

## **Aktuelle Rechtsänderungen im Bereich ÖPNV bzw. mit Auswirkung auf den ÖPNV**

**2012/2013**

Personenbeförderungsgesetz (PBefG) – In Kraft getreten zum  
01.01.2013

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-  
Westfalen (ÖPNVG NRW) – teilweise in Kraft getreten zum 15.12.2012,  
teilweise zum 01.01.2013

Tariftreue- und Vergabegesetz Nordrhein-Westfalen (TVgG NRW) – In  
Kraft getreten zum 01.05.2012

### **Exkurs: VO (EG) 1370/2007**

- Unmittelbar anwendbares EU-Recht, in Kraft seit dem 03.12.2009
- Einführung des regulierten Wettbewerbs im öffentlichen Verkehr, umfassende Regelung staatlicher Interventionsbefugnisse sowie Vergabe- und Direktvergabeoptionen im Verkehrssektor
- Aufgabenträger stehen als sog. „zuständige Behörde“ im Mittelpunkt der ÖPNV-Gestaltungsverantwortung und können öffentliche Dienstleistungsaufträge erteilen (öDA = rechtsverbindlicher Akt einer zuständigen Behörde, durch den ein Verkehrsunternehmen mit der Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdienstleistungen betraut wird, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen, z.B. Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflichten – ein bestimmter Fahrplan ist zu einem festgelegten Tarif zu erfüllen, kein Fahrgast ist auszuschließen.)
- Entsprechend der Übergangsregelung (Art. 8 VO 1370) muss die Auftragsvergabe für den ÖPNV ab dem 03.12.2019 als öffentlicher Dienstleistungsauftrag nach Maßgabe des Art. 5 VO 1370 erfolgen. Während dieses Übergangszeitraumes treffen die Mitgliedsstaaten Maßnahmen zur schrittweisen Anwendung dessen.

## Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

### Hauptanliegen des Gesetzgebers:

Aktualisierung und Positionierung des nationalen Rechts hinsichtlich der Vorgaben der Verordnung (EG) 1370/2007

### Was hat sich (leider) nicht geändert?

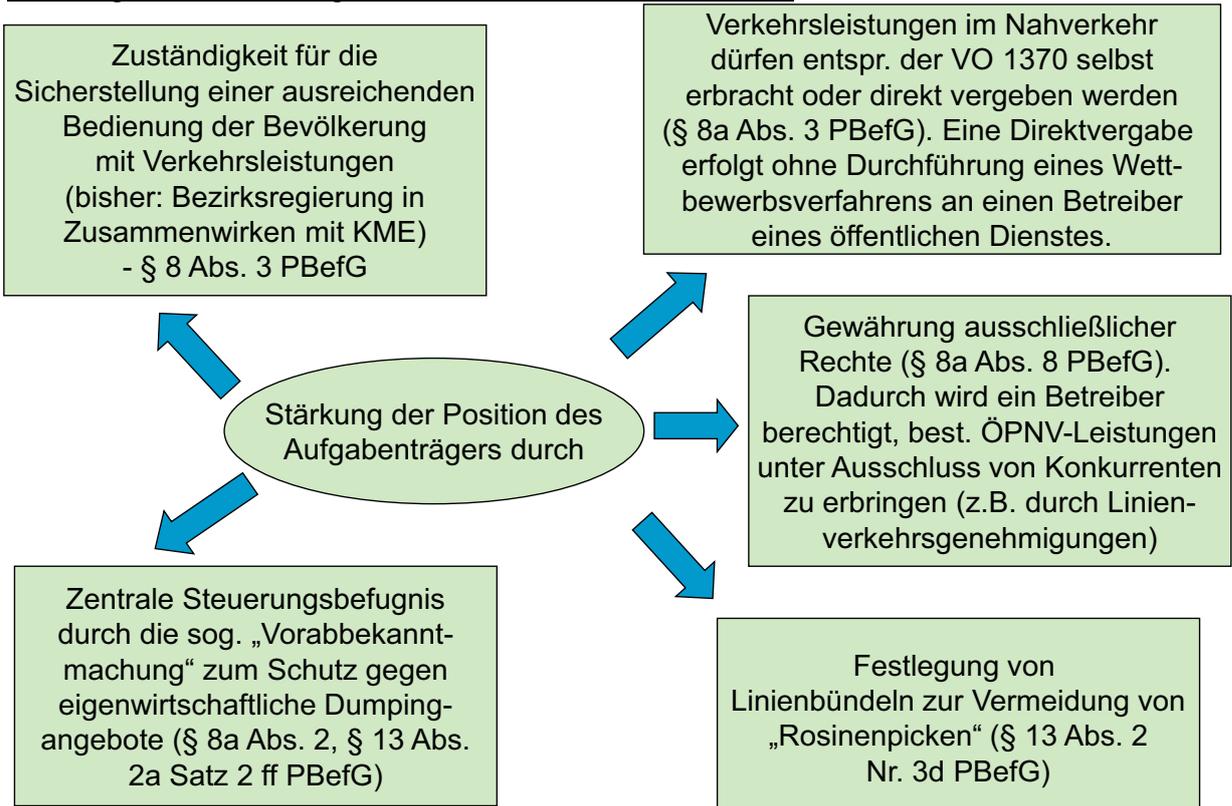
- Die Dualität von Aufgabenträger (Kreise bzw. Städte) und Konzessions-Genehmigungsbehörde (Bezirksregierungen) wurde beibehalten.
- Die Verbindlichkeit der Nahverkehrspläne konnte nicht erreicht werden. Die Regelung, wonach die Genehmigung im öffentlichen Personennahverkehr versagt werden kann, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan nicht in Einklang steht, ist jedoch erhalten geblieben (§ 13 Abs. 2a PBefG).

### Was hat sich geändert?

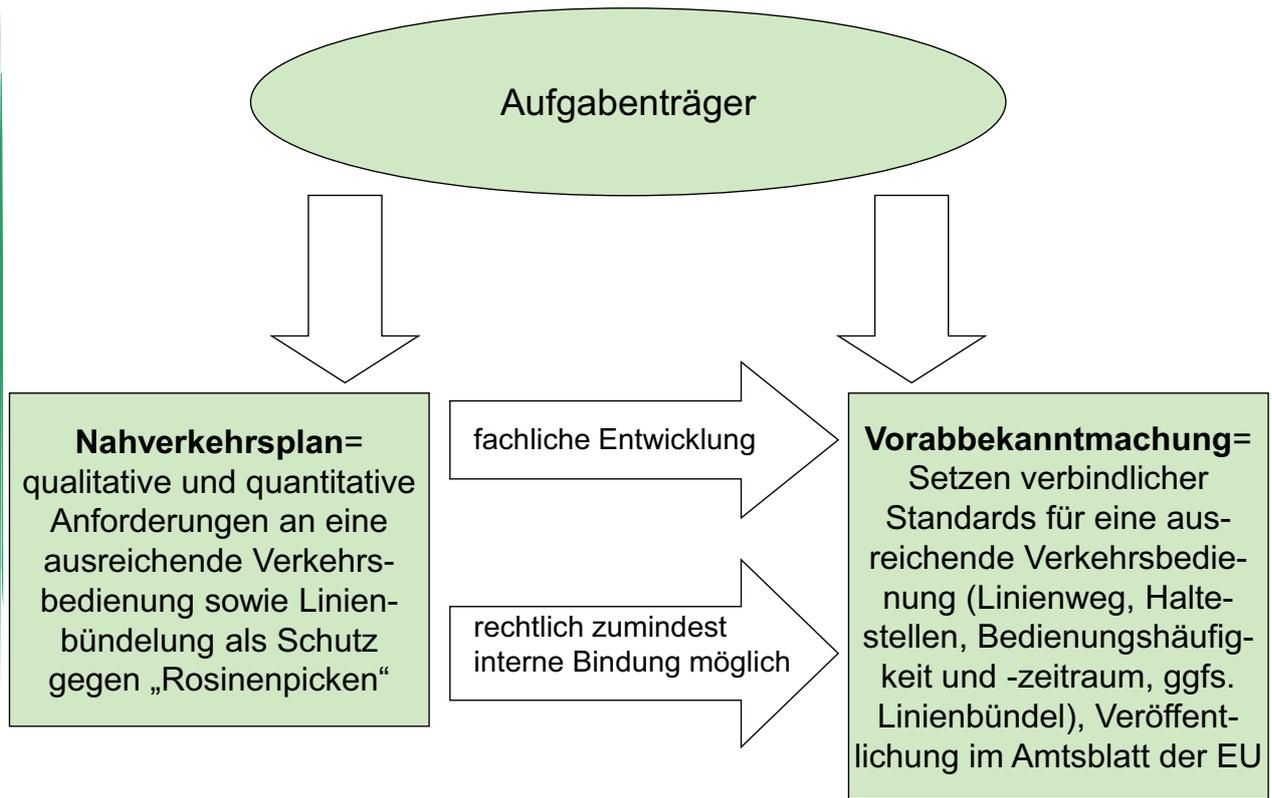
- Bekenntnis zum Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre und damit Verkürzung des Geltungsanspruches der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (§ 8 Abs. 4 PBefG)
- Gleichzeitig wesentliche Verengung des Begriffes des eigenwirtschaftlichen Verkehrs mit der Folge, dass künftig nur noch wenige Verkehrsleistungen als eigenwirtschaftlich gelten werden (Eigenwirtschaftlich wird nur noch solcher Verkehr sein, dessen Aufwand gedeckt wird durch die Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen aufgrund allgemeiner Vorschriften und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinn wie z.B. Werbeeinnahmen - § 8 Abs. 4 PBefG)
- Dementsprechend höhere Bedeutung der Verkehre, die aufgrund öffentlicher Dienstleistungsaufträge abgewickelt werden und für deren wettbewerbliche oder direkte Vergabe i.S.d. VO (EG) Nr. 1370/2007 die Aufgabenträger zuständig sind (§ 8a Abs. 1 PBefG)

- Jährliche Bekanntmachung aller bestehenden Genehmigungen (Linienführung, Geltungsdauer, Antragsfrist) durch die Bezirksregierungen (§ 18 Abs. 1 PBefG) mit der Konsequenz eines Genehmigungswettbewerbes (§ 12 Abs. 1a, § 13 Abs. 2b PBefG)
- Zielvorgabe: vollständige Barrierefreiheit bis zum 01.01.2022 (§ 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG)
- Liberalisierung des Busfernverkehrs unter den Bedingungen, dass der Abstand zwischen zwei Haltestellen mehr als 50 km beträgt und dazwischen kein konkurrierender SPNV mit einer Reisezeit von unter einer Stunde existiert (§ 42a Nrn. 1 und 2 PBefG)

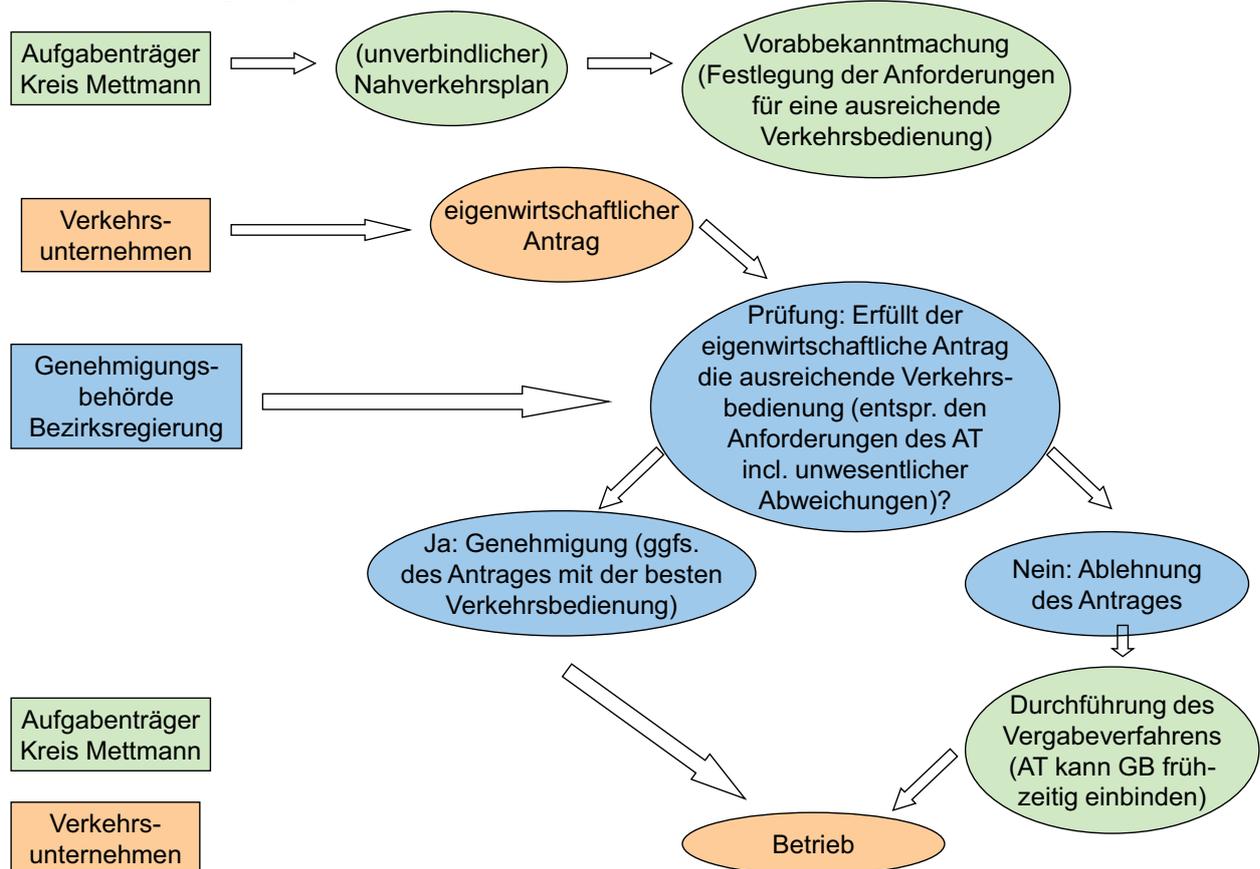
### Wichtigste Änderungen für den Kreis Mettmann:



## Steuerungsinstrumente der Aufgabenträger



## Marktzugang für Verkehrsunternehmen nach dem neuen PBefG



## **Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)**

### Wesentliche Änderungen:

- Aufnahme des Rhein-Ruhr-Expresses (RRX) als Vorhaben im besonderen Interesse des Landes (§ 2 Abs. 2a ÖPNVG NRW)
- Stärkere Fokussierung auf die Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifes und entsprechende Einbindung der ÖPNV-Verantwortlichen zur Erreichung dieses Ziels (§ 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW) – VRR-interner Einheitstarif ist bereits realisiert, auch dank Harmonisierung mit dem VGN-Tarif.
- Erhöhung der Pauschalmittel an die Zweckverbände aus Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz von 800 auf mindestens 858 Mio. € jährlich, Festlegung der Zuwendungsbeträge an die einzelnen Zweckverbände durch Rechtsverordnung (§ 11 Abs. 1 ÖPNVG NRW) – Der ZV VRR erhält in 2013 als SPNV-Pauschale demnach 420 Mio. €.

- Festsetzung eines neuen Verteilungsschlüssels für die Ausschüttung der ÖPNV-Pauschale: 90 % entsprechend der Betriebsleistungen der jeweiligen Aufgabenträger, 9 % entsprechend der Einwohnerzahl und 1 % Flächenanteil (§ 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW), dadurch Verringerung der Auszahlung an den Kreis Mettmann von 270 auf 230 T€ pro Jahr
- Erstmalige Aufnahme einer Rückforderungs- bzw. Kürzungsmöglichkeit der Pauschalen um 10 %, wenn die Empfänger der Pauschalen ihrer Hinwirkungspflicht auf die Bildung eines Gemeinschaftstarifes und seiner Umsetzung oder sonstigen Anforderungen nicht nachkommen (§ 11 Abs. 5 ÖPNVG NRW). Der Kreis Mettmann ist hiervon nicht betroffen, weil im Gebiet des VRR bereits ein Gemeinschaftstarif realisiert werden konnte.
- Kürzung der Pauschalmittel für die Investitionsförderung von 150 auf 120 Mio. € jährlich (§ 12 Abs. 1 ÖPNVG NRW)
- Neufestsetzung der Gesamtförderung je Zweckverband (§ 12 Abs. 2 ÖPNVG NRW). Der Zweckverband VRR erhält 53,3 % der Fördermittel.
- Erhöhung des Fördersatzes für Investitionen von 85 auf 90 %, in Ausnahmefällen auf 100 % (wenn dies zur Erfüllung des Zuwendungszweckes geboten ist - § 12 Abs. 3 ÖPNVG NRW)

## Tariftreue- und Vergabegesetz NRW (TVgG NRW)

### Wissenswertes zum TVgG NRW in Kürze:

- Einführung umfangreicher Vergabe- und Tariftreueregelungen und damit Begründung kostenintensiver Pflichten für Kommunen und deren Unternehmen
- Gesetz ist im Bereich des ÖPNV i.S.d. VO 1370 und sog. freigestellter Schülerverkehre ausdrücklich anwendbar
- Mittelfristige Entstehung von schätzungsweise bis zu 40 Mio. € Mehrkosten jährlich durch die ausschließliche Anwendung des Tarifvertrages TV-N NW als repräsentativer Tarifvertrag in Nordrhein-Westfalen
- Neben wirtschaftlichen ergeben sich auch rechtliche Risiken für die Kommunen (EU-Kompatibilität sowie Vereinbarkeit mit nationalem Recht ist derzeit noch umstritten).

### Wesentliche Regelungen:

- Öffentliche Aufträge dürfen im Bereich des ÖPNV nur an Firmen vergeben werden, die ihren Beschäftigten das in einem einschlägigen, repräsentativen Tarifvertrag vereinbarte Tarifentgelt zahlen, wobei die Repräsentativität durch RVO festgelegt wird (§ 21 Abs. 1 und 2 TVgG NRW).
- Im Bereich des Umwelt- und Klimaschutz haben öffentliche Auftraggeber umfangreiche Kriterien zu beachten (u.a. Energiekosten während der Lebensdauer eines Gegenstandes und mögliche Entsorgungskosten - § 17 TVgG NRW)
- Öffentliche Auftraggeber haben sich bei der Auftragsvergabe von den Auftragnehmern zusichern zu lassen, dass diese im Rahmen ihrer Aufträge nur Waren verwenden, die nicht unter Verstoß gegen die ILO-Kernarbeitsnormen (International-Labour-Organisation) erstellt worden sind (§ 18 TVgG NRW).
- Auftragnehmer sollen sich verpflichten, Maßnahmen zur Frauenförderung oder zur Förderung der Vereinbarkeit von Familie und Beruf in ihrem Unternehmen umzusetzen (§ 19 TVgG NRW).

- Eine Prüfbehörde des Landes wird eingerichtet (Prüfumfang entsprechend § 15 TVgG NRW).
- Das Konnexitätsprinzip wird anerkannt. Im Rahmen einer RVO soll eine Kostenausgleichsregelung den Ersatz der
  - durch Übertragung neuer Aufgaben
  - durch Veränderung bestehender Aufgaben
  - durch die Verteuerung von öffentlichen Aufträgen oder
  - durch zusätzliche Rechtsverfolgung in Folge der Anwendung dieses Gesetzesfür die kommunalen öffentlichen Auftraggeber entstehenden notwendigen, durchschnittlichen Aufwendungen in pauschalierter Form regeln (§ 21 Abs. 4 Nr. 5 TVgG NRW). Diese RVO liegt bisher noch nicht einmal im Entwurf vor.
- Spätestens vier Jahre nach dem Inkrafttreten des Gesetzes hat die Landesregierung dem Landtag eine wissenschaftliche Evaluierung der Wirkungen insbesondere hinsichtlich Effizienz und Zielerreichung vorzulegen (§ 22 Abs. 2 TVgG NRW).
- RVO zu Umweltkriterien, ILO-Kernarbeitsnormen, Frauenförderung, Vereinbarkeit von Familie und Beruf tritt zum 01.07.2013 in Kraft

### Repräsentativer Tarifvertrag:

Die Verordnung zur Feststellung der Repräsentativität von Tarifverträgen im Bereich des ÖPNV ist am 01.02.2013 in Kraft getreten. Für den Bereich ÖSPV ist ausschließlich der Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TV-N NW) als repräsentativ erklärt worden. Hierdurch werden sich die Aufwendungen der Verkehrsunternehmen und damit die durch die Kommunen zu tragenden Defizite zumindest perspektivisch deutlich erhöhen. Allerdings sind derzeit Klageverfahren u.a. des Verbandes nordrhein-westfälischer Omnibusunternehmen (NWO) gegen die VO anhängig.

Der repräsentative Tarifvertrag ist nicht anwendbar

- während der Laufzeit von Bestandsbetrauungen
- bei Direkt- bzw. sog. In-House-Vergaben

Welche Auswirkungen hat das TVgG im Bereich ÖPNV derzeit auf die Kreisverwaltung Mettmann?

**Keine!**

Die kommunalen Verkehrsunternehmen im VRR erbringen ihre Leistungen zur Zeit nicht auf der Grundlage eines Dienstleistungsauftrages i.S.d. VO 1370, sondern vielmehr auf der Grundlage von Bestandsbetrauungen (durch Rats- bzw. Kreistagsbeschlüsse) und mehrjährigen Finanzierungsbescheiden, die vor Inkrafttreten der VO 1370 nach Maßgabe der Altmark-Trans-Rechtsprechung des EuGH verabschiedet bzw. erlassen wurden. Die Bestandsbetrauungen und mehrjährigen Finanzierungsbescheide gelten bis Ende 2019. Erst dann endet die Übergangsfrist bis zur Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge im Einklang mit Art. 5 der VO 1370. Somit erfolgt die erstmalige Anwendung der Regelungen des TVgG NRW im Vorfeld der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge Ende 2019.

Zweifellos ein trockenes Thema –

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**

**- Zeitplanung -  
Fortschreibung NVP Kreis Mettmann**

	<b>Arbeitsschritt</b>	<b>Zeitraum</b>
<b>Informelles Verfahren</b>	<b>Regionalkonferenzen</b>	<b>18. und 20.02.2013</b>
	<b>Erarbeitung der Maßnahmensteckbriefe durch den Gutachter</b>	<b>bis Ende Mai 2013</b>
	<b>Vorstellung der Maßnahmensteckbriefe</b>	<b>ÖPNV-A am 10.06.2013</b>
	<b>Versand der Maßnahmensteckbriefe an ka. Städte und VU's</b>	<b>ab 11.06.2013</b>
	<b>Versand des Zwischenberichtes an ka. Städte und VU's</b> (damit frühzeitige Möglichkeit - auch außerhalb von Sitzungen - die Politik vor Ort zu informieren)	<b>im Juli 2013</b>
	<b>Erarbeitung des Gesamtentwurfes durch den Gutachter</b>	<b>bis Anfang September 2013</b>
	<b>Formales Verfahren</b>	<b>Einbringung des NVP- Entwurfes</b> Mitteilung über die <b>Eröffnung des formalen Beteiligungsverfahrens</b> an: <ul style="list-style-type: none"> <li>• die ka. Städte und VU,</li> <li>• Nachbaraufgabenträger, Träger Öffentlicher Belange usw.</li> </ul> mit der Gelegenheit zur Stellungnahme. <b>Bereitstellung für alle Beteiligten parallel zum Vorlagenversand ÖPNV-A</b>
<b>Durchführung des Beteiligungsverfahrens</b> Teilnahmemöglichkeit des Gutachters an jeweils 1 Sitzung in den ka. Städten zur Vorstellung des NVP-Entwurfs		<b>bis Anfang Dezember 2013</b>
<b>Strukturierung der Rückmeldungen in einer Synopse, ggf. Klärung von einzelnen besonderen Fragen, Bewertung und Entscheidungsvorschlag für die Politik</b>		<b>Dezember 2013 bis Januar 2014</b>
<b>Politische Meinungsbildung beim Kreis Mettmann</b> Beschluss des Gesamt-NVP einschließlich Synopse im ÖPNV-A → KA → KT		<b>1. Quartal 2014</b>
<b>Information aller Verfahrensbeteiligten</b>		<b>nach Entscheidung KT</b>

Stand: 22.02.2013