wurde und die Anforderungen erforderlich sind, um eine ausreichende Verkehrsbedienung zu erzielen. Mit dieser Regelung soll einmal der Unternehmer, der den Verkehr bisher durchgeführt hat, in das Verfahren eingebunden werden. Seine Erfahrungen können bei der Planung des künftigen Verkehrsangebotes eine wertvolle Hilfe sein. Mit dieser Regelung soll aber auch verhindert werden, dass überzogene und sachlich nicht gerechtfertigte Anforderungen zur Ablehnung eines eigenwirtschaftlichen Antrages führen müssen.</u></p> <p><u>Bei der Prüfung, ob die über das bisherige Verkehrsangebot hinausgehenden Anforderungen erforderlich sind, um eine ausreichende Verkehrsbedienung zu erzielen, kann insbesondere ein für den beabsichtigten Genehmigungszeitraum</u></p>	<p>3. Von weitergehenden Anforderungen zur Absicherung der ausreichenden Verkehrsbedienung dürfen die beantragten Standards nur <u>unwesentlich</u> abweichen.</p> <p>Satz 4: Abweichungen von Anforderungen zu Linienweg, Haltestellen, Bedienungshäufigkeit, Bedienungszeitraum, Barrierefreiheit sowie zur Abstimmung der Fahrpläne sind grundsätzlich wesentlich und stehen daher im Regelfall einer Genehmigungsfähigkeit des eigenwirtschaftlichen Antrags entgegen.</p> <p>Mit dem vorgenannten Grundsatz sind zwei Ausnahmen verbunden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Auch Abweichungen von anderen zusicherungsfähigen Anforderungen z.B. zu Umweltqualitätsstandards, Sicherheit, Kundeninformation etc. können als wesentliche Abweichungen zu beurteilen sein. 2. Auch Abweichungen von den grundsätzlich wesentlichen Anforderungen können im Einzelfall ausnahmsweise nicht als wesentlich zu beurteilen sein. <p>Beide Ausnahmen müssen als solche auf der Basis der verkehrsplanerischen Vorgaben des Aufgabenträgers gemäß § 8 Abs. 3 „im Regelfall“ über einen Nahverkehrsplan begründet werden können.</p> <p>Satz 5: Ebenfalls nicht genehmigungsfähig sind Abweichungen von Anforderungen zur Anwendung von Verbundtarifen, wenn diese Gegenstand einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift oder eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind bzw. werden sollen.</p> <p>Satz 6: Soweit die Genehmigungsfähigkeit von der „Wesentlichkeit“ einer Abweichung von weitergehenden</p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
	<p><u>maßgeblicher Nahverkehrsplan herangezogen werden. Soweit solche Anforderungen dort nicht vorgesehen sind, ist dies ein maßgeblicher Gesichtspunkt dafür, dass keine Erforderlichkeit gegeben ist.</u></p> <p><u>Bei Abweichungen von anderen als den in Satz 4 genannten Anforderungen wie Sicherheitsanforderungen, Umweltschutz, Kundeninformationen und Standards für Ersatzverkehr ist grundsätzlich davon auszugehen, dass sie nicht wesentlich sind. Entsprechen diese Anforderungen jedoch dem bestehenden Verkehrsangebot oder kann überzeugend dargelegt werden, warum sie für die ausreichende Verkehrsbedienung erforderlich sind, kann eine andere Beurteilung geboten sein.</u></p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 5):</i></p> <p><i>In § 13 Absatz 2a wird für den Nahverkehrsplan die Bezugnahme auf die Vorschrift des § 8 Absatz 3 aktualisiert.</i></p>	<p>Anforderungen im Sinne von Satz 3 abhängig ist, kommt es stets darauf an, dass der vorhandene Unternehmer dazu angehört wurde, soweit die Anforderungen über die mit dem vorhandenen Verkehr realisierten Standards hinausgehen. Eine solche Anhörung kann im Rahmen des Nahverkehrsplanes erfolgen. Sollten die konkreten Anforderungen erst im Rahmen der Vorabkennzeichnung festgelegt werden, dann bedarf es vorab einer eigenständigen Anhörung.</p> <p>Zu belegen ist zudem, dass die Anforderungen für die ausreichende Bedienung erforderlich sind. Hier bedarf es ggf. einer konkret begründeten Beschlussfassung im Vorfeld der Vorabkennzeichnung, soweit sich die Anforderungen nicht unmittelbar aus dem einschlägigen und gültigen Nahverkehrsplan ergeben.</p> <p><u>Hinweis:</u> Die Regelung in Satz 3 setzt einen im Übrigen genehmigungsfähigen Antrag voraus. Anders als der Wortlaut suggeriert („ist zu genehmigen“) handelt sich nicht um einen eigenständigen Genehmigungstatbestand, der z.B. Mängel aus § 13 Abs. 1 oder 1a unbeachtlich machen würde.</p>
<p>§ 13</p>	<p>Abs. 2b wird durch den Reg-E neu eingefügt (Nummer 5, c), der Änd-E ändert Satz 1 Reg-E redaktionell (Buchstabe f, cc).</p> <p><u>In § 13 Absatz 2b Satz 1 wird die Formulierung redaktionell verbessert.</u></p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 5):</i></p> <p><i>Im Zuge des zunehmenden Wettbewerbs werden häufig mehrere konkurrierende Anträge auf Erteilung einer</i></p>	<p>Insbesondere vor Auslaufen einer bestehenden Genehmigung kann es verstärkt durch die Transparenzregelungen in § 18 sowie die Verfahrenskonzentration durch die Ausschlussfristen gemäß § 12 Abs. 5 in Zukunft häufiger zu der Konstellation eines Bewerberüberhanges kommen.</p> <p>Aus der bisherigen Rechtspraxis zu den Versagungsgründen nach § 13 Abs. 2 Nr. 3 (vormals Nr. 2) ergibt sich, dass regelmäßig - und häufig ungeprüft - im ÖPNV von einem</p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung	
	<p>zu berücksichtigen.</p>	<p><i>Genehmigung für eine bestimmte Linie oder ein Linienbündel gestellt. In § 13 Absatz 2b wird entsprechend der bestehenden Verwaltungspraxis ausdrücklich festgelegt, dass in diesem Fall der Bewerber mit der besten Verkehrsbedienung zu bevorzugen ist.</i></p>	<p>„unstreitig erschöpften Kontingent“ ausgegangen und eine Parallel- bzw. Doppelbedienung ausgeschlossen wird.</p> <p>Vor diesem Hintergrund wurden nun „Leitplanken“ für die erforderliche Bewerberauswahl gesetzlich geregelt.</p> <p>Gleichzeitig wird auf diese Weise allerdings auch „demonstriert“, dass nach der Konzeption des PBefG andere Betreiber ausgeschlossen werden. Sollte die Genehmigung eigenwirtschaftlicher Verkehre daher eine „ausschließliche Wirkung“ im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 zukommen, so würde sich ein Wertungswiderspruch zu § 8 Abs. 4 PBefG ergeben (vgl. Erläuterung dort).</p> <p>Es ist daher denkbar, dass in „geltungserhaltender Reduktion“ auch die Regelung in § 13 Abs. 2b konform mit der VO (EG) Nr. 1370/2007 einschränkend ausgelegt werden muss. Der Genehmigungswettbewerb nach § 13 Abs. 2b würde in diesem Fall nur dann stattfinden, wenn sich die Konstellation des Bewerberüberhangs nicht anderweitig ohne Ausschluss eines der Bewerber regeln lässt und der Ausschluss keiner Regelung im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 bedarf.</p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung	
<p>§ 13</p>	<p>(2c) Auf Antrag des Aufgabenträgers ist die Genehmigungsbehörde verpflichtet, die Erfüllung der in den Absätzen 1, 1a und 2 Satz 1 Nummer 1 genannten Voraussetzungen bereits im Verfahren der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu prüfen.</p>	<p>Abs. 2c wird durch den Änd-E neu eingefügt (Buchstabe f, dd).</p> <p><u>Durch die Neuregelung in § 13 Absatz 2c wird der Verwaltungsaufwand bei der Genehmigung von Verkehren, die auf der Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages erbracht werden, reduziert. Zur Vermeidung einer inhaltlich überflüssigen Doppelprüfung der subjektiven, baulichen und verkehrssicherheitsrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen (§ 13 Absatz 1 bzw. 1a und Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 PBefG) wird die Genehmigungsbehörde in das Vergabeverfahren durch den Aufgabenträger eingebunden.</u></p>	<p>Die Neuregelung integriert die von der Genehmigungsbehörde vorzunehmende Prüfung bestimmter Genehmigungsanforderungen in die Vergabe. Dieses ist unter zwei Aspekten sinnvoll:</p> <ul style="list-style-type: none"> – <u>Verwaltungsvereinfachung</u>: Es findet nur eine Prüfung statt. Der Verwaltungsaufwand wird somit reduziert. Auch muss der Unternehmer seine Unterlagen nicht mehrfach einreichen und dabei ggf. noch zwischendurch aktualisieren. – <u>Beschleunigung</u>: Die der Auftragsvergabe nachlaufende Genehmigungserteilung wird wesentlich beschleunigt. Dieses ist insbesondere dann relevant, wenn die Vergabe ihrerseits sich verzögert hat (z.B. Rechtsschutzverfahren). <p>In der Praxis wird diese Amtshilfe noch auszugestalten sein. Dieses betrifft etwa Anforderungen der Aufgabenträger hinsichtlich der Beifügung von prüffähigen Unterlagen sowie die Frage der Entscheidungsqualität der Genehmigungsbehörde und deren Überprüfbarkeit (z. B. als eigenständiger Zwischenbescheid).</p>
<p>§ 13</p>	<p>(3) Ist ein Verkehr von einem Unternehmer jahrelang in einer dem öffentlichen Verkehrsinteresse entsprechenden Weise betrieben worden, so ist dieser Umstand, im öffentlichen Personennahverkehr unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 3, angemessen zu berücksichtigen; das gilt auch im Fall des Absatzes 2 Nummer 3.</p>	<p>Abs. 3 wird durch den Änd-E geändert (Folgeänderung) (Buchstabe f, dd).</p> <p><u>In § 13 Absatz 3 wird die Bezugnahme an die neue Systematik des § 13 Absatz 2 angepasst.</u></p>	

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012		Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
§ 13a	(aufgehoben)	Reg-E (Nummer 6)	[Informatorischer Abdruck]
§ 14	Anhörungsverfahren	Die Überschrift wird durch den Reg-E (Nummer 7, a) geändert.	
§ 14	<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> <ol style="list-style-type: none"> 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 Aufgabenträger und der Verbundorganisationen, soweit diese Aufgaben für die Aufgabenträger oder Unternehmer wahrnehmen, 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>Abs. 1 wird durch den Reg-E (Nummer 7, b) geändert.</p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (Nummer 7):</i></p> <p><i>Der in der Überschrift und in § 14 Absatz 3 verwendete Begriff „Anhörungsverfahren“ wird durch den im Verfahrensrecht üblichen Begriff „Anhörungsverfahren“ ersetzt.</i></p> <p><i>Bei einem Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen Straßenbahn-, Obusverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist regelmäßig auch der Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers und gegebenenfalls von Verbundorganisationen berührt. Sie werden deshalb in § 14 Absatz 1 Nummer 2 ausdrücklich in den Kreis der zu beteiligenden Stellen einbezogen.</i></p> <p><i>Nach § 14 Absatz 1 Nummer 1 sind Unternehmer, die im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs bereits einen Verkehr mit Eisenbahnen, Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr betreiben, anzuhören. Diese Regelung kann zu Wettbewerbsvorteilen der anzuhörenden Unternehmer führen, da sie von den Anträgen Kenntnis erlangen und selbst einen besseren Konkurrenzantrag stellen können. Diese Situation soll künftig ausgeschlossen werden, in</i></p>	<p>Die Anpassungen in § 14 reflektieren die geänderten Stellungen der Akteure (Abs. 1 Satz 1 Nr. 2) sowie die Anforderungen eines fairen Genehmigungswettbewerbs (Abs. 1 Satz 2).</p> <p>Problematisch ist allerdings, dass im Falle der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge die meisten Aspekte, die für die Anhörungseteiligten relevant sind, bereits im Vorfeld der Vorabkennzeichnung nach § 8a Abs. 2 verbindlich geklärt werden müssen und zum Zeitpunkt der Durchführung des Genehmigungsverfahrens nicht mehr disponibel sind und zudem im Regelfall weder von der Genehmigungsbehörde noch von dem beauftragten Verkehrsunternehmen eigenständig geändert werden können bzw. könnten.</p> <p>Es wäre insoweit zu prüfen, ob durch Landesrecht das Anhörungsverfahren so ausgestaltet wird, dass die Anhörung dann stattfindet, wenn noch etwas gestaltbar ist. D.h. ein wesentlicher Teil der Anhörung bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge müsste vor den Zeitpunkt der Veröffentlichung der Vorabkennzeichnung gezogen werden. Nur wenige Aspekte wären nach erfolgter Beauftragung noch im Vorfeld der Genehmigungserteilung zu erörtern.</p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
<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><i>dem in § 14 Absatz 1 Satz 2 festgelegt wird, dass das Anhörungsverfahren erst nach dem Ende der Antragsfrist durchzuführen ist.</i></p>	
<p>§ 14 (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 Kraftfahrzeugaustausch beantragt, ist davon abzusehen.</p>	<p>Abs. 3 wird durch den Reg-E (Nummer 7, c) geändert.</p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (Nummer 7):</i></p> <p><i>Der in der Überschrift und in § 14 Absatz 3 verwendete Begriff „Anhörverfahren“ wird durch den im Verfahrensrecht üblichen Begriff „Anhörungsverfahren“ ersetzt.]</i></p>	
<p>§ 14 (5) Bei Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung für grenzüberschreitende Gelegenheitsverkehre oder für Transitverkehre sind die Absätze 1 bis 4 nicht anzuwenden. Bei Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung</p>	<p>Abs. 5 wird durch den Reg-E (Nummer 7, d) geändert; der Änd-E ergänzt den Reg-E (Buchstabe g).</p> <p><u>Bei der Beantragung von Personenfernverkehren kann auf die gutachtliche Anhörung der in § 14 Absatz 1</u></p>	<p>Im Anhörungsverfahren für Anträge des Personenfernverkehrs können konkurrierende Betreiber nur insoweit in ihren Rechten betroffen sein, als ein Betreiber im ÖPNV geltend macht, dass es sich bei dem beantragten Verkehr vollständig oder partiell um Leistungen des ÖPNV</p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
	<p>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; Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 ist nicht anzuwenden.</p> <p><u>Satz 1 Nummer 3 bezeichneten Stellen verzichtet werden.</u></p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 7):</i></p> <p><i>Nach der Neuregelung in § 13 Absatz 2 entfällt künftig der Schutz bestehender Verkehrsdienste im Fernverkehr. In § 14 Absatz 5 Satz 2 wird daher angeordnet, dass die betreffenden Unternehmen nicht mehr anzuhören sind.</i></p>	<p>handelt und daher die Regelungen des § 13 Abs. 2 greifen müssten. Denkbar wäre auch eine Anhörung zur Ausgestaltung der in der Definition des Fernverkehrs angelegten Mitnahmeverbote (siehe § 42a).</p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012		Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
§ 15	Erteilung und Versagung der Genehmigung		Von § 15 kann durch Landesrecht nicht abgewichen werden (siehe § 63 neu).
§ 15	(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 bezeichneten Frist darf höchstens 3 Monate betragen. Die Genehmigung gilt als erteilt, wenn sie nicht innerhalb der Frist versagt wird. 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.	Abs. 1 wird durch den Reg-E geändert (Nummer 8). <i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (Nummer 8):</i> <i>Nach § 15 Absatz 1 Satz 2 ist über einen Genehmigungsantrag regelmäßig innerhalb von drei Monaten nach Eingang des Antrags zu entscheiden. Diese Regelung wird im Hinblick auf die in § 12 Absatz 5 und 6 festgelegten Antragsfristen angepasst. Die Frist für die Entscheidung der Genehmigungsbehörde beginnt in den genannten Fällen künftig mit dem ersten Kalendertag nach dem Antragschluss. Hierdurch wird es der Genehmigungsbehörde ermöglicht, alle im Antragszeitraum eingehenden Anträge miteinander zu vergleichen und über diese gebündelt zu entscheiden.</i>	
§ 15	(3) Die Genehmigung kann unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden, sofern sich diese	Abs. 3 Satz 2 wird durch den Änd-E neu eingefügt (Buchstabe h).	

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung	
	<p>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 die zuständige Behörde auf ihren Wunsch eingebunden werden kann.</p>	<p><u>Durch § 15 Absatz 3 Satz 2 wird sichergestellt, dass die vom Unternehmer freiwillig angebotenen Standards gemäß § 12 Absatz 1a, die ihm nutzen, um sich von der Konkurrenz mit anderen Unternehmen im Genehmigungswettbewerb zu profilieren, auch tatsächlich verbindlich werden. Die Genehmigungsbehörde muss daher zum Schutz der Wettbewerber vor Angeboten, die nicht auf dauerhafte Qualitätssicherung ausgerichtet sind, in § 15 Absatz 3 darauf verpflichtet werden, dass die Inhalte der „weiteren Bestandteile“ durch Auflage auch zum Gegenstand der Genehmigung gemacht werden. Diese Vorgabe hat zudem zur Folge, dass eine spätere Einstellung der so auferlegten Standards durch den Verkehrsunternehmer als Ordnungswidrigkeit bewertet und sanktioniert werden kann.</u></p> <p><u>Die Genehmigungsbehörden sind häufig von ihren Ressourcen her nicht darauf vorbereitet, die Einhaltung z.B. komplexer Qualitätsstandards zu überprüfen, wenn diese vom Unternehmer für eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen zugesichert werden. Von daher ist es sinnvoll, den Aufgabenträger in diese Überprüfung einzubinden, wenn bei diesem derartige Ressourcen verfügbar sind. Eine solche Einbindung kann auch insoweit zur Erfüllung der Gewährleistungsaufgabe des Aufgabenträgers sinnvoll sein, wenn dieser wegen bestimmter Zusicherungen auf die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages verzichtet hat und von daher ein besonderes Eigeninteresse daran hat, zu kontrollieren, ob die zur ausreichenden Verkehrsbedienug erforderlichen und seitens des Unternehmers zugesicherten Angebotsstandards auch tatsächlich realisiert werden.</u></p>	

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012		Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
§ 16	<i>Geltungsdauer der Genehmigung</i>		Von § 16 kann durch Landesrecht nicht abgewichen werden (siehe § 63 neu).
§ 16	<p>(1) Die Geltungsdauer der Genehmigung für Straßenbahn- und Obusverkehr beträgt höchstens 15 Jahre. Sie kann unter den Voraussetzungen 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>Abs. 1 und 2 werden durch den Reg-E geändert (Nummer 9).</p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (Nummer 9):</i></p> <p><i>Die Geltungsdauer der Genehmigung für einen Straßenbahn- und Obusverkehr sowie für die Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen wird mit Rücksicht auf die nach Artikel 4 Absatz 3 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 möglichen Laufzeiten eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages angepasst. Zugleich wird eine Verlängerungsmöglichkeit vorgesehen, wenn die von der Verordnung genannten Voraussetzungen vorliegen. Die Verlängerungsmöglichkeit kann auch genutzt werden, wenn eine Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr erteilt wird.</i></p> <p><i>Nach Ablauf des Dienstleistungsauftrages wird es in der Regel zu einer Neuvergabe kommen. Da hierbei auch ein anderer Bewerber als der Genehmigungsinhaber zum Zuge kommen kann, darf die Geltungsdauer der Genehmigung die Laufzeit des Dienstleistungsauftrages nicht überschreiten.</i></p>	
§ 16	<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</p>		

<p>Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012</p>	<p>Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233</p>	<p>Erläuterung und Kommentierung</p>
<p>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. Im öffentlichen Personennahverkehr ist § 8 Absatz 3 zu beachten.</p>		
<p>§ 16 (3) Weicht im öffentlichen Personennahverkehr ein Genehmigungsantrag für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr wesentlich vom bisherigen Verkehrsangebot ab und sichert die zuständige Behörde der Genehmigungsbehörde die Vergabe eines dem bisherigen Verkehrsangebot 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 angibt. Setzt die zuständige Behörde ihre Zusicherung nicht um, so ist die Geltungsdauer der Genehmigung unter Beachtung der Absätze 1 und 2 neu festzusetzen.</p>	<p>Abs. 3 wird durch den Änd-E neu eingefügt (Buchstabe i).</p> <p><u>Mit der Regelung in § 16 Absatz 3 (neu) wird der Fall erfasst, in dem der Aufgabenträger nicht aktiv wird, weil er davon ausgeht, dass ein ausreichendes eigenwirtschaftliches Verkehrsangebot als Ergebnis des Genehmigungsverfahrens zu erwarten ist. Stellt sich dann allerdings im Rahmen der Beteiligung des Aufgabenträgers im Genehmigungsverfahren heraus, dass der eigenwirtschaftliche Antrag wider Erwarten in wesentlichen Punkten hinter dem bisherigen Verkehrsangebot zurückbleibt, soll der Aufgabenträger die Möglichkeit erhalten, durch die Zusicherung der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages das bisherige Verkehrsangebot aufrechtzuerhalten. Der eigenwirtschaftliche Antrag wird aber nicht versagt, sondern ist für den Zeitraum zu genehmigen, den der Aufgabenträger als Zeitpunkt der geplanten Betriebsaufnahme angibt. Zum Schutz des eigenwirtschaftlichen Verkehrs stellt der zweite Satz zudem sicher, dass die Genehmigung zu verlängern ist, wenn der Aufgabenträger nicht Willens oder in der</u></p>	<p>Die hier getroffene Regelung soll verhindern, dass jeder Aufgabenträger faktisch gezwungen ist, vorsorglich über den Weg der Vorabbekanntmachung den Markt zu einer Reaktion im Sinne eines eigenwirtschaftlichen Konkurrenzansatzes herauszufordern, um sicherzustellen, dass eine ggf. erforderliche Beauftragung nicht durch eigenwirtschaftliche Genehmigungen versperrt ist.</p> <p>Ist aus Sicht des Aufgabenträgers auf eigenwirtschaftlicher Basis ein Angebot auf dem Niveau der ausreichenden Verkehrsbedienung zu erwarten, dann muss der Aufgabenträger nicht vorsorglich eine Vorabbekanntmachung veröffentlichen. Er kann vielmehr erst einmal abwarten, welches Angebot auf eigenwirtschaftlicher Basis für die nächste Genehmigungsperiode zugesichert wird. Entspricht das eigenwirtschaftliche Angebot allerdings wider Erwarten nicht der ausreichenden Bedienung, so ist eine Genehmigung mit verkürzter Dauer zu erteilen; nachgelagert kann der Aufgabenträger dann die Beauftragung doch noch starten.</p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
	<u>Lage ist, seine Zusicherung auch einzuhalten.</u>	
§ 16	(4) Die Geltungsdauer der Genehmigungen für Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen beträgt höchstens zehn Jahre und für sonstigen Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen höchstens fünf Jahre.	(Folgeänderung)
§ 17	<i>Genehmigungsurkunde</i>	Von § 17 Absatz 1 und 2 kann durch Landesrecht nicht abgewichen werden (siehe § 63 neu).
§ 18	Informationspflicht der Genehmigungsbehörde	
§ 18	(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: <ol style="list-style-type: none"> 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. 	§ 18 wird durch den Re-E neu gefasst (Nummer 10). <i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (Nummer 10):</i> <i>Zur Verbesserung der Transparenz des Genehmigungsverfahrens wird die Bekanntmachung aller Genehmigungen für den öffentlichen Personennahverkehr im Amtsblatt der Europäischen Union vorgeschrieben. Auf diese Weise wird für eine umfassende Information der Unternehmen gesorgt. Aus den veröffentlichten Angaben kann insbesondere auch entnommen werden, in welchen Fristen Anträge für eigenwirtschaftliche Verkehre zu stellen sind.</i> <i>Die Angabe der Linienführung ist im gleichen Sinn wie in § 17 Absatz 1 Nummer 6 und 7 zu verstehen. Es genügt, wenn die Anfangs- und Endhaltestelle einer Linie bezeichnet wird.</i>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012		Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
§ 18	(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 Frist für den Antrag auf Genehmigung eines Verkehrs abweichend von § 12 Absatz 6 Satz 1 besonders festzulegen.		
§ 20	<i>Einstweilige Erlaubnis</i>		Von § 20 kann durch Landesrecht nicht abgewichen werden (siehe § 63 neu).
§ 20	(1) Wenn eine sofortige Einrichtung, Erweiterung oder wesentliche Änderung eines Linienverkehrs mit Kraftfahrzeugen im öffentlichen Verkehrsinteresse liegt, kann die Genehmigungsbehörde, in deren Bezirk der Verkehr betrieben werden soll, dem Antragsteller eine widerrufliche einstweilige Erlaubnis erteilen; die Voraussetzungen des § 13 Abs. 1 oder Absatz 1a müssen vorliegen. Die Erteilung ist auch den in § 14 Abs. 1 Nr. 1 genannten Unternehmern bekanntzugeben.	Abs. 1 wird durch den Änd-E angepasst (Buchstabe j). <u>Weil nach dem durch Artikel 2 Nummer 1 des Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes vom 22. November 2011 (BGBl. I S. 2272) beim Verkehr mit Kraftomnibussen auf § 13 Absatz 1a und nicht mehr auf § 13 Absatz 1 PBefG abzustellen ist, muss die entsprechende Rückverweisung in § 20 Absatz 1 Satz 1 angepasst werden.</u>	
§ 20	(2) Die einstweilige Erlaubnis wird schriftlich erteilt. Sie muß enthalten 1. den Hinweis auf diese Vorschrift mit einem Zusatz, daß die einstweilige Erlaubnis einen Anspruch auf Erteilung einer Genehmigung nicht begründet,		[Informativischer Abdruck]

	Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
	2. Name, Wohn- und Betriebssitz des Unternehmers, 3. Geltungsdauer, 4. etwaige Bedingungen und Auflagen, 5. Linienführung.		
§ 20	<p>(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.</p>	<p>Abs. 3 Satz 2 wird durch den Reg-E neu eingefügt (Nummer 11). <i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (Nummer 11):</i> <i>Nach Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007 können die zuständigen Behörden längstens für zwei Jahre Notmaßnahmen ergreifen, wenn der Verkehrsdienst eingestellt wird oder eine unmittelbare Gefahr dafür besteht, dass eine solche Situation eintreten kann. In diesen Fällen wird es oft notwendig sein, einen anderen Betreiber als den bisherigen Genehmigungsinhaber mit der Aufrechterhaltung des Verkehrs zu betrauen. Um den Zeitraum bis zur Vergabe eines (neuen) Dienstleistungsauftrages zu überbrücken, wird die Möglichkeit geschaffen, die einstweilige Erlaubnis bis höchstens zwei Jahre zu befristen.</i></p>	<p>Abs. 3 harmonisiert die Regelungen zur Notmaßnahme nach der VO (EG) Nr. 1370/2007 mit den Regelungen zur einstweiligen Erlaubnis. Dieses betrifft die Konstellation der drohenden Unterbrechung eines bestehenden Verkehrs.</p> <p>Nicht ausdrücklich geregelt ist hingegen die Situation, in der ein Verkehrsbedürfnis erst so spät erkannt wird bzw. entsteht (z.B. Schulverlagerung), dass ein fristgerechter Verfahrensablauf nicht mehr erreichbar ist. Für die genehmigungsrechtliche Bewältigung dieser Fälle bedarf es zur Not auch mehrerer einstweiliger Erlaubnisse. Dabei sind die einstweiligen Erlaubnisse so zu terminieren, dass sie mit der „ordnungsgemäßen“ Betriebsaufnahme des „verspätet“ beauftragten und genehmigten Verkehrs enden.</p>
§ 21	Betriebspflicht		
§ 21	<p>(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</p>	<p>Abs. 1 und 3 werden durch den Reg-E geändert (Nummer 12, a und b). <i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 12):</i></p>	

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung	
	<p>aufrechtzuerhalten. Gegenstand der Betriebspflicht sind alle Bestandteile der Genehmigung und die nach § 12 Absatz 1a zugesicherten Bestandteile des Genehmigungsantrages.</p>	<p><i>Bei einer Konkurrenz mehrerer Genehmigungsanträge für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr, aber auch wenn ein eigenwirtschaftlicher Verkehr in Konkurrenz zu einem geplanten Dienstleistungsauftrag beantragt wird, muss die Genehmigungsbehörde eine Auswahlentscheidung treffen, die sich an der Qualität des Antrags zu orientieren hat. Der ausgewählte Betreiber muss bereit sein, die beantragte Qualität für die gesamte Laufzeit der Genehmigung sicherzustellen. Daher wird in § 21 Absatz 1 Satz 2 die Betriebspflicht auf alle Bestandteile der Genehmigung und auf die von dem Antragsteller zugesicherten Bestandteile seines Genehmigungsantrages ausgedehnt. Ferner wird angeordnet, dass die zugesicherten Bestandteile des Genehmigungsantrages in der Regel zumutbar bleiben (§ 21 Absatz 4 Satz 2). Dies bedeutet, dass eine Teilentbindung von der Betriebspflicht hinsichtlich der zugesicherten Bestandteile nur noch in Ausnahmefällen möglich ist, insbesondere bei einer Änderung der Verkehrsbedürfnisse.</i></p>	
<p>§ 21</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><i>Die Befugnis der Genehmigungsbehörde, im öffentlichen Verkehrsinteresse eine Erweiterung oder Änderung des Verkehrs aufzuerlegen, wird auf den öffentlichen Personennahverkehr eingeschränkt. Für den liberalisierten Personenfernverkehr ist eine entsprechende Regelung nicht mehr erforderlich.</i></p>	
<p>§ 21</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</p>	<p>Abs. 4 wird durch den Reg-E geändert (Nummer 12, c), der Änd-E ändert den Reg-E (Satz 2 neu) (Buchstabe k).</p>	<p>Die Zusicherungen sind nach Abs. 4 nicht revidierbar und erhalten so einen hohen Grad an Verbindlichkeit. Mit diesen Neuregelung in soll so verhindert werden, dass</p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung	
	<p>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 technischen Entwicklung nicht mehr zugemutet werden kann. Eine Entbindung von der Verpflichtung nach Absatz 1 für einen Teil des vom Unternehmer betriebenen Verkehrs darf in der Regel nur vorgenommen werden, wenn das öffentliche Verkehrsinteresse nicht entgegensteht. Für Bestandteile des Genehmigungsantrages, die vom Unternehmer nach § 12 Absatz 1a verbindlich zugesichert wurden, bleibt die Erfüllung der Betriebspflicht in der Regel zumutbar. 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>Die aktuelle Praxis zeigt, dass Unternehmer insbesondere im Genehmigungswettbewerb ein besseres Verkehrsangebot vorlegen, als sie wirtschaftlich leisten können, allein um den Zuschlag zu erhalten. Diesen Unternehmern sollte nicht die Möglichkeit gegeben werden, im Nachhinein über § 21 Absatz 4 sich von Verkehrsteilen aus betrieblichen Gründen entbinden zu lassen. Denn andere Unternehmen hätten das gesamte Angebot garantieren können. Darüber hinaus hätten im Fall einer nur teilweisen Entbindung die Aufgabenträger kaum die Möglichkeit, die wegfallenden Verkehrsangebote zu vergeben.</u></p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 12):</i></p> <p><i>Liegen die Voraussetzungen für eine Entbindung von der Betriebspflicht vor, so muss dem Aufgabenträger (oder einer anderen zuständigen Behörde) die Möglichkeit eingeräumt werden, für eine Aufrechterhaltung des Verkehrs zu sorgen. Deshalb wird in § 21 Absatz 4 Satz 4 die Genehmigungsbehörde dazu verpflichtet, die zuständige Behörde so rechtzeitig zu informieren, dass zumindest eine Notmaßnahme möglich ist.</i></p>	<p>Unternehmen leichtfertig Zusicherungen im Hinblick auf die Inhalte eigenwirtschaftlicher Verkehre abgeben.</p>
<p>§ 21</p>	<p>(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</p>	<p>Abs. 5 wird durch den Reg-E neu angefügt (Nummer 12, d)</p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 12):</i></p> <p><i>Mit der Liberalisierung des Omnibusfernlinienverkehrs tritt auch das öffentliche Interesse an der Kontinuität</i></p>	

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung	
	der Genehmigungsbehörde.	<i>der Verkehrsbedienung zurück. Dem trägt § 21 Absatz 5 dadurch Rechnung, dass die Betriebspflicht automatisch drei Monate nach einer Anzeige des Unternehmers über die geplante Einstellung des Verkehrs erlischt. Eine frühere Entbindung bleibt nach § 21 Absatz 4 möglich.</i>	
§ 25	<i>Widerruf der Genehmigung</i>		Von § 25 kann durch Landesrecht nicht abgewichen werden (siehe § 63 neu).
§ 25	<p>(1) Die Genehmigungsbehörde hat die Genehmigung zu widerrufen, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. nicht mehr alle Voraussetzungen des § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3 vorliegen, 2. bei eigenwirtschaftlichen Verkehren die Betriebspflichten nachhaltig nicht erfüllt werden oder 3. bei Verkehren nach § 8a Absatz 1 Satz 2 in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nach Feststellung der zuständigen Behörde kein wirksamer öffentlicher Dienstleistungsauftrag mehr besteht. <p>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</p>	<p>Abs. 1 wird durch den Reg-E geändert (Nummer 13), der Änd-E ändert den Reg-E (Buchstabe I).</p> <p><u>Wenn ein Unternehmer seine Betriebspflichten nachhaltig, d.h. substantiell und für einen längeren Zeitraum, nicht erfüllt, dann muss neben anderen Maßnahmen als Ultima Ratio auch der Widerruf der Genehmigung möglich sein. Dies ist bisher allenfalls dann der Fall, wenn aus der Nichterfüllung der Betriebspflichten auf die generelle Unzuverlässigkeit des Unternehmers geschlossen werden kann. Eine solche sicherheitsrechtlich motivierte Betrachtung wird aber den Anforderungen an einen hochwertigen ÖPNV nicht gerecht. Zudem behindert sie den fairen Wettbewerb im Verhältnis zu den Konkurrenten, die auf Grund der Zusicherung hoher Qualitätsstandards durch den Genehmigungsinhaber nicht zum Zuge gekommen sind. Es wird daher durch einen neuen Widerrufsgrund in § 25 Absatz 1 Satz 1 Nummer 2 sichergestellt, dass bei dauerhafter Nichterfüllung der freiwillig eingegangenen Pflichten die Genehmigung widerrufen werden und damit ein anderer Betreiber den Verkehr übernehmen kann.</u></p>	

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung	
	<p>dem Unternehmer nach diesem Gesetz oder nach den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften obliegen.</p>	<p><u>Die Feststellung, ob ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag nicht mehr besteht, kann im Einzelfall schwierig sein. Es wird daher in § 25 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 festgelegt, dass für die Beurteilung die Auffassung der zuständigen Behörde (Aufgabenträger) maßgeblich ist.</u></p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (Nummer 13):</i></p> <p><i>Wird ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag vor dem Ende seiner Laufzeit beendet (z.B. durch außerordentliche Kündigung), so muss auch genehmigungsrechtlich der Weg für einen neuen Betreiber freigemacht werden. Die Genehmigungsbehörde wird deshalb verpflichtet, die Genehmigung für den betreffenden Verkehr zu widerrufen.</i></p>	
<p>§ 25</p>	<p>(2) Die Genehmigungsbehörde kann die Genehmigung widerrufen, wenn die Voraussetzungen des § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 nicht mehr vorliegen oder der Unternehmer die ihm gesetzlich obliegenden arbeitsrechtlichen, sozialrechtlichen oder die sich aus seinem Unternehmen ergebenden steuerrechtlichen Verpflichtungen wiederholt nicht erfüllt oder in schwerwiegender Weise dagegen verstoßen hat.</p>	<p>(Redaktionelle Anpassung durch Änd-E, Buchstabe l)</p>	
<p>§ 25</p>	<p>(3) Auf Verlangen der Genehmigungsbehörde hat der Unternehmer den Nachweis zu führen, dass die Voraussetzungen des § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 vorliegen und die sonst in</p>	<p>(Redaktionelle Anpassung durch Änd-E, Buchstabe l)</p>	

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012		Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
	Absatz 2 bezeichneten Verpflichtungen erfüllt werden. Die Finanzbehörden dürfen den Genehmigungsbehörden Mitteilung über die wiederholte Nichterfüllung der sich aus dem Unternehmen ergebenden steuerrechtlichen Verpflichtungen oder die Abgabe der eidesstattlichen Versicherung nach § 284 der Abgabenordnung machen.		
III. Sonderbestimmungen für die einzelnen Verkehrsarten			
A. Straßenbahnen			
§ 29	Planfeststellungsbehörde		Von § 29 Absatz 1a und Absatz 2 kann durch Landesrecht nicht abgewichen werden (siehe § 63 neu).
§ 30a	Entschädigungsverfahren		
§ 30a	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.	§ 30a wird durch den Änd-E neu eingefügt (Buchstabe m). <u>Diese Vorschrift dient in Anlehnung an die Regelungen über das Entschädigungsverfahren nach § 19a Bundesfernstraßengesetz und nach § 22a Allgemeines Eisenbahngesetz der Beschleunigung des Planfeststellungsverfahrens. In Streitfällen wird über die Entschädigungshöhe in einem gesonderten Verfahren entschieden.</u>	

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012		Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
§ 39	<i>Beförderungsentgelte und -bedingungen</i>		
§ 39	<p>(1) Beförderungsentgelte und deren Änderung bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Mit der Zustimmung sind die 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>Abs. 1 wird durch den Reg-E geändert (Nummer 14, a).</p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 14):</i></p> <p><i>In einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag können dem Unternehmer u. a. Vorgaben zu den Beförderungsentgelten gemacht werden. In diesem Fall ist eine (weitere) Prüfung durch die Genehmigungsbehörde entbehrlich. In § 39 Absatz 1 Satz 3 wird dem Aufgabenträger (oder einer anderen zuständigen Stelle) die Verpflichtung auferlegt, die Genehmigungsbehörde über diesen Sachverhalt zu informieren. Als Rechtsfolge wird eine Zustimmungsfiktion eingeführt. Gleiches gilt für den Fall, dass Besondere Beförderungsbedingungen auf Regelungen in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag beruhen (§ 39 Absatz 6 Satz 3).</i></p>	
§ 39	<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.</p>	<p>Abs. 2 und 6 werden durch den Reg-E geändert (Nummer 14, b und c).</p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (Nummer 14 und 17):</i></p> <p><i>Der Genehmigungsantrag kann eine verbindliche Zusicherung bezüglich der Beförderungsentgelte enthalten (z. B. Einhaltung eines Verbundtarifs). Widersprechen spätere Änderungsanträge dieser Zusicherung, muss die Genehmigungsbehörde ihre Zustimmung in der Regel verweigern (§ 39 Absatz 2 Satz 2). Gleiches gilt für den Fall, dass der</i></p>	

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012		Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
§ 39	<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 (Besondere 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.</p>	<p><i>Genehmigungsantrag eine verbindliche Zusicherung über Besondere Beförderungsbedingungen enthält (§ 39 Absatz 6 Satz 3).</i></p> <p><i>Der liberalisierte Busfernverkehr wird in § 45 Absatz 2 Nummer 1 von der Genehmigungspflicht für Beförderungsentgelte freigestellt. Da künftig eine Linie von mehreren Unternehmern betrieben werden kann, besteht auch kein Grund mehr, die Fahrpreise auf ihre Angemessenheit zu prüfen.</i></p>	
§ 40	<p><i>Fahrpläne</i></p>		
§ 40	<p>(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</p>	<p>Abs. 2 Satz 6 wird durch den Änd-E neu angefügt (Buchstabe n).</p> <p><u>Der neue Satz 6 in § 40 Absatz 2 vereinfacht das Genehmigungsverfahren bei Verkehren, die vom Aufgabenträger bestellt werden. Enthält ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag Vorgaben zu Fahrplänen, so hat der Aufgabenträger zu kontrollieren, dass die entsprechenden vertraglichen Vorgaben eingehalten werden und dass insbesondere der Fahrplan im</u></p>	

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
<p>Interessen anderer Verkehrsunternehmen berührt, so sind diese vor der Zustimmung zu hören. Die in Satz 2 genannten Fahrplanänderungen sind der Genehmigungsbehörde 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. Soweit die Fahrpläne Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind, hat die zuständige Behörde diese der Genehmigungsbehörde anzuzeigen; in diesem Fall gilt die Zustimmung als erteilt.</p>	<p><u>öffentlichen Interesse weiterentwickelt wird. Der Fahrplanzustimmung durch die Genehmigungsbehörde käme somit im Fall dieser Verkehre kein eigener Regelungsgehalt mehr zu. Um unnötigen Verwaltungsaufwand zu vermeiden, wird daher eine gesetzliche Zustimmungsfiktion eingeführt.</u></p>	
<p>§ 40 (2a) Die Zustimmung zu einer Fahrplanänderung wird in der Regel nicht erteilt, wenn diese einer verbindlichen Zusicherung nach § 12 Absatz 1a widerspricht.</p>	<p>Abs. 2a wird durch den Reg-E neu eingefügt (Nummer 15, a).</p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 15 und 17):</i></p> <p><i>Der Genehmigungsantrag kann eine verbindliche Zusicherung bezüglich des Fahrplans enthalten. Widersprechen spätere Änderungsanträge dieser Zusicherung, muss die Genehmigungsbehörde ihre Zustimmung in der Regel verweigern (§ 40 Absatz 2a).</i></p>	
<p>§ 40 (3) Die Genehmigungsbehörde kann für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr Änderungen des Fahrplans verlangen, wenn die maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere</p>	<p>Abs. 3 wird durch den Reg-E geändert (Nummer 15, c).</p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 15 und 17):</i></p>	

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung	
	<p>Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung des Fahrplans Rechnung getragen werden kann. 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 nicht zugemutet werden können.</p>	<p><i>Die Befugnis der Genehmigungsbehörde, Fahrplanänderungen zu verlangen, wird auf eigenwirtschaftliche Verkehre eingeschränkt und davon abhängig gemacht, dass diese zumutbar sind (§ 40 Absatz 3). Für Verkehre, die auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages durchgeführt werden, bedarf es keiner Regelung, weil hierfür unmittelbar die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 anzuwenden ist.</i></p>	
<p>§ 40</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. Der Unternehmer ist verpflichtet, der Genehmigungsbehörde auf deren Anforderung die Fahrplandaten in einem geeigneten elektronischen Format zur Kontrolle der Einhaltung der Fahrplanpflichten sowie zur Nutzung in unternehmensübergreifenden Auskunftssystemen zeitgerecht und unentgeltlich bereitzustellen.</p>	<p>Abs. 4 Satz 2 wird durch den Änd-E neu angefügt (Buchstabe n).</p> <p><u>Mit dem neuen Satz 3 in § 40 Absatz 4 wird eine rechtliche Grundlage dafür geschaffen, dass die Verkehrsverbindungen in das mit öffentlichen Mitteln geförderte Auskunftssystem DELFI oder in Verbundauskunftssysteme eingestellt werden können. Ferner stehen die Fahrplandaten dann auch zur freien Nutzung für Auskunftsplattformen zur Verfügung. Hieraus ergeben sich für den Unternehmer keine weiteren Verpflichtungen. Er ist lediglich zur Übermittlung an die Genehmigungsbehörde verpflichtet.</u></p>	
<p>B. Verkehr mit Obussen</p>			
<p>C. Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen</p>			

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung	
§ 42a	Personenfernverkehr		
§ 42a	<p> 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 ist unzulässig, wenn </p> <ol style="list-style-type: none"> 1. der Abstand zwischen diesen Haltestellen nicht mehr als 50 km beträgt oder 2. zwischen diesen Haltestellen Schienenpersonennahverkehr mit einer Reisezeit bis zu einer Stunde betrieben wird. <p> In der Genehmigung sind auf Antrag für einzelne Teilstrecken Ausnahmen zu gewähren, wenn </p> <ol style="list-style-type: none"> 1. kein ausreichendes Nahverkehrsangebot besteht oder 2. das Fahrgastpotential der vorhandenen Verkehrsangebote nur unerheblich beeinträchtigt wird. 	<p> § 42a wird durch den Reg-E neu eingefügt, (Nummer 16), der Änd-E ändert den Reg-E (Buchstabe o). </p> <p> <u>Das Unterwegsbedienungsverbot in § 42a Satz 2 wird auf den Fall ausgedehnt, dass zwischen den Haltestellen Schienenpersonennahverkehr mit einer Reisezeit bis zu einer Stunde betrieben wird. Damit können im Einzelfall auch deutlich längere Strecken als 50 km unter das Unterwegsbedienungsverbot fallen.</u> </p> <p> <u>Die Ausnahmeregelung in Satz 3 wird in Anlehnung an die Regelung in § 8a Absatz 8 (neu) erweitert.</u> </p> <p> <u>Wird eine Ausnahme vom Unterwegsbedienungsverbot beantragt, hat die Genehmigungsbehörde nach § 14 Absatz 1 Nummer 1 und 2 (neu) die potentiell betroffenen Verkehrsunternehmen Behörden anzuhören. Hierzu gehören auch die in den Ländern zuständigen Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr.</u> </p> <p> <i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (Nummer 16):</i> </p> <p> <i>In § 42a wird eine Legaldefinition des Begriffs „Personenfernverkehr“ eingefügt. Der Begriff wird in negativer Abgrenzung zum Begriff des „öffentlichen Personennahverkehrs“ in § 8 Absatz 1 definiert. Ferner werden die Sonderformen des Linienverkehrs ausgenommen, da es für diese bei der speziellen Regelung in § 45 Absatz 3 bleiben soll.</i> </p> <p> <i>Zum Schutz des öffentlichen Nahverkehrs wird im</i> </p>	<p> Mit der Novellierung des PBefG wird der Fernbusverkehr weitgehend liberalisiert. Technisch ist diese Liberalisierung wie folgt im Gesetz umgesetzt worden: </p> <p> In § 42a wurde der Personenfernverkehr legaldefiniert. Gleichzeitig wurden in den regulierenden Normen des PBefG jeweils Ausnahmen für den Fernbus eingeführt, die die Anwendbarkeit dieser Normen aufheben oder stark einschränken. Dieses betrifft: </p> <ul style="list-style-type: none"> – Versagungsgründe nach § 13 Abs. 2 Nr. 2 und 3 (vgl. § 13 Abs. 2 Satz 2); – Entbindung von der Betriebspflicht (§ 21 Abs. 5); – Tarifpflicht (§ 45 Abs. 2 Nr. 1); – Fahrplanpflicht (§ 45 Abs. 2 Nr. 2). <p> <u>Versagungsgründe:</u> Für den Personenfernverkehr gelten damit die verkehrssicherheitsrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen (§ 13 Abs. 2 Nr. 1), jedoch nicht der sonstige Schutz der Genehmigung vor Konkurrenz (§ 13 Abs. 2 Nr. 2 und 3). </p> <p> <u>Betriebspflicht:</u> Die Betriebspflicht wird für den Personenfernverkehr auf drei Monate beschränkt: Will der Unternehmer den Verkehr einstellen, so zeigt er dies bei der Genehmigungsbehörde an. Drei Monate nach dieser Anzeige endet die Betriebspflicht (§ 21 Abs. 5). </p> <p> <u>Tarifpflicht:</u> Der Personenfernverkehr bedarf keiner Zustimmung der Genehmigungsbehörde zu Beförderungsentgelten und deren Änderungen, ebenfalls </p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
	<p><i>Personenfernverkehr die Beförderung von Personen zwischen zwei Haltestellen mit einem Abstand bis zu 50 km untersagt (§ 42a Satz 2). In der Genehmigung sind auf Antrag des Unternehmers für einzelne Teilstrecken Ausnahmen zu gewähren, wenn auf diesen kein ausreichendes Nahverkehrsangebot besteht (§ 42a Satz 3). Mit dieser Ausnahmeregelung wird das Bedienungsverbot auf die Fälle eingeschränkt, die notwendig sind, um eine Beeinträchtigung des öffentlichen Personennahverkehrs durch den Fernverkehr zu vermeiden.</i></p> <p><i>Verstößt der Unternehmer gegen das Beförderungsverbot für Reiseweite bis zu 50 km, so stellt dies eine Ordnungswidrigkeit nach § 61 Absatz 1 Nummer 1 dar.</i></p>	<p>gilt das Gebot der gleichmäßigen Anwendung der Tarife nicht (§ 45 Abs. 2 Nr. 1).</p> <p><u>Fahrplanpflicht</u>: Der Personenfernverkehr bedarf im Rahmen der Genehmigung weiterhin der Zustimmung der Genehmigungsbehörde zum Fahrplan, jedoch müssen <u>Änderungen</u> des Fahrplans der Behörde nur noch angezeigt werden. Die Genehmigungsbehörde kann keine wirtschaftlich zumutbaren Änderungen des Fahrplans verlangen (§ 45 Abs. 2 Nr. 2).</p> <p>Die verbleibende Regulierung des Personenfernverkehrs betrifft die Schnittstelle zum ÖPNV. Die Abgrenzung soll dadurch erfolgen, dass § 42a ein Mitnahmeverbot in den Fällen statuiert, in denen Personen zwischen zwei Haltestellen mit einem Abstand von bis zu 50 km befördert werden sollen oder wenn ein SPNV-Angebot mit einer Reisezeit bis zu einer Stunde für diese Verbindung besteht. Ausnahmen hiervon sollen für Teilstrecken auf Antrag möglich sein (kein ausreichendes Nahverkehrsangebot; nur unerhebliche Beeinträchtigung des Fahrgastpotenzials vorhandener Verkehrsangebote).</p> <p>Vom Wortlaut her ist festgelegt, dass ein Verkehr entweder dem Nahverkehr oder dem Fernverkehr, ggf. dem Fernverkehr mit Ausnahmegenehmigung(en) für die Nahverkehrsbedienung auf Teilstrecken, zugehört. Problematisch ist dieses für Angebote im Grenzbereich, d.h. z.B. bei Haltestellenabständen auf einem längeren Teilabschnitt von 30 km, wo die Mehrzahl der Fahrgäste unterhalb 50 km und unterhalb einer Stunde reist und der Verkehr daher zum Nahverkehr gehört. Hier ist die Einordnung dann schwierig, wenn auf einem anderen Teilabschnitt die Haltestellenabstände wesentlich größer sind. Denkbar wäre in solchen Fällen auch, dass der</p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
		<p>Unternehmer zwei oder mehrere Liniengenehmigungen beantragt und die Linien dann durchbindet.</p> <p>Welche Genehmigungsbehörde für die Genehmigung des Fernverkehrs zuständig ist, richtet sich entweder nach</p> <ul style="list-style-type: none"> – § 11 Abs. 3, wenn der Fernverkehr in den Bezirken mehrerer Genehmigungsbehörden desselben Landes betrieben werden) oder nach – § 11 Abs. 4, wenn der Fernverkehr in mehreren Ländern betrieben werden; § 11 Abs. 4 verweist für den Regelfall auf § 11 Abs. 3 Satz 1 und Satz 3. <p>Zuständig ist damit im Regelfall die Genehmigungsbehörde, in deren Bezirk die Linie ihren Ausgangspunkt hat. Gemäß § 11 Abs. 3 Satz 3 trifft die zuständige Genehmigungsbehörde ihre Entscheidung im Einvernehmen mit den an der Linienführung beteiligten Genehmigungsbehörden; Genehmigungsbehörden, deren Bezirke im Transit durchfahren werden, sind nicht zu beteiligen.</p> <p>Fraglich ist, welche Behörde über eine beantragte Ausnahme entscheidet, wenn sich eine ggf. erstrebte Ausnahme vom Nahbedienungsverbot weder auf den Ausgangs- noch auf den Endpunkt der Linie bezieht (Transitverkehr). Naheliegend wäre, dass in dieser Konstellation aufgrund des Ausnahmefalls, der der fachlichen Beurteilung der verkehrlichen Situation vor Ort bedarf, entgegen dem Wortlaut („Genehmigungsbehörden, deren Bezirke im Transit durchfahren werden, sind nicht zu beteiligen“) die örtlich zuständige Genehmigungsbehörde zu beteiligen ist und über den Antrag über die Ausnahme entscheidet.</p> <p>Für die Haltestellenwahl gelten darüber hinaus weitere</p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
		<p>verkehrs- und ordnungsrechtliche Bestimmungen (Verkehrssicherheit gemäß § 13 Abs. 2 Nr. 1; Festsetzung der Haltestellen und Anzeigepflichten gemäß § 32 BOKraft; Anbringung der Haltestellenzeichen nach § 45 Abs. 3 StVO). Wie auch im Nahverkehr ist der Baulastträger bzw. der Eigentümer der Straße zur Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung der Haltestellenzeichen verpflichtet (§ 45 Abs. 5 Satz 1 StVO), die Kosten für die Haltestellenzeichen trägt der Unternehmer im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes (§ 5b StVG).</p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012		Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
§ 42b	Technische Anforderungen		
§ 42b	<p>Kraftomnibusse, die im Personenfernverkehr eingesetzt werden, müssen den Vorschriften des Anhangs VII der Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG (ABl. L 42 S. 1 vom 13.2.2002) in der jeweils zum Zeitpunkt der Erstzulassung des jeweiligen Kraftomnibusses geltenden Fassung entsprechen und mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzer ausgerüstet sein.</p>	<p>§ 42b wird durch den Änd-E neu eingefügt, (Buchstabe p).</p> <p><u>Auch im Fernlinienbusverkehr soll durch den Einsatz darauf ausgerichteter Kraftomnibusse die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen, einschließlich von Rollstuhlnutzern, uneingeschränkt ermöglicht werden. Durch die Verweisung im neuen § 42b auf die international geltenden Vorschriften der EU wird sichergestellt, dass auf breiter Basis abgestimmte Bauvorschriften zur Anwendung kommen. Inhaltlich stellen die Vorschriften sicher, dass</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>die nach geltenden Ausrüstungsvorschriften mit Sicherheitsgurten auf allen Plätzen auszurüstenden Kraftomnibusse das gleiche Sicherheitsniveau für im Bus zu befördernde Rollstuhlnutzer durch entsprechende Rückhaltesysteme für den Rollstuhl (Bezugsrollstuhl mit einer Masse von 85 kg entsprechend der genannten Vorschriften) und seinen Nutzer aufweisen,</u> - <u>der ungehinderte Zugang zu den Stellplätzen für Rollstuhlnutzer durch vorgegebene Freiräume und Einstieghilfen (Hublifte) gewährleistet ist,</u> - <u>durch entsprechende Beschilderung und vorgegebene Abmessungen eine ungehinderte Beförderung der Rollstuhlnutzer und ihrer Rollstühle ermöglicht ist,</u> 	<p>§ 62 Abs 3 legt die Übergangszeit für § 42 b fest.</p>

	Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
		<p>- <u>über eingebaute und auf die Stellplätze ausgerichtete Kommunikationseinrichtungen eine Verständigung, z. B. zur Mitteilung eines Haltewunsches, der Rollstuhlnutzer mit dem Fahrer ermöglicht ist.</u></p> <p><u>Ausgehend von Angaben der Fahrzeughersteller wird der Einbau von Einstieghilfen (Hublifte) zu Mehrkosten von ca. 20.000,- Euro für neue Busse führen. Weitere Kosten entstehen durch die Ausgestaltung der Rollstuhlstellplätze mit Rückhaltesystemen und den übrigen Einrichtungen entsprechend vorgenannter Vorschriften, sowie beim Betrieb der Fahrzeuge (Wartung der Hublifte u.a.m).</u></p> <p><u>Die Hersteller von Kraftomnibussen sind aufgefordert, konstruktive Möglichkeiten zu prüfen und ggf. umzusetzen, damit bei Beförderungen ohne Rollstuhlnutzer die für deren Beförderung vorgesehenen Räume durch andere Fahrgäste genutzt werden können.</u></p> <p><u>Die Neuregelung soll ab dem 1. Januar 2016 für neue Omnibusse und nach Ablauf des 31. Dezember 2019 für alle Omnibusse gelten, die im Personenfernverkehr eingesetzt werden (vgl. § 62 Absatz 3 (neu)).</u></p>	
§ 45	Sonstige Vorschriften		
§ 45	<p>(2) Auf den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen sind die §§ 39 und 40 mit folgenden Maßgaben anzuwenden:</p> <p>1. § 39 Absatz 1 bis 5 und 7 gilt nicht für den Personenfernverkehr,</p>	<p>Abs. 2 wird durch den Reg-E geändert (Nummer 17), der Änd-E ändert den Reg-E (Buchstabe q).</p> <p><u>Der Hinweis in § 45 Absatz 2 Nummer 2 auf die Genehmigungspflicht nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 ist entbehrlich. Sollte die Genehmigungsbehörde der</u></p>	<p>Im Fernverkehr kommen demnach nicht zur Anwendung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zustimmung der Genehmigungsbehörde zu Beförderungsentgelten und deren Änderung (Absatz 1); - Prüfung der Beförderungsentgelte durch Genehmigungsbehörde auf Angemessenheit (Absatz 2),

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung	
	<p>2. § 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; sofern die Genehmigungsbehörde den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb von einem Monat widerspricht, dürfen diese nicht in Kraft treten.</p>	<p><u>Auffassung sein, dass die Fahrplanänderung eine neue Genehmigungspflicht auslöst, so kann sie der angezeigten Änderung widersprechen.</u></p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (aus Nummer 14 und 17 sowie Nummer 15 und 17):</i></p> <p><i>Der liberalisierte Busfernverkehr wird in § 45 Absatz 2 Nummer 1 von der Genehmigungspflicht für Beförderungs- entgelte freigestellt. Da künftig eine Linie von mehreren Unternehmern betrieben werden kann, besteht auch kein Grund mehr, die Fahrpreise auf ihre Angemessenheit zu prüfen</i></p> <p><i>Für den liberalisierten Busfernverkehr werden in § 45 Absatz 2 Nummer 2 zwei Erleichterungen vorgenommen. Die Befugnis der Genehmigungsbehörde, Änderungen des Fahrplans zu verlangen, entfällt. Außerdem wird bei Fahrplanänderungen die Zustimmungspflicht durch eine Anzeigepflicht abgelöst. Ausgenommen hiervon sind umfangreiche Änderungen, für die eine Genehmigungspflicht nach § 2 Absatz 2 Nummer 1 besteht (z. B. bei Änderung der Streckenführung).</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> – Gleichmäßige Anwendung der Genehmigungsbehörde (Absatz 3); – Möglichkeit des Widerrufs der Zustimmung zu Beförderungsentgelten (Absatz 4); – Inkrafttreten einer Erhöhung der Beförderungsentgelte (Absatz 5); – Bekanntmachung der Beförderungsentgelte durch Unternehmer (Absatz 7).
<p>§ 45</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 Satz</p>	<p>Abs. 3 wird durch den Änd-E angepasst (Buchstabe q).</p> <p><u>Die Bezugnahme in § 45 Absatz 3 auf § 13 Absatz 2 wird berichtigt und an die veränderte Regelung in § 13 Absatz 2 angepasst.</u></p>	

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012		Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
	1 Nr. 2 und 3 so anzuwenden, daß insbesondere den Belangen von Berufstätigen und Arbeitgebern sowie von Schülern und Lehranstalten Rechnung getragen wird.		
D. Ausgleichszahlungen			
E. Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen			
§ 46	Formen des Gelegenheitsverkehrs		
§ 46	(1) Gelegenheitsverkehr ist die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen, die nicht Linienverkehr nach den §§ 42, 42a und 43 ist.	Abs. 1 wird durch den Änd-E geändert (Buchstabe r). <u>Durch die Bezugnahme auf § 42a wird klargestellt, dass auch der Personenfernverkehr nicht zum Gelegenheitsverkehr gehört.</u>	
§ 48	Ausflugsfahrten und Ferientziel-Reisen		
§ 48	(3) (aufgehoben)	Reg-E (Nummer 18)	[Informatorischer Abdruck]
IV. Auslandsverkehr			
§ 52	Grenzüberschreitender Verkehr		
§ 52	(1) Für die Beförderung von Personen im grenzüberschreitenden Verkehr mit Kraftfahrzeugen durch Unternehmer, die ihren Betriebssitz im Inland oder Ausland haben,	Abs. 1 wird durch den Änd-E redaktionell geändert (Buchstabe s). <u>In § 52 Absatz 1 Satz 2 wird die Bezugnahme</u>	Von § 52 Absatz 1 Satz 1 kann durch Landesrecht nicht abgewichen werden (siehe § 63 neu).

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung	
	<p>gelten, soweit nichts anderes bestimmt ist, die Vorschriften dieses Gesetzes und die hierzu erlassenen Rechtsverordnungen. Auf Unternehmen, die ihren Betriebssitz im Ausland haben, sind nicht anzuwenden</p> <p>1. § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 und</p> <p>2. § 13 Absatz 1a, soweit Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 einzuhalten ist.</p>	<p><u>berichtigt.</u></p>	
<p>§ 52</p>	<p>(2) Die nach diesem Gesetz erforderliche Genehmigung eines grenzüberschreitenden Linienverkehrs erteilt für die deutsche Teilstrecke die von der Landesregierung bestimmte Behörde im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. § 11 Abs. 2 bis 4 ist entsprechend anzuwenden. Während der Herstellung des Benehmens ruht die Frist für die Entscheidung über den Antrag nach § 15 Absatz 1 Satz 2 bis 5.</p>	<p>Abs. 2 Satz 3 wird durch den Reg-E neu angefügt (Nummer 19).</p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (Nummer 19):</i></p> <p><i>Die für den grenzüberschreitenden Linienverkehr geltende Bestimmung in § 52 Absatz 1 Satz 1, die Genehmigung im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu erteilen, soll die Abstimmung mit den vom Verkehr betroffenen Staaten ermöglichen. Diese Abstimmung führt häufig dazu, dass die Bearbeitungsfrist nach § 15 Absatz 1 Satz 2 bis 5 nicht eingehalten werden kann. Durch die Ergänzung in § 52 Absatz 1 [richtigerweise Absatz 2] Satz 3 wird daher angeordnet, dass die Frist während der Herstellung des Benehmens ruht.</i></p>	<p>Von § 52 Absatz 2 Satz 1 kann durch Landesrecht nicht abgewichen werden (siehe § 63 neu).</p> <p>Von § 52 Absatz 2 Satz 2 kann durch Landesrecht nicht abgewichen werden, jeweils in Verbindung mit § 11 Absatz 4, § 52 Absatz 3 Satz 3 und § 53 Absatz 3 Satz 1 (siehe § 63 neu).</p>
<p>§ 52</p>	<p>(3) Einer Genehmigung für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr von Unternehmern, die ihren Betriebssitz im Ausland haben, bedarf es nicht, soweit entsprechende Übereinkommen mit dem</p>		<p>[Informatorischer Abdruck]</p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
<p>Ausland bestehen. Besteht ein solches Übereinkommen nicht oder soll abweichend von den Bedingungen des Übereinkommens grenzüberschreitender Gelegenheitsverkehr ausgeführt werden, so kann das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen oder eine von ihm beauftragte Behörde entsprechenden Anträgen stattgeben. Die Genehmigung für grenzüberschreitende Ferienziel-Reisen erteilt für die deutsche Teilstrecke die von der Landesregierung bestimmte Behörde, in deren Gebiet die Ferienziel-Reise endet. Abweichend von § 9 Abs. 1 Nr. 4 wird die Genehmigung für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen auch für die Form des Gelegenheitsverkehrs erteilt.</p>		
<p>§ 53 <i>Transit-(Durchgangs-)Verkehr</i></p>		
<p>§ 53 (1) Für die Beförderung von Personen im Transit-(Durchgangs-)Verkehr mit Kraftfahrzeugen, der das Gebiet des Geltungsbereichs dieses Gesetzes unter Ausschluß innerdeutschen Zwischenverkehrs berührt, gelten, soweit nichts anderes bestimmt ist, die Vorschriften dieses Gesetzes und die hierzu erlassenen Rechtsverordnungen. Nicht anzuwenden sind</p> <p>1. § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 und</p> <p>2. § 13 Absatz 1a, soweit Artikel 3 Absatz 1</p>	<p>Abs. 1 wird durch den Änd-E redaktionell geändert (Buchstabe t).</p> <p><u>In § 53 Absatz 1 Satz 2 wird die Bezugnahme berichtigt.</u></p>	<p>Von § 53 Absatz 1 Satz 1 kann durch Landesrecht nicht abgewichen werden (siehe § 63 neu).</p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012		Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
	Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 einzuhalten ist.		
§ 53	(2) Die Genehmigung eines Transitlinienverkehrs erteilt die von der Landesregierung bestimmte Behörde, in deren Gebiet der erste Grenzübergang bei der Einfahrt stattfindet, im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. § 11 Abs. 3 und 4 ist entsprechend anzuwenden.		Von § 53 Absatz 2 Satz 1 kann durch Landesrecht nicht abgewichen werden (siehe § 63 neu). Von § 53 Absatz 2 Satz 2 kann durch Landesrecht nicht abgewichen werden, jeweils in Verbindung mit § 11 Absatz 4, § 52 Absatz 3 Satz 3 und § 53 Absatz 3 Satz 1 (siehe § 63 neu).
	<i>V. Aufsicht, Prüfungsbefugnisse</i>		
	<i>VI. Rechtsbehelfsverfahren und Gebühren</i>		
	<i>VII. Erlass von Rechtsverordnungen und Allgemeinen Verwaltungsvorschriften</i>		
§ 57	<i>Rechtsverordnungen</i>		
§ 57	(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 1. über Straßenbahnen und Obusse; diese	Abs. 1 Nr. 7 wird durch den Reg-E aufgehoben (Nummer 20), der Änd-E fügt dem Reg-E Änderungen hinzu (Buchstabe u). <u>Die Verordnungsermächtigung in § 57 Absatz 1 Nummer 4 wird durch Einbeziehung des § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 PBefG auch für den Bereich des Personenkraftverkehrs, der nicht Verkehr mit Kraftomnibussen ist, auf solche Regelungen erweitert, die sich auf den Betriebssitz bzw. die Niederlassung</u>	

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
<p>regeln</p> <p>a) Anforderungen an den Bau und die Einrichtungen der Betriebsanlagen und Fahrzeuge sowie deren Betriebsweise,</p> <p>b) die Sicherheit und Ordnung des Betriebs sowie den Schutz der Betriebsanlagen und Fahrzeuge gegen Schäden und Störungen;</p> <p>2. über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr; diese regeln</p> <p>a) Anforderungen an den Bau und die Einrichtungen der in diesen Unternehmen verwendeten Fahrzeuge,</p> <p>b) die Sicherheit und Ordnung des Betriebs;</p> <p>3. über Anforderungen an die Befähigung, Eignung und das Verhalten der Betriebsbediensteten und über die Bestellung, Bestätigung und Prüfung von Betriebsleitern sowie deren Aufgaben und Befugnisse;</p> <p>4. über den Nachweis der Genehmigungsvoraussetzungen nach § 13 Absatz 1 oder 1a; darin können insbesondere Vorschriften enthalten sein über die Voraussetzungen, unter denen ein Betrieb als leistungsfähig anzusehen ist, über die Zuverlässigkeit des Unternehmers oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Personen sowie über die</p>	<p><u>des antragstellenden Unternehmers oder des von ihm beauftragten Unternehmers beziehen; verwiesen wird jetzt auf den ganzen Absatz 1 des § 13 PBefG.</u></p> <p><u>Eine weitere Änderung ist geboten, weil durch Artikel 2 Nummer 1 des Gesetzes zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes vom 22. November 2011 (BGBl. I S. 2272) § 13 Absatz 1a PBefG eingefügt wurde. Danach und nicht mehr nach § 13 Absatz 1 PBefG werden beim Verkehr mit Kraftomnibussen die Anforderungen für den Berufszugang unter Verweis auf das Gemeinschaftsrecht festgelegt. Damit hierzu auch für den Verkehr mit Kraftomnibussen weiterhin auf dem Verordnungswege ergänzende Regelungen getroffen werden können, ist es notwendig, die Verordnungsermächtigung in § 57 Absatz 1 Nummer 4 PBefG durch einen Verweis auf § 13 Absatz 1a PBefG zu erweitern.</u></p> <p><u>Durch die Änderung in § 57 Absatz 1 Nummer 6 soll die Verordnungsermächtigung zur Klärung konkurrierender Zuständigkeitsregelungen präzisiert werden. Die Klarstellung ist insbesondere dafür von Bedeutung, dass die für die Ausstellung der Gemeinschaftslizenz zuständige Genehmigungsbehörde eindeutig bestimmt werden kann.</u></p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (Nummer 20):</i></p> <p><i>Die Verordnungsermächtigung in § 57 Absatz 1 Nummer 7 und Absatz 5 wird aufgehoben, da sie wegen der Ablösung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nicht mehr</i></p>	

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
<p>Voraussetzungen, unter denen eine Tätigkeit angemessen ist, über den Prüfungsstoff, den Prüfungsausschuß und das Prüfungsverfahren; außerdem kann bestimmt werden, in welchen Fällen Unternehmer, Inhaber von Abschlußzeugnissen für staatlich anerkannte Ausbildungsberufe und Absolventen von Hoch- und Fachschulen vom Nachweis der angemessenen Tätigkeit oder der Ablegung einer Prüfung befreit werden;</p> <p>5. über einheitliche Allgemeine Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie für den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen und, vorbehaltlich des § 51 Abs. 1 Satz 1, für den Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen;</p> <p>6. über die Ordnung des grenzüberschreitenden Verkehrs und des Transitverkehrs, die Organisation einschließlich der Klärung konkurrierender Zuständigkeiten, das Verfahren und die Mittel der Kontrolle sowie die Befreiung von Unternehmen mit Betriebssitz im Ausland von der Genehmigungspflicht für den Gelegenheitsverkehr oder von der Einhaltung anderer Ordnungsvorschriften dieses Gesetzes, soweit Gegenseitigkeit verbürgt ist;</p> <p>7. (aufgehoben)</p>	<p><i>notwendig ist.</i></p>	

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
	<p>8. durch die für bestimmte im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht besonders ins Gewicht fallende Beförderungsfälle allgemein Befreiung von den Vorschriften dieses Gesetzes erteilt wird;</p> <p>9. die bestimmen, wer Auszubildender im Sinne des § 45a Abs. 1 ist, welche Kostenbestandteile bei der Berechnung des Ausgleichs zu berücksichtigen sind, welches Verfahren für die Gewährung des Ausgleichs anzuwenden ist, welche Angaben der Antrag auf Gewährung des Ausgleichs enthalten muß und wie die Erträge und die Personen-Kilometer zu ermitteln sind;</p> <p>10. die die gebührenpflichtigen Tatbestände im Linienverkehr und im Gelegenheitsverkehr näher bestimmen und feste Gebührensätze oder Rahmensätze festlegen. Die Gebühren dürfen im Linienverkehr 2.500 Euro, im Gelegenheitsverkehr 1.500 Euro nicht überschreiten;</p> <p>11. zur Bezeichnung der Tatbestände, die als Ordnungswidrigkeit nach § 61 Abs. 1 Nr. 5 geahndet werden können.</p>	
<p>§ 57</p>	<p>(5) aufgehoben</p>	<p>Abs. 5 wird durch den Reg-E aufgehoben (Nummer 20).</p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (Nummer 20):</i></p> <p><i>Die Verordnungsermächtigung in § 57 Absatz 1</i></p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung	
	<i>Nummer 7 und Absatz 5 wird aufgehoben, da sie wegen der Ablösung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nicht mehr notwendig ist</i>		
<i>VIII. Bußgeldvorschriften</i>			
<i>IX. Übergangs- und Schlussbestimmungen</i>			
<i>§ 62</i>	<i>Übergangsbestimmungen</i>		
<i>§ 62</i>	<p>(1) Öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dürfen bis zum 31. Dezember 2013 abweichend von Artikel 5 Absatz 2 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben werden. Genehmigungen, die vor dem 1. Januar 2013 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 1. Januar 2013 zustande gekommen sind, wird durch die Änderung des Gesetzes nicht berührt.</p>	<p>§ 62 [Abs. 1] wird durch den Reg-E neu gefasst (Nummer 21); der Änd-E ändert Reg-E (Buchstabe v).</p> <p><u>Die Ergänzung in § 62 Absatz 1 Satz 2 und 3 dient der Klarstellung, dass mit der Änderung des Personenbeförderungsgesetzes kein Eingriff in die Gültigkeit bestehender Linienverkehrsgenehmigungen oder anderer Rechtsverhältnisse beabsichtigt ist, d.h. dass bestehende Liniengenehmigungen, Betrauungsakte, Ausgleichs- und Finanzierungsregelungen oder Verkehrsverträge fortgelten.</u></p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (Nummer 21):</i></p> <p><i>Nach Artikel 8 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 muss die Vergabe von Aufträgen für den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße spätestens ab dem 3. Dezember 2019 im Einklang mit Artikel 5 der Verordnung erfolgen. Gleichzeitig werden die Mitgliedstaaten verpflichtet, während dieses</i></p>	<p>§ 62 Absatz 1 legt eine Übergangsfrist für Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge fest; die Vergabe hat ab 1.1.2014 im Einklang mit den Vorgaben der VO 1370/2007 zu erfolgen.</p> <p>Die Rechtsprechung hatte bereits wegen Fehlen einer gesetzlich festgelegten Übergangsfrist die uneingeschränkte Geltung der Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007 in Deutschland festgestellt (OLG Düsseldorf, Beschluss vom 02.03.2011, VII-Verg 48/10, Rn. 91 – juris sowie OLG München, Beschluss vom 22.06.2011, Verg 6/11, Rn. 52 – juris).</p> <p>Die Folgen der neuen Regelung erscheinen nicht sehr weitreichend zu sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Für Dienstleistungsaufträge, die dem Vergaberecht unterfallen, gelten die ohnehin vorrangigen Vorgaben des GWB. – Für Dienstleistungskonzessionen gilt in der Übergangszeit, dass die öffentlichen Auftraggeber an die Regeln des EU-Primärrechts aus dem AEUV gebunden

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
	<p><i>Übergangszeitraums Maßnahmen zu ergreifen, um Artikel 5 schrittweise anzuwenden. Mit der Übergangsregelung in § 62 wird die in der Verordnung enthaltene Frist generell verkürzt. Weitere Maßnahmen für die schrittweise Anwendung des Artikels 5 sind deshalb nicht mehr erforderlich.</i></p>	<p>sind (Grundsätze der Gleichbehandlung, Nichtdiskriminierung und Transparenz), kein Rechtsschutz; die Privilegierung der Direktvergabe von Dienstleistungskonzessionen nach Art. 5 Abs. 2 und 4 kann nur mit Bezug auf die VO (EG) Nr. 1370/2007 in Anspruch genommen werden.</p> <p>– Für In-house-Geschäfte müssen die von der EuGH-Rechtsprechung herausgearbeiteten Voraussetzungen vorliegen (Kontrollkriterium, Wesentlichkeitskriterium); nach nationaler Rechtsprechung würden In-House-Geschäfte nun erst nach Ablauf der jetzt festgelegten Übergangsfrist der VO (EG) Nr. 1370/2007 unterfallen, erst ab 1.1.2014 müssen also zusätzlich zu den Voraussetzungen der EuGH-Rechtsprechung die Vorgaben der VO (EG) Nr. 1370/2007 für die Vergaben an einen interner Betreiber erfüllt werden (Bindung der öffentlichen Personenverkehrsdienste des internen Betreibers an das Territorium der zuständigen Behörde; Wettbewerbsverbot außerhalb des Zuständigkeitsgebiets; Subunternehmereinsatz).</p> <p>Die Wirkung der Übergangsregelung entfällt im Übrigen nahezu vollends, sollte der Europäischen Kommission mit ihrer Auslegung der Übergangsfrist, wie sie sie kürzlich in dem Entwurf ihrer Leitlinien zur Auslegung der VO 1370/2007* vorgestellt hat, gefolgt werden: Demnach würde die Übergangsfrist in Art. 8 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 nur für die Pflicht zur wettbewerblichen Vergabe (Art. 5 Abs. 3) gelten.</p> <p>* „Non-Paper for Informal Consultation – Draft interpretative guidelines concerning Regulation (EC) No 1370/2007 on public passenger transport by rail and by road”</p>

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012		Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
§ 62	(2) Soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können die Länder den in § 8 Absatz 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.	<p>Abs. 2 wird durch den Änd-E neu eingefügt (Buchstabe v).</p> <p><u>In § 62 Absatz 2 werden die Länder ermächtigt, den in § 8 Absatz 3 Satz 3 (neu) genannten Zeitpunkt für die Herstellung der Barrierefreiheit abweichend festzulegen und Ausnahmen für eine Einschränkung der Barrierefreiheit zu benennen. Die Verlängerung der Umsetzungsfrist kann im Hinblick auf das für die Herstellung der Barrierefreiheit erforderliche Investitionsvolumen und die Investitionszyklen bei der Haltestelleninfrastruktur sowie bei Schienenfahrzeugen erforderlich sein. Ausnahmetatbestände können darüber hinaus dann angezeigt sein, wenn z.B. die Barrierefreiheit des Haltestellenumfelds nicht gewährleistet ist und die Pflicht daher ins Leere laufen würde – häufig relevant im überörtlichen Verkehr bei Haltestellen an Landstraßen – oder die Anpassung von Infrastruktur oder Fahrzeugen im Einzelfall aus technischen Gründen nicht möglich ist.</u></p>	
§ 62	(3) § 42b gilt ab dem 1. Januar 2016 für Kraftomnibusse, die erstmals zum Verkehr zugelassen werden und nach Ablauf des 31. Dezember 2019 für alle Kraftomnibusse.	<p>Abs. 3 wird durch den Änd-E neu eingefügt (Buchstabe v).</p> <p><u>Für die Einhaltung der neuen technischen Anforderungen an die im Personenfernverkehr eingesetzten Kraftomnibusse wird in § 62 Absatz 3 eine angemessene Übergangszeit eingeräumt.</u></p>	
§ 63	Ausschluss abweichenden Landesrechts		
§ 63	Von folgenden Regelungen des	§ 63 wird durch den Reg-E neu gefasst (Nummer	Der Begriff des Verwaltungsverfahrens im

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
<p>Verwaltungsverfahren kann durch Landesrecht nicht abgewichen werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. § 5, § 8a Absatz 2 Satz 2, § 9, § 12, § 15, § 16, § 17 Absatz 1 und 2, § 20, § 25 und § 29 Absatz 1a; 2. § 52 Absatz 1 Satz 1 und § 53 Absatz 1 Satz 1, jeweils in Verbindung mit den Regelungen in Nummer 1; 3. § 29 Absatz 2, § 52 Absatz 2 Satz 1 und § 53 Absatz 2 Satz 1; 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>22).</p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (Nummer 22):</i></p> <p><i>Nach Artikel 84 Absatz 1 Satz 5 des Grundgesetzes kann in Ausnahmefällen der Bund wegen eines besonderen Bedürfnisses nach bundeseinheitlicher Regelung das Verwaltungs- verfahren ohne Abweichungsmöglichkeit der Länder regeln. Von dieser Befugnis wird in § 63 für verschiedene Verfahrensvorschriften Gebrauch gemacht.</i></p> <p><i>Für die Erleichterung der Kontrollen bei länderübergreifen- den und internationalen Verkehren ist eine bundeseinheitliche Gestaltung der Beförderungsdokumente erforderlich. Daher werden in Nummer 1 folgende Vorschriften dem Abweichungsrecht entzogen: Schriftform für Genehmigungen, einstweilige Erlaubnisse und Bescheinigungen oder deren Widerruf (§ 5), Umfang der Genehmigung (§ 9), Inhalt der Genehmigungsurkunde (§ 17 Absatz 1 und 2) und der einstweiligen Erlaubnis (§ 20 Absatz 2).</i></p> <p><i>Verkehrsleistungen im öffentlichen Personenverkehr werden in zunehmenden Umfang im Wettbewerb vergeben. Viele Unternehmen operieren länderübergreifend oder kommen aus anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union. Seitens der Verkehrswirtschaft besteht deshalb ein erhebliches Interesse daran, dass der Kernbereich des Verfahrens bundeseinheitlich geregelt ist. Zu diesen Vorschriften gehören die ebenfalls in Nummer 1 genannten Regelungen über</i></p> <p><i>– die Veröffentlichung von Informationen (§ 8a Absatz</i></p>	<p>verfassungsrechtlichen Sinn ist umstritten. Nach der bisherigen Verfassungsrechtsprechung zu Artikel 84 Abs. 1 GG regelt ein Gesetz das Verfahren der Landesbehörden, wenn es verbindlich die Art und Weise sowie die Form ihrer Tätigkeit zur Ausführung seiner Bestimmungen vorschreibt. Danach könnten – unter Berücksichtigung bisheriger Entscheidungen – insbesondere folgende Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes als Regelungen des Verwaltungsverfahrens angesehen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Schriftform für Genehmigungen, einstweilige Erlaubnisse und Bescheinigungen (§ 5); – Beteiligung des Behindertenbeauftragten oder der Behindertenbeiräte bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans (§ 8 Abs. 3 Satz 4); – Zuständigkeitsregelungen (§ 10; § 11; § 29 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3; § 31 Abs. 5; § 37; § 45a Abs. 4 Satz 1; § 52 Abs. 2, Abs. 3 Satz 2 und 3, Abs. 4 Satz 2; § 53 Abs. 2, Abs. 3 Satz 1; § 54 Abs. 1); – Herstellung des Benehmens mit BMVBS bei Beeinträchtigung von Bundesinteressen (§ 29 Abs. 2) und für grenzüberschreitende Linienverkehre (§ 52 Abs. 2 Satz 1; § 53 Abs. 2 Satz 1); – Regelungen über das Anhörverfahren im Genehmigungsverfahren (§ 14) und im Planfeststellungsverfahren (29 Abs. 1a); – Form- und Fristvorgaben für die Entscheidung über den Genehmigungsantrag (§ 15 Abs. 1); – Inhalt der Genehmigungsurkunde (§ 17 Abs. 1) und der einstweiligen Erlaubnis (§ 20 Abs. 2 Satz 2);

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
	<p>2 Satz 2),</p> <ul style="list-style-type: none"> – die Antragstellung (§ 12), – die Erteilung und Versagung der Genehmigung (§ 15), – die Geltungsdauer von Genehmigungen (§ 16), – die einstweilige Erlaubnis (§ 20 Absatz 1), – den Widerruf der Genehmigung (§ 25) und – das Anhörungsverfahren bei der Planfeststellung (§ 29 Absatz 1a). <p><i>Da die in Nummer 1 genannten Vorschriften auch bei internationalen Verkehren gelten, werden in Nummer 2 auch die Regelungen in § 52 Absatz 1 Satz 1 und § 53 Absatz 1 Satz 1 insoweit dem Abweichungsrecht der Länder entzogen.</i></p> <p><i>Zur Sicherstellung einer reibungslosen Zusammenarbeit bei länderübergreifenden und internationalen Verkehren ist eine bundesrechtliche Regelung darüber notwendig, welche Behörde örtlich zuständig ist (§ 11 Absatz 4, § 52 Absatz 2 Satz 2 in Verbindung mit § 11 Absatz 4, § 53 Absatz 2 Satz 2 in Verbindung mit § 11 Absatz 4).</i></p> <p><i>Verschiedene Vorschriften verlangen das Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, weil im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens Bundesinteressen betroffen sind (§ 29 Absatz 2) oder im Rahmen internationaler Linienverkehre die Außenkompetenz des Bundes berührt wird (§ 52 Absatz 2 Satz 1, § 53 Absatz 2 Satz 1). Diese Vorschriften werden in Nummer 3 genannt.</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> – Zustellungserfordernisse (§ 15 Abs. 1 Satz 1; § 29 Abs. 5; § 29a Abs. 4 Satz 1); – Mündliche Verhandlung bei Besitzeinweisung (§ 29a Abs. 2) und Feststellung des Grundstückszustandes in einer Niederschrift (§ 29a Abs. 3); – Gebührenregelungen. <p>Als Abweichungsrecht verbliebe nach dieser Logik:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Beteiligung des Behindertenbeauftragten oder von Behindertenbeiräten, Verbänden der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbänden (§ 8 Abs. 3 Satz 6 neu); – Zuständigkeitsregelungen (§ 10; § 11 (außer Absatz 4); § 29 Abs. 3; § 31 Abs. 5; § 37; § 45a Abs. 4 Satz 1; § 54 Abs. 1); – Regelungen über das Anhörungsverfahren im Genehmigungsverfahren (§ 14); – Mündliche Verhandlung bei Besitzeinweisung (§ 29a Abs. 2) und Feststellung des Grundstückszustandes in einer Niederschrift (§ 29a Abs. 3); – Zustellungserfordernisse (§ 29 Abs. 5; § 29a Abs. 4 Satz 1); – Gebührenregelungen.

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung	
	<p><i>Zur Sicherstellung einer reibungslosen Zusammenarbeit bei länderübergreifenden und internationalen Verkehren ist eine bundesrechtliche Verfahrensregelung darüber notwendig, welche von mehreren zuständigen Behörden verschiedener Länder das Genehmigungsverfahren durchführt und in welcher Weise die Behörden anderer Länder zu beteiligen sind (§ 11 Absatz 4, § 52 Absatz 2 Satz 2 in Verbindung mit § 11 Absatz 4, § 53 Absatz 2 Satz 2 in Verbindung mit § 11 Absatz 4). Die Regelungen werden in Nummer 4 genannt (§ 53 Absatz 2 Satz 1 fällt bereits unter Nummer 3).</i></p>		
§ 65	Ausnahmen für Straßenbahnen		
§ 65	<p>Für Straßenbahnen im Sinne von § 4 Absatz 1 und 2 gelten nachfolgende Richtlinien nicht:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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); 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 	<p>§ 65 wird durch den Reg-E neu gefasst (Nummer 23).</p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (Nummer 23):</i></p> <p><i>Mit dieser Regelung wird eine Klarstellung zum Verhältnis von Straßenbahn- und Eisenbahnrecht infolge europarechtlicher Regulierung vorgenommen. Nach geltender Rechtslage sind die Straßenbahnen in Deutschland vom Anwendungsbereich des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) ausgenommen. Allerdings nimmt das AEG nicht ausdrücklich Bezug auf die Ermächtigungen zur Ausnahme von Straßenbahnen aus den Maßnahmen, die zur Durchführung der Eisenbahnrichtlinien erlassen werden. Die sich daraus ergebende Unsicherheit, ob die Straßenbahnen heute – unionsrechtlich – wirksam von allen bundesrechtlichen Maßnahmen zur Umsetzung dieser Richtlinien</i></p>	

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
<p>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 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),</p>	<p><i>ausgenommen sind, soll durch eine ausdrückliche Regelung im Personenbeförderungsgesetz ausgeräumt werden.</i></p> <p><i>Die Ausnahmemöglichkeit für die in § 65 genannten Richtlinien besteht auf Grund folgender Vorschriften: Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 95/18/EG; Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a und b der Richtlinie 2001/14/EG; Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG; Artikel 2 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2007/59/EG; Artikel 1 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2008/57/EG.</i></p>	

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung	
	die zuletzt durch die Richtlinie 2011/18/EU (ABl. L 57 vom 2.3.2011, S. 21) geändert worden ist.		
§ 66	Berichtspflicht		
§ 66	<p>Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung legt bis zum 1. Januar 2017 dem Deutschen Bundestag einen Bericht darüber vor, ob die mit dem Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom ... [einsetzen: Datum des Änderungsgesetzes mit Fundstelle im Bundesgesetzblatt] verfolgten Ziele erfüllt wurden und wie sich die Markttöffnung im straßengebundenen Personenfernverkehr auswirkt, auch hinsichtlich der Sozial- und Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal.</p>	<p>§ 66 wird durch den Reg-E neu gefasst (Nummer 24), der Änd-E ersetzt § 66 neu (Buchstabe w).</p> <p><u>Nach dem Gesetz zur Änderung von Vorschriften über Verkündung und Bekanntmachungen sowie der Zivilprozessordnung, des Gesetzes betreffend die Einführung der Zivilprozessordnung und der Abgabenordnung vom 22. Dezember 2011 wird der Bundesanzeiger künftig ausschließlich elektronisch über das Internet herausgegeben. Rechtsverordnungen nach dem Personenbeförderungsgesetz können nach § 2 Absatz 1 des Verkündungs- und Bekanntmachungsgesetzes wahlweise im Bundesgesetzblatt oder im (elektronischen) Bundesanzeiger verkündet werden. Die in § 66 vorgesehene Regelung ist damit entbehrlich geworden.</u></p> <p><u>Die Aufnahme der Revisionsklausel dient insbesondere dem Zweck, durch eine gezielte Evaluation zu klären, ob sich die neuen Regelungen bewähren und keine unerwünschten Entwicklungen eintreten.</u></p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (Nummer 24):</i></p> <p><i>Rechtsverordnungen nach dem vorliegenden Gesetz sollten grundsätzlich neben dem Bundesgesetzblatt auch im elektronischen Bundesanzeiger und damit beschleunigt verkündet werden können, um flexibel auf aktuelle Anforderungen reagieren zu können.</i></p>	

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012		Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes		Begründungen	
§ 6a	(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>Abs. 4 wird durch den Reg-E neu angefügt.</p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (Artikel 2):</i></p> <p><i>Nach Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007 können die Mitgliedstaaten allgemeine Vorschriften über die finanzielle Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die dazu dienen, Höchsttarife für Schüler, Studenten, Auszubildende und Personen mit eingeschränkter Mobilität festzulegen, aus dem Anwendungsbereich der Verordnung herausnehmen.</i></p> <p><i>Von dieser Befugnis wird für Ausgleichszahlungen nach § 6a Gebrauch gemacht.</i></p>	
Änderung des Neunten Buches Sozialgesetzbuch			
§ 145	(3) Die durch die unentgeltliche Beförderung nach den Absätzen 1 und 2 entstehenden Fahrgeldausfälle werden nach Maßgabe der §§ 148 bis 150 erstattet. Die Erstattungen 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. Nr. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) ausgenommen.	<p>Abs. 3 Satz 2 wird durch den Reg-E neu angefügt.</p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (Artikel 3):</i></p> <p><i>Nach Artikel 3 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007 können die Mitgliedstaaten allgemeine Vorschriften über die finanzielle Abgeltung von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die dazu dienen, Höchsttarife für Schüler, Studenten, Auszubildende und Personen mit eingeschränkter Mobilität festzulegen, aus dem Anwendungsbereich der Verordnung herausnehmen.</i></p> <p><i>Von dieser Befugnis wird in § 145 Absatz 3 Satz 2 (neu) Gebrauch gemacht.</i></p>	

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012		Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung
Änderung des Regionalisierungsgesetzes			
§ 4	Für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung 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 3.12.2007, S. 1) maßgeblich. Zuständig sind die nach Landesrecht bestimmten Stellen.	<p>§ 4 wird durch den Reg-E geändert.</p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (Artikel 4):</i></p> <p>Die Regelung in § 4 wird an die neue Rechtslage angepasst, die sich durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergibt.</p>	
Aufhebung der Verordnung zur Anwendung von § 13a Absatz 1 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes			
	Die Verordnung zur Anwendung von § 13a Absatz 1 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes vom 15. Dezember 1995 (BGBl. I S. 1705) wird aufgehoben.	<p>Aufhebung durch Reg-E.</p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (Artikel 5):</i></p> <p>Zusammen mit der Verordnungsermächtigung in § 57 Absatz 1 Nummer 7 und Absatz 5 ist auch die auf ihrer Grundlage erlassene Verordnung aufzuheben.</p>	
Bekanntmachungserlaubnis			
	Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung kann den Wortlaut	<p>Bekanntmachungserlaubnis durch Reg-E.</p> <p><i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (Artikel 6):</i></p>	

Konsolidierte Fassung des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages, BR-Drs. 586/12 vom 12.10.2012	Begründungen (fett: einleitende Erläuterung; unterstrichen: Begründungen des Änderungsentwurfs (Änd-E), BT-Drs. 17/10857 (Teil V); kursiv: Begründungen Reg-E, BT-Drs. 17/8233	Erläuterung und Kommentierung	
	des Personenbeförderungsgesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.	Artikel 6 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung, die es mit den Änderungen in Artikel 1 gefunden hat, bekannt zu machen.	
Inkrafttreten			
	Dieses Gesetz tritt am 1. Januar 2013 in Kraft.	Änd-E (Nummer 2) ändert Reg-E (Artikel VII). <u>Das Inkrafttreten des Gesetzes wird auf den 1. Januar 2013 festgelegt.</u> <i>Begründung BT-Drs. 17/8233 (Artikel 7):</i> <i>Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.</i>	