

## **Ist der Nahverkehr fit für die Zukunft? Referate des 5. Deutschen Nahverkehrstages 2003**

Im Zentrum des 5. Deutschen Nahverkehrstages 2003 stand die Frage, ob der Nahverkehr nach sieben Jahren Regionalisierung bereit ist, auch die Zukunft zu meistern. Im Vordergrund standen die Themen Infrastruktur, Angebotslücken, Wettbewerb bei Bus- und Bahnbetrieben, Marketing sowie ein Ideen- und Projektmarkt.

Weitere Informationen:

Rheinland-Pfalz-Takt

[www.dertakt.de](http://www.dertakt.de)

06.11.2003

Unterstützt von:



Mobilservice  
c/o Büro für Mobilität AG  
Aarberggasse 8  
3011 Bern  
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

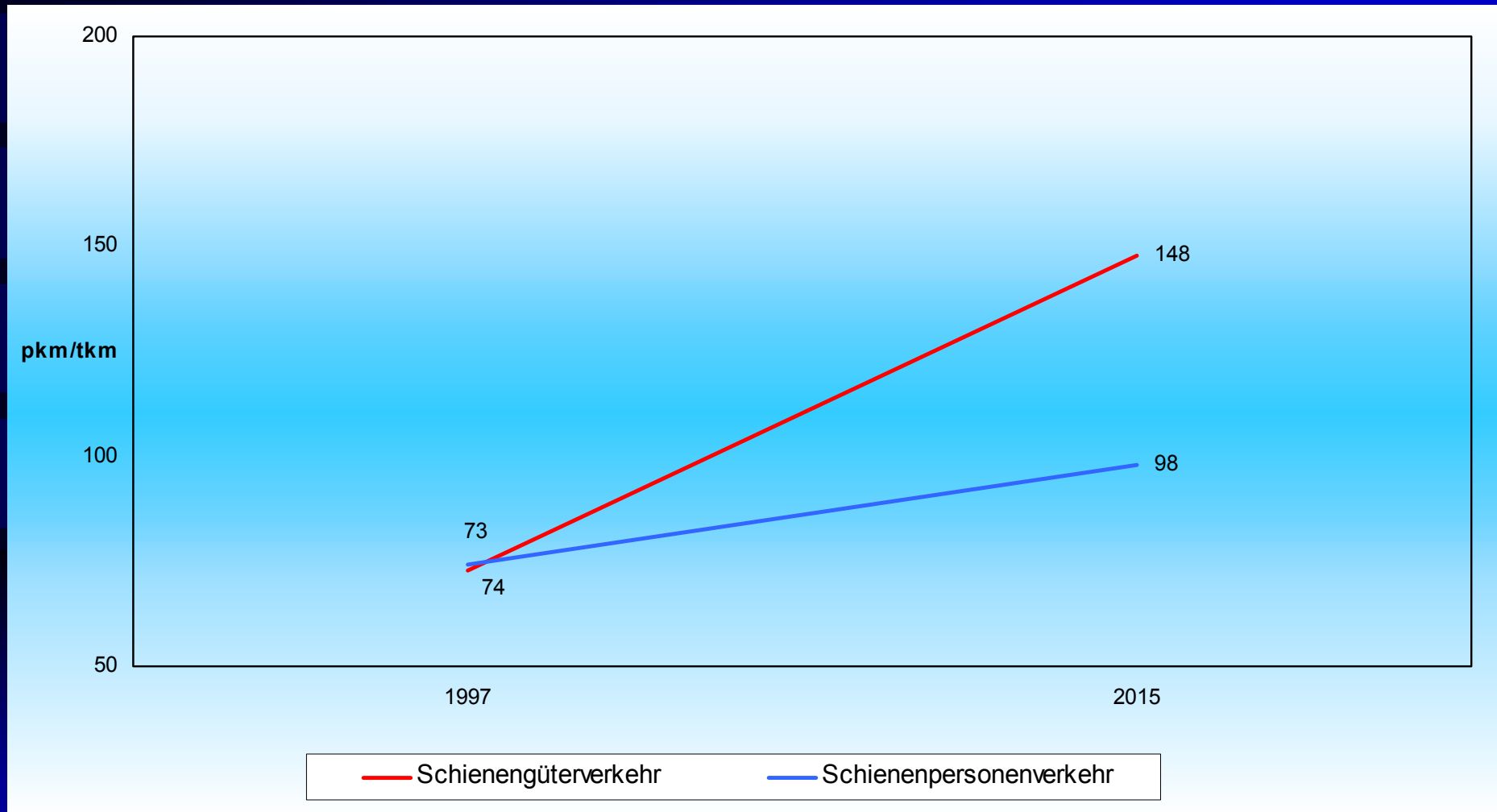
Redaktion: Andreas Blumenstein  
[redaktion@mobilservice.ch](mailto:redaktion@mobilservice.ch)  
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek  
[info@mobilservice.ch](mailto:info@mobilservice.ch)  
<http://www.mobilservice.ch>

## Voraussetzungen für eine zukunftsfähige Eisenbahninfrastruktur

Steffen Kerth

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

# Prognosen für den Schienenverkehr



# Zukunftsfähige Eisenbahninfrastruktur aus Unternehmenssicht

- **Verfügbarkeit von Kapazitäten**
- **Qualität und Leistungsfähigkeit**
- **Marktverträgliche Nutzungspreise**

# Verantwortlichkeiten für die Eisenbahninfrastruktur

## ■ Bund

- Infrastrukturverantwortung gemäß § 87e GG
- Einzelgesetzliche Umsetzung durch BSchwAG:  
Bundesverantwortung für Bau, Ausbau, Ersatzinvestitionen
- Bundesverkehrswegeplan als Investitionsrahmenplan

## ■ Bundeseigene EIU

- Unterhaltung, Instandsetzung, Infrastrukturbetrieb

## ■ Nichtbundeseigene Unternehmen

- Gesamtverantwortung

# BVWP 2003 – Eckwerte

	Investitionen in das Bestandsnetz	Vordringlicher Bedarf (Neu-/Ausbau)				Investitionsvolumen (ohne Planungsreserve)	Investitionsvolumen pro Jahr
		Laufende und fest disponierte Vorhaben	Neue Vorhaben (finanziert)	Neue Vorhaben (insges.)	davon Planungsreserve (nicht finanziert)		
<b>Schienenwege des Bundes</b> <i>Anteil ohne Plan.res.</i>	<b>38,4</b> <i>60,1%</i>	<b>17,9</b> <i>28,0%</i>	<b>7,6</b> <i>11,9%</i>	<b>16,0</b>	<b>8,4</b>	<b>63,9</b> <i>100,0%</i>	<b>4,3</b>
<b>Bundesfernstraßen</b> <i>Anteil ohne Plan.res.</i>	<b>37,7</b> <i>48,6%</i>	<b>28,9</b> <i>37,3%</i>	<b>10,9</b> <i>14,1%</i>	<b>22,8</b>	<b>11,9</b>	<b>77,5</b> <i>100,0%</i>	<b>5,2</b>
<b>Bundeswasserstraßen</b> <i>Anteil ohne Plan.res.</i>	<b>6,6</b> <i>88,0%</i>	<b>4,4</b> <i>58,7%</i>	<b>0,0</b> <i>0,0%</i>	<b>0,7</b>	<b>0,7</b>	<b>7,5</b> <i>146,7%</i>	<b>0,5</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>83,8</b>	<b>51,9</b>	<b>18,8</b>		<b>21,0</b>	<b>150,9</b>	<b>10,1</b>

# BVWP 2003 – Partieller Rückzug des Bundes aus dem Regionalnetz

- Der Bund entzieht sich partiell seiner Verantwortung für das regionale Netz:
  - „die Behandlung einzelner Nahverkehrsvorhaben (ist) im Rahmen eines Generalplans wie des BVWP nicht möglich“
  - Verbesserungsmaßnahmen im regionalen Netz grundsätzlich nur als zinslose Darlehen
  - Der BVWP enthält keine Mittelansätze für Verbesserungsmaßnahmen des Regionalnetzes
- Dem stehen 717 Ortsumgehungen beim Verkehrsträger Straße gegenüber

# Bundesverkehrswegeplan 2003

## Zwei Schritte vor und einer zurück

- + Fortschreibung der Investitionsplanung auf hohem Niveau
- + Hohe Bedeutung der Bestandnetzinvestitionen
- + Partielle Umsetzung von Netz 21
  
- Bevorzugung des Straßenbaus in der Region
- Partieller Rückzug aus der Verantwortung für das regionale Eisenbahnnetz
- Erhebliche Unterfinanzierung bei den neuen Vorhaben



# Eisenbahninfrastruktur als unternehmerische Aufgabe

	Bundeseigene EIU	Nichtbundeseigene EIU
Bau-/Ausbauinvestitionen		X
Bestandsnetzinvestitionen		X
Instandsetzung	X	X
Unterhaltung	X	X
Infrastrukturbetrieb	X	X

# Bestandsnetz unter Wirtschaftlichkeitsvorbehalt

- Kapazitätsplanung nach Nachfrageerwartungen
- Ausschließliches Bestandskriterium: Wirtschaftlichkeit
- Rein Unternehmerische Handlungsmöglichkeiten
  - Erhöhung der Trassenpreise
  - Rationalisierung
  - Verkauf / Verpachtung
  - Rückbau / Stilllegung

- **Öffentliche Investitionen auf hohem Niveau sichern**
- **Finanzierungsinstrumentarium ausweiten**
- **Verantwortung für das regionale Netz regeln**
- **Verantwortung für NE-Infrastrukturen regeln**

# **Die Reisekette des Fahrgastes – und was „man“ dort vergessen kann -**

Karl-Peter Naumann  
Fahrgastverband PRO BAHN e.V.

# Es gibt nicht **den** Fahrgast

es gibt verschiedene Fahrgäste  
mit unterschiedlichen Ansprüchen,  
Wünschen und Bedürfnissen

Unternehmen und Besteller müssen diese  
Unterschiede berücksichtigen

# Die Fahrgäste sind die wirklichen Kunden

- Sprechen Sie mit Ihren Fahrgästen
- Bilden Sie Fahrgastbeiräte
- Sammeln Sie die Informationen von der Basis

Das ist die preiswerstete Strategie gegen das  
**VERGESSEN**

# Hamburg – Hannover (KBS 110)

Im Fahrplan finden wir alles, was die DB AG zu bieten hat: S, RB, RE, IC, ICE, NZ

aber

- weder von Celle (direkt) nach Hannover,
  - noch von Winsen, Ashausen, Stelle nach Hamburg
- gibt es eine S-Bahn in das Ballungszentrum

\*

Auch der Verbundtarif von Maschen und Meckelfeld nützt beim Zwangsumsteigen in HH – Harburg nichts

# Darmstadt – Mannheim (KBS 650)

Der Fahrplan nennt 2 Möglichkeiten :

- RB bis MA – Friedrichsfeld, dann in 14 min in eine 2. RB umsteigen – 8,60 €, 72 min
- ICE (33min) für 16,80 €; EC (34min) für 12,80)
- Wo ist der schnelle Regionalzug ??



# Rostock – Ribnitz- Damgarten (KBS 165 )

- Um 7.00 mit der RB für 4,00 €
- Um 8.00 mit dem IC für 7,60 €

Oder

Jede 2. Stunde zum doppelten Preis -  
Pech, wenn man/frau in dünn besiedelten  
Regionen fahren will

# Hannover – Halle, Göttingen – Zwickau / Glauchau

(KBS 320 + 330 / 604 + 565 )

Der RE im Fernverkehr – aber ohne entsprechende  
Qualitäten, dafür mit Umsteigezwang

- 3 h Hannover – Sandersleben
- 4,5 h Göttingen – Zwickau
- Ohne Reservierungsmöglichkeit
- Ohne Bistro / Bordrestaurant
- Keine Durchbindung von den Schwerpunkten des  
Reisendenaufkommens

# Was müssen die Bahnen bieten ?

- Schnelle Züge im Regionalverkehr
- Schnelle Züge in die Region
- Schnelle Züge ohne Umsteigen  
(zumindest 1 oder 2 mal / Tag)

Und das alles mit einem Zug ? !

# Was müssen die Bahnen bieten ?

- S – Bahn – Systeme in Ballungsräumen
- Hineinfahren in die Innenstädte, gleich nach welchem System (klass.S-Bahn, Stadtbahn)
- Umsteigen am Stadtrand sollte vermieden werden

# Was müssen die Bahnen bieten ?

- verlässliche Takte im Nahverkehr
- den Stundentakt als Mindeststandard
- keine Preissprünge, auch dann nicht, wenn einmal ein „Fernzug“ fährt
- Keine unterschiedlichen Tarife bei verschiedenen Anbietern

# Der RingZug – Tarif

- So ermitteln Sie Ihren Fahrpreis

- Zählen Sie alle zwischen Startort und Zielort befahrenen Zonen getrennt nach Farbton (**grün**, **rot**, **blau**).

Wenn alle durchfahrenen Zonen den gleichen Farbton (**grün**, **rot**, **blau**) haben, gilt der jeweilige Verbundtarif (**grün** = VVR, **rot** = VSB, **blau** = TUTicket) und Sie können Ihren Fahrpreis direkt in der Preistafel des jeweiligen Verbundes ablesen.

Wenn die durchfahrenen Zonen unterschiedliche Farbtöne haben, durchfahren Sie mehr als einen Verbundraum. In diesem Fall gilt der 3er-Tarif. Jetzt müssen Sie zunächst in den Preisstufentabellen für Ihre Kombination die richtige Preisstufe ermitteln. Für jede Preisstufe wird eine Zahl und ein Buchstabe genannt. Für Einzelfahrscheine und Gruppenfahrscheine gelten die Zahlen, für Zeitfahrausweise die Buchstaben.

Nun können Sie für Ihre Preisstufe in den Preistafeln des 3er-Tarifs Ihren Fahrpreis ablesen.

- Besonderheiten:

Orte auf der Zonengrenze: Diese Orte können Sie der Zone zuordnen, die für Sie günstiger ist.

Mehrfach befahrene Zonen: Wenn Sie eine Zone auf Ihrem Fahrweg mehrfach befahren, muss sie nur einmal gezählt werden

# Ganz einfach : (?)

## Tageskarte

Die Tages- und Familientageskarte gilt von Montag bis Freitag ab 9.00 Uhr bis Betriebsschluss und an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ganztägig. Die Tageskarte berechtigt zur Fahrt von einer Person. Die Familientageskarte berechtigt zur Fahrt von zwei Erwachsenen und 4 Kindern oder alle eigenen Kinder von 6 bis 14 Jahre. Anstelle eines Kindes kann auch ein Hund mitgenommen werden. Tageskarten sind an den Fahrscheinautomaten und bei den Fahrern der Busse erhältlich.

### Sonderregelungen:

TUTicket-Tageskarte: Die Tageskarte berechtigt zur Fahrt von einem Erwachsenen und 4 Kindern oder alle eigenen Kinder von 6 bis 14 Jahre. Anstelle eines Kindes kann auch ein Hund mitgenommen werden.

Tageskarte Stadttarif Rottweil: Die Tageskarte gilt täglich von Betriebsbeginn bis Betriebsschluss. Von Montag bis Freitag ab 9.00 Uhr bis Betriebsschluss und an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ganztägig berechtigt die Tageskarte zur Mitnahme von einem Erwachsenen und 4 Kindern oder alle eigenen Kinder von 6 bis 14 Jahre. Anstelle eines Kindes kann auch ein Hund mitgenommen werden.

## Preisstufen im Verkehr

VVR ? VSB

Anzahl Zonen			Preisstufen	
VVR	TUT	VSB		
1	0	1	1	A
1	1	1	2	C
1	4-8	1	4	F
1	0	2	2	A
1	0	3	3	B
1	0	4	4	C
1	0	5-10	5	C
2	0	1	2	A
2	1	1	3	C
2	4-8	1	5	F
2	0	2	2	A
2	0	3	3	B
2	0	4	4	C
2	0	5-10	5	C
3	0	1	3	B
3	1	1	4	D
3	4-8	1	6	G
3	0	2	4	B
3	0	3	4	C
3	0	4	5	D
3	0	5-10	6	D
4	0	1	4	C
4	1	1	5	E
4	4-8	1	7	G
4	0	2	5	C
4	0	3	5	D
4	0	4	6	E
4	0	5-10	7	E
5-8	0	1	5	C
5-8	1	1	6	E
5-8	4-8	1	7	G
5-8	0	2	6	C
5-8	0	3	6	D
5-8	0	4	7	E
5-8	0	5-10	7	E



# Hannover – Halle, Göttingen – Zwickau / Glauchau

(KBS 320 + 330 / 604 + 565 )

Abseits dieser regionalen Magistralen wurden  
Stichstrecken und Querverbindungen stillgelegt

Wie kommt der Fahrgast nun weiter ?

Mit dem Bus ! – aber :

- wann fährt er ?
- wo fährt er ?
- passt der Anschluss ?

# Busse zur Ergänzung des Schienennetzes

- Landesweit definierte Schnittstellen zu den Bussen des Regional- und Stadtverkehrs
- Führung der wesentlichen Stadtbusse und aller Regionalbusse zum Bahnhof
- Keine überlangen Wartezeiten
- ZOB – Förderung nur an Bahnhöfen
- Landesweite Festlegung eines Mindeststandards für Regionalbusse (Takt, Busqualität, Mitnahme von Gepäck, Kinderwagen)

**Der Öffentliche Verkehr muss  
eine Alternative für alle  
Menschen, gerade auch im  
wachsenden Markt des  
Freizeitverkehrs sein**

Themenforum 2

# Unternehmerische Verantwortung im Spannungsfeld zwischen Nah- und Fernverkehr

Dr. Heike Höhnscheid, Köln

VERBAND DEUTSCHER VERKEHRSUNTERNEHMEN



## Fernverkehr abseits der Staatsbahnen? (1)

- privater Sonderreisezugverkehr seit den achtziger Jahren (Tagesfahrten / Saisonangebote / Charterverkehr)
- Netzöffnung 1994 keine Initialzündung für zusätzliche Fernverkehre der NE
- "Grundgerüst" SPNV: Regionalisierung seit 1.1.1996
  - erst mit Vergabeverfahren der AT erste Chancen auf "überregionale" Bedienung

## Fernverkehr abseits der Staatsbahnen? (2)

- Allerdings: MORA-P seit 2000 Auslöser für Einstieg von NE in Alternativverkehre
- Auch: SPNV als Basis für Engagement im Fernverkehr (Bekanntheitsgrad/Marketing, Optimierung des Ressourceneinsatzes, ...)
- Aber: Marktrahmen lässt grenzüberschreitende Verkehre nach wie vor nicht zu

## Schwieriger Marktzugang für NE im Fernverkehr (1)

- **Eigenwirtschaftlichkeit des SPFV als Maxime der Bahnreform; öffentliche Mittel nicht ohne weiteres verfügbar**
- **Hohe Anlaufkosten**
  - **Erwartungshaltung: Frequenz? Netzbildung?**
  - **Verfügbarkeit eisenbahnspezifischer Dienste?**
  - **"Feinsteuerung" des freien Netzzugangs mit Zeitverzögerung**

## Schwieriger Marktzugang für NE im Fernverkehr (2)

- SPNV-Markt bietet geringere Hürden
- Lukrativste Märkte / Relationen besetzt
- Problematisches Marketing
- "Grauzone" zwischen Nah- und Fernverkehr



## Ohnehin: Was ist Fernverkehr ?

- **Abgrenzung Fernverkehr / Nahverkehr problematisch**
  - ➔ **Angebotsbezogen:**
    - Zuggattung
    - Fahrschein
    - Verkehrsfunktion (Knotenpunktverbindung, ...)
  - ➔ **Nachfragebezogen:**
    - mittlere Reiseweite (> 50 km)
    - mittlere Reisezeit (> 1 Stunde)
    - Verkehrszweck (Geschäftsreise, Urlaub, ...)

7

## Unterscheidung Fern-/Nahverkehr realistisch?

- Entwicklungen der letzten Jahre bestätigen die "Willkür" dieser Unterteilung (IR-Ersatzverkehre, ...)

Besser:

→ eigenwirtschaftlicher / geförderter Verkehr

## Engagement im Fernverkehr notwendig?

- **Angebotsvielfalt und Wettbewerb  
= höhere Attraktivität des SPFV**
- **Wettbewerb im SPFV = konsequente Verwirklichung  
der Bahnreform in allen Marktsegmenten**
  - ➔ **"Vorbild": Güterverkehr**
- **DB R&T = Marktführer: Definition bestimmter  
Produkte / Relationen**
  - ➔ **Ersatzlösungen werden vom Markt und der Politik  
erwartet**
- **Aber: SPFV der NE darf nicht auf "Restmenge"  
reduziert werden!**

- **IR-Ersatzverkehre: mittelfristig Weichenstellung, ob ...**
  - ➔ ... (Anschub-)Finanzierung fortgeführt wird:
    - Integration in SPNV-Leistungen
  - ➔ ... Relation bwl. darstellbar ist:
    - eigenwirtschaftlicher Verkehr / Fernverkehr
- **NE wachsen über Regionalverkehr und "IR"-Verkehr in größere Dimensionen**
  - ➔ Angebotserweiterung in den SPFV daher nahe liegend
  - ➔ auch: geschickte Kombination SPNV/SPFV

## Nachbesserungen bei den Rahmenbedingungen erforderlich

- Neutralität der Fahrplanmedien
- Verfügbarkeit von Trassen, insbesondere im Verhältnis zum SPNV
- Abstimmung der Fahrpläne
- Tarifintegration
- Nutzung von Ressourcen außerhalb der reinen Trasse (Werkstätten, Notfallmanagement,...)
- Netzzugang im grenzüberschreitenden Verkehr

## ■ Konkurrenzierung zwischen Nah- und Fernverkehr:

→ Risiko-Split?

→ Einnahmeverteilung?

→ Integration der Angebote?

→ Anlastung Infrastrukturkosten?

## ■ Verfahren bei der Förderung von Verkehren im Unschärfbereich zwischen Fern- und Nahverkehr

# "Lücken im Angebot – gibt es vergessene Verkehre?"

- "Lücken" aus wessen Sicht?
  - In wessen Verantwortung / auf wessen Veranlassung werden Mittelstreckenverkehre angeboten?
  - Zuordnung: SPNV/gemeinwirtschaftlicher bzw. SPfV/eigenwirtschaftlicher Verkehr?
- "Ein Unternehmer vergisst nicht!", allerdings
  - Rahmenbedingungen müssen stimmen
  - ggf. Übergangslösungen sinnvoll

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!**





# Das Urteil des EuGH und seine Auswirkungen in Deutschland und Europa

**5. Deutscher Nahverkehrstag 17.-19.9.2003**

**Vortrag vom Assessor Martin Schäfer, VDV**

## EuGH zur Anwendbarkeit der VO 1191/69 in Deutschland

- n **Art. 1 Abs. 1 Unterabs. 2 der VO 1191/69 gewährt den Mitgliedstaaten die Befugnis, ÖPNV-Liniendienste nicht nur ganz, sondern auch teilweise von der Anwendung auszunehmen.**
- n **Aber: Ausnahme ist nur wirksam, wenn deutsches Gesetz (PBefG) eine klare Abgrenzung zwischen eigenwirtschaftlichen und gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen vornimmt (Kriterium der Rechtssicherheit)**
- n **EuGH hat Zweifel, ob dieses Kriterium mit dem mit Wirkung ab 1996 reformierten PBefG eingehalten wurde.**
- n **Entscheidung liegt beim BVerwG.**

## Zur Anwendbarkeit der VO 1191/69 in Deutschland

- n Wenn BVerwG Rechtssicherheit bejaht, dann Beurteilung von öffentlichen Zuschüssen, die den Betrieb von eigenwirtschaftlichen ÖPNV-Linienverkehren ermöglichen sollen, auch nach den Beihilfevorschriften des EG-Vertrages.
- n Andernfalls wäre die VO 1191/69 „in Deutschland voll und ganz anwendbar“ und würde „auch für eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungen“ gelten.
  - è Wenn BVerwG Zweifel an Bestimmtheit des PBefG gehabt hätte, hätte es diese zum Ausdruck gebracht und in diesem Fall dem Bundesverfassungsgericht und nicht dem EuGH zur Entscheidung vorgelegt (Art. 100 Abs. 1 GG).

## Rechtssicherheit der Abgrenzung: Eigen- und gemeinwirtschaftlich

- n Genehmigungen nach dem PBefG können entgegen der Auffassung des EuGH nicht „sowohl dem eigenwirtschaftlichen als auch dem gemeinwirtschaftlichen Verkehr zugeordnet sein“.
- n Positive Definition der Eigenwirtschaftlichkeit in § 8 Abs. 4 Satz 2 PBefG;
- n Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit bezogen auf dieselbe Verkehrsleistung (§ 8 Abs. 4 Sätze 1 und 3 PBefG);
- n Maßgeblicher Zeitpunkt: Erteilung der Genehmigung durch Genehmigungsbehörde; sie entscheidet nach objektiven Kriterien.
- n Praxis hatte an der formellen Zuordnung keine Zweifel, Streitfragen beziehen sich auf das materielle Beihilferecht.

## EuGH zur Frage der Handelsbeeinträchtigung

- n **Eignung von Zuschüssen, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen (2. Tatbestandsmerkmal der Beihilfe)**

**EuGH: Unabhängig vom örtlichen oder regionalen Charakter der erbrachten Verkehrsdienste oder von der Größe des betreffenden Tätigkeitsgebiets**

## EuGH zur Anwendbarkeit des Artikels 73 EG-Vertrag (ex Art. 77)

- n **Art. 73 EG-Vertrag (ex Art. 77):**  
**Bestimmte Beihilfen im Verkehrsbereich zulässig.**
- n **EuGH: EG-VO 1107/70 abschließende Konkretisierung von Art. 73 EG-Vertrag.**  
**Dem gemäß darf nur auf diese VO zurückgegriffen werden, nicht aber auf Art. 73 EG-Vertrag, soweit die VO 1191/69 im vorliegenden Fall nicht anwendbar ist und die Zuschüsse unter Art. 87 Abs. 1 EG-Vertrag fallen.**

## EuGH zum beihilferechtlichen Begriff „Begünstigung“ / „Vorteil“

- n **EuGH bestätigt ausdrücklich das Urteil „Ferring“.**
- n **Begünstigung („Vorteil“) im Sinne des Art. 87 Abs. 1 EG-Vertrag (ex Art. 92 Abs. 1) liegt nicht vor, soweit öffentliche Zuschüsse, die den Betrieb von ÖPNV-Liniendiensten ermöglichen sollen, als Ausgleich anzusehen sind, der die Gegenleistung für Leistungen darstellt, die von dem begünstigten Unternehmer zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht werden.**
- n **Ausgleich ist an vier Voraussetzungen gebunden, die BVerwG „im konkreten Fall“ zu prüfen hat.**

- n **Begünstigtes Unternehmen muss tatsächlich mit der Erfüllung klar definierter gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen betraut worden sein.**
- n **Parameter, anhand deren Ausgleich berechnet wird, sind zuvor objektiv und transparent aufzustellen.**
- n **Ausgleich darf keine Überkompensation gewähren, wobei erzielte Einnahmen und angemessener Gewinn zu berücksichtigen sind.**
- n **Wenn Auswahl des Unternehmens ohne Vergabeverfahren erfolgt, ist bei den Kosten der Maßstab eines durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens anzulegen.**



- n Urteil vom 24. Juli 2003 ist im Rahmen des allgemeinen beihilferechtlichen Koordinatensystems zu sehen.
- n Urteil bestätigt, dass der Beihilfeverbotstatbestand des Art. 87 Abs. 1 EG insgesamt geprüft werden muss. Nur bei Vorliegen des gesamten Verbotstatbestands liegt eine grundsätzlich verbotene Beihilfe vor. Fehlt ein Tatbestandsmerkmal, ist der Verbotstatbestand nicht erfüllt.
- n Nichterfüllung des Beihilfeverbotstatbestands führt dazu, dass keine Anmeldung bei der KOM erforderlich ist.
- n Prüfungskompetenz des beihilferechtlichen Verbotstatbestandes insoweit durch die Mitgliedstaaten und ihre Gerichte.

- n **Staatliche Maßnahme oder Maßnahme unter Inanspruchnahme staatlicher Mittel**
- n **Eignung zur Handelsbeeinträchtigung (hier neue Feststellungen des EuGH zum ÖPNV.)**
- n **Begünstigung („Vorteil“) bestimmter Unternehmen**
  - è **Hier bringt EuGH-Urteil etwas Neues für den ÖPNV, nämlich Konkretisierung des Ferring-Urteils in Gestalt der vier Einzelkriterien, die an dieser Stelle zu prüfen sind.**
  - è **Darüber hinaus ist hier die Selektivität der Begünstigung festzustellen („bestimmter Unternehmen“)**
- n **(Drohende) Wettbewerbsverfälschung**

## EuGH-Urteil und zukünftige Genehmigungspraxis 1

**Wie sind Anträge auf eigenwirtschaftliche Liniengenehmigungen nach § 13 PBefG bis zur Entscheidung des BVerwG bzw. bei Ausbleiben einer Entscheidung des BVerwG genehmigungsrechtlich zu behandeln?**

- n PBefG gibt Genehmigungsbehörden keine beihilferechtliche Prüfungspflicht**
- n Liniengenehmigung ist kein Rechtsgrund für die Finanzierung der Verkehre, diese erfolgt über andere Maßnahmen oder Regelungen.**

## EuGH-Urteil und zukünftige Genehmigungspraxis 2

- n **§ 12 PBefG (zum Antrag beizufügenden Unterlagen) orientiert sich an der Prüfung der Zuverlässigkeit des Antragstellers und der Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebs.**
- n **Urteil des BVerwG vom 6. April 2000 (3 C 6.99 – rechtskräftig): Beurteilung der finanziellen Leistungsfähigkeit ist unabhängig von der Beurteilung der Aufwands- und Ertragsseite des zu genehmigenden Verkehrs, d.h. unabhängig von dessen zu Grunde liegender Finanzierung vorzunehmen.**
- n **Zweck des gewerberechtlichen Genehmigungsverfahrens: Abwehr von Gefahren für ÖPNV-Kunden und Personal. Risiken der Finanzierung sollen in der Sphäre des Unternehmers bleiben und bilden keinen Prüfungsmaßstab für das Genehmigungsverfahren.**

- n **EuGH-Urteil vom 24. Juli 2003 ergänzt seine bisherige Rechtsprechung zum Beihilferecht um zwei bedeutende Teilaspekte**
  - è **Möglichkeit einer Handelsbeeinträchtigung**
  - è **Voraussetzungen, unter denen Betriebskostenzuschüsse zu eigenwirtschaftlichen Verkehrsleistungen keine „Begünstigung“ im Sinne des beihilferechtlichen Verbotstatbestandes des Art. 87 Abs. 1 EG sind**
    - à **Vier Kriterien**

- n Maßstab des durchschnittlichen, gut geführten Unternehmens**
  - è Erhält Druck gegenüber den Verkehrsunternehmen aufrecht, ihre Leistungen immer effizienter zu erbringen.**
  - è Gleichzeitig ermöglicht der Durchschnittsmaßstab die Fortsetzung von Restrukturierungsprogrammen in den öffentlichen Verkehrsunternehmen, weil sie noch nicht das Unternehmen mit dem geringsten Zuschussbedarf sein müssen.**

- n Für die Gesetzgeber im Bund und in den Ländern besteht zurzeit kein Handlungsbedarf.
- n Genehmigungsverfahren nach dem PBefG umfassen nicht die beihilferechtliche Prüfung der den beantragten Verkehren zugrunde liegenden Finanzierung.
- n Für öffentliche Betriebskostenzuschusszahlungen zugunsten eigenwirtschaftlicher Linienverkehre kann für Aufgabenträger, Verkehrsverbände und Verkehrsunternehmen die Notwendigkeit eines urteilskonformen Nachweisverfahrens entstehen.

## Resümee 4: Bedeutung des EuGH-Urteils in Europa

- n In vielen europäischen Ländern gilt die heutige VO 1191/69 ohne Ausnahme.
- n EU-Kommission arbeitet an Stellungnahme zum EuGH-Urteil
- n Danach voraussichtlich erneute Behandlung des Verordnungsvorschlags (Novelle 1191/69) im Ministerrat