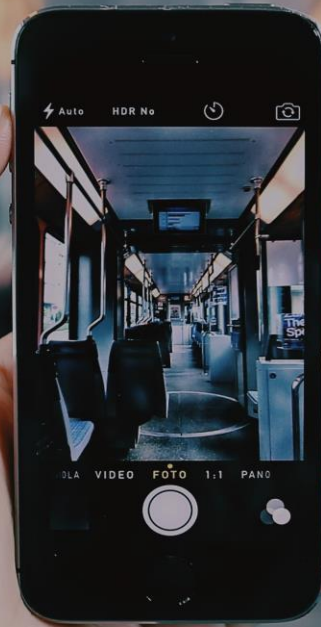


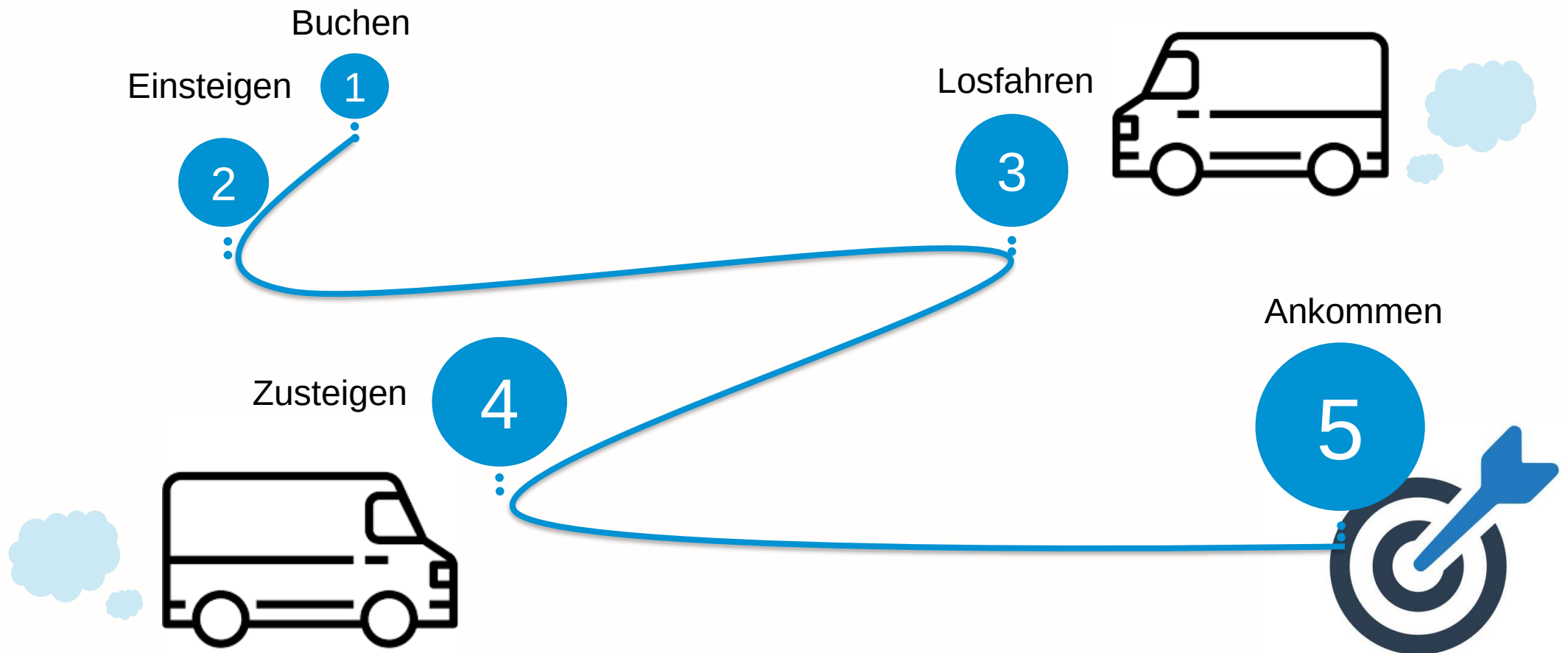
Sozialstandards bei On-Demand-Verkehren – wie geht das?



Rechtsanwältin Dr. Corina Jürschik, LL.M.
Deutscher Nahverkehrstag am 14.06.2022
OPPENLÄNDER Rechtsanwälte PmbB, Stuttgart

Übersicht

- I. On-Demand-Verkehre im Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- II. Geltung von Sozialstandards im On-Demand-Verkehr
- III. Gilt das auch für Verkehre mit PKW?
- IV. Fazit



On-Demand-Verkehre im Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

I. On-Demand-Verkehre im PBefG

1. Erstmalige Regelung von On-Demand-Verkehren

- Mit Wirkung zum 01.08.2021 wurde das **PBefG novelliert**.
- Mit der Novelle wurden **erstmalig On-Demand-Verkehre** in das PBefG aufgenommen.
- On-Demand-Verkehre wurden in Form des **Linienbedarfsverkehrs** (§ 44 PBefG) und in Form des **gebündelten Bedarfsverkehrs** (§ 50 PBefG) eingeführt.
- **Bis zur Neuregelung**: Berücksichtigung nur über **§ 2 Abs. 6 PBefG** (nicht sauber zuordenbare Verkehre) und über **§ 2 Abs. 7 PBefG** (Erprobung) möglich.

I. On-Demand-Verkehre im PBefG

2. Ausgestaltung im PBefG

§ 44 Linienbedarfsverkehr

Als Linienverkehr gemäß § 42, der öffentlicher Personennahverkehr gemäß § 8 Absatz 1 ist, gilt auch der Verkehr, der der Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes und festgelegter Bedienzeiten dient (Linienbedarfsverkehr). Es kommen ausschließlich Beförderungsentgelte und -bedingungen im Rahmen der Vorgaben des Aufgabenträgers im Nahverkehrsplan, im öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder der Vorabkennzeichnung zur Anwendung. Für Beförderungen im Linienbedarfsverkehr können Zuschläge nur nach Maßgabe von Satz 2 erhoben werden.

§ 50 Gebündelter Bedarfsverkehr

(1) Gebündelter Bedarfsverkehr ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, bei der mehrere Beförderungsaufträge entlang ähnlicher Wegstrecken gebündelt ausgeführt werden. Der Unternehmer darf die Aufträge ausschließlich auf vorherige Bestellung ausführen. Die Genehmigungsbehörde kann, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern, bestimmen, dass Fahrzeuge des gebündelten Bedarfsverkehrs nach Ausführung der Beförderungsaufträge unverzüglich zum Betriebssitz oder zu einem anderen geeigneten Abstellort zurückkehren müssen, es sei denn, die Fahrer haben vor oder während der Fahrt neue Beförderungsaufträge erhalten. Die Annahme, die Vermittlung und die Ausführung von Beförderungsaufträgen, das Bereithalten gebündelter Bedarfsverkehre sowie Werbung für gebündelte Bedarfsverkehre dürfen weder allein noch in ihrer Verbindung geeignet sein, zur Verwechslung mit dem Taxen- oder dem Mietwagenverkehr zu führen. Den Taxen und Mietwagen vorbehaltene Zeichen und Merkmale dürfen für den gebündelten Bedarfsverkehr nicht verwendet werden. Die §§ 21 und 22 sind nicht anzuwenden.

(2) Im gebündelten Bedarfsverkehr dürfen Personen nur innerhalb der Gemeinde befördert werden, in der der Unternehmer seinen Betriebssitz hat. Die Genehmigungsbehörde kann die Beförderung von Personen im gebündelten Bedarfsverkehr zeitlich oder räumlich beschränken, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern. Sie kann im Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden und dem Aufgabenträger die Beförderung außerhalb der Betriebssitzgemeinde gestatten und einen größeren Bezirk festsetzen.

(3) Im Stadt- und im Vorortverkehr ist von der Genehmigungsbehörde im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger eine Quote für den Anteil an gebündelten Beförderungsaufträgen festzulegen, der in einem bestimmten Zeitraum innerhalb des Gebietes zu erreichen ist, in dem der Verkehr durchgeführt wird (Bündelungsquote). Grundlage für die Berechnung der Bündelungsquote ist die Beförderungsleistung im Verhältnis der zurückgelegten Personenkilometer zu den zurückgelegten Fahrzeugkilometern. Der Aufgabenträger führt gemeinsam mit der Genehmigungsbehörde zur Feststellung der Auswirkungen der Bündelungsquote auf die öffentlichen Verkehrsinteressen und auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit ein Monitoring durch. Der Beobachtungszeitraum beträgt höchstens fünf Jahre nach erteilter Genehmigung.

(4) Die Genehmigungsbehörde kann zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen Einzelheiten zur Rückkehrpflicht und weitere Anforderungen an den gebündelten Bedarfsverkehr in Bezug auf die Festsetzung von Bündelungsquoten, Barrierefreiheit und Emissionsvorgaben regeln. Es können Regelungen getroffen werden über

1. die Pflicht zur unverzüglichen Rückkehr zum Betriebssitz oder zu einem anderen Abstellort,
2. die Anforderungen an den Abstellort,
3. eine zu erreichende Bündelungsquote außerhalb des Stadt- und Vorortverkehrs,
4. Vorgaben zur Barrierefreiheit sowie
5. Emissionsstandards von Fahrzeugen und den Einsatz lokal emissionsfreier Fahrzeuge.

Die Genehmigungsbehörde kann unter den Voraussetzungen des Satzes 1 darüber hinaus Vorgaben zu Sozialstandards, wie zum Beispiel Regelungen zu Arbeitszeiten, Entlohnung und Pausen, im gebündelten Bedarfsverkehr festlegen.

I. On-Demand-Verkehre im PBefG

3. Bedeutung der Neuregelung (1)

- Einführung von zwei **neuen Verkehrsformen**. Ermöglicht wird ein flexibler, nachfragebezogener Einsatz von Fahrzeugen als **Ergänzung zum ÖPNV**.
- Der **Linienbedarfsverkehr** (§ 44 PBefG) ist Teil des Linienverkehrs mit Kraftfahrzeugen und
 - gehört **zum ÖPNV** (§ 8 Abs. 1 PBefG). Finanzierung durch öffentliche Mittel und Vorgaben durch den Aufgabenträger.
 - Unterliegt der **Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht**.
 - Linienbedarfsverkehr hat keinen festen Linienweg.
 - Erfolgt zwischen bestimmten Ein- und Ausstiegspunkten (Festlegung durch Fahrgast oder Unternehmer?); **kein „Tür-zu-Tür“-Verkehr**.

I. On-Demand-Verkehre im PBefG

3. Bedeutung der Neuregelung (2)

- Der **gebündelte Bedarfsverkehr** (§ 50 PBefG) ist **kein Linienverkehr** und
 - kein **ÖPNV**; kein Sicherstellungsauftrag der Aufgabenträger.
„Erwerbswirtschaftliche“ Ausgestaltung; keine Finanzierung durch Auftraggeber.
 - **Keine Beförderungs-, Betriebs- und Tarifpflicht.**
 - Regulative Anforderungen durch **Genehmigungsbehörde** (Bündelungsquote, Fahrzeuganzahl, Mindestentgelte).
 - Genehmigungsbehörde legt ggf. auch **Sozialstandards** fest (Abs. 4 Satz 3).
 - Tarif muss sich „nach oben“ **vom ÖPNV absetzen**.
 - Einzelheiten sind **noch nicht geklärt** („ähnliche Wegstrecken“ als nur geringfügige Änderung der Route?).



Geltung von Sozialstandards im On-Demand-Verkehr

II. Geltung von Sozialstandards im On-Demand-Verkehr

1. Grundsätzliches zu Sozialstandards

- Sozialstandards im Sinne des Unionsrechts und des PBefG sind sozial- und arbeitsrechtliche Anforderungen aller Art, also insbesondere Bindung an Tarifverträge (Tariftreue), Mindestarbeitsbedingungen, Arbeitnehmerrechte oder Gewährung der Rechte i. S. d. RL 2001/23/EG (Betreiberwechsel).
- Die Einhaltung von Sozialstandards muss den Betreibern vorgegeben werden.
- Gängige Mittel dazu sind:
 - Öffentliche Dienstleistungsaufträge (ÖDA) nach VO 1370/2007 (Art. 4 Abs. 6),
 - die Auftragsvergabe nach Landestariftreuegesetzen (hier: Landesgesetz zur Gewährleistung von Tariftreue und Mindestentgelt bei öffentlichen Auftragsvergaben [LTTG]) und
 - die Festlegungen durch die Genehmigungsbehörde (§ 50 Abs. 4 Satz 3 PBefG)



II. Geltung von Sozialstandards im On-Demand-Verkehr

2. Sozialstandards und On-Demand-Verkehre

- Mit den gängigen „Auferlegungsinstituten“ (ÖDA, Landesvergabegesetz) kann ein Betreiber **durch den Auftraggeber** nur verpflichtet werden, wenn es sich um Verkehre handelt, die der **öffentlichen Finanzierung zugänglich** sind.
- Das ist beim **Linienbedarfsverkehr** (§ 44 PBefG) der Fall.
- Beim **gebündelten Bedarfsverkehr** bleibt nur die Möglichkeit, dass die **Genehmigungsbehörde** „Vorgaben zu **Sozialstandards**, wie z.B. Regelungen zu Arbeitszeiten, Entlohnung und Pausen“ **festlegt** (§ 50 Abs. 4 PBefG).
- Festlegung von Sozialstandards beim gebündelten Bedarfsverkehr steht unter der „Voraussetzung“ des Schutzes **öffentlicher Verkehrsinteressen**.



Gilt das auch für Verkehre
mit PKW?

III. Gilt das auch für Verkehre mit PKW?

1. Sozialstandards und Linienbedarfsverkehr

- **Auferlegungsinstrumente** (ÖDA, Landesvergabegesetz) sind nicht davon abhängig, ob Verkehre mit PKW gefahren werden. Erforderlich ist nur, dass es sich um **öffentliche Personenverkehrsdienste** handelt.
- Die VO 1370/2007 gilt für innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Personenverkehr auf der Straße (Art. 1 Abs. 1, Abs. 2 VO 1370/2007). Auch gebündelter Verkehr kann darunter fallen, solange er „fortlaufend“ ist (Definition Art. 2 lit. a) VO 1370/2007).
- Auch die meisten **Landesvergabegesetze** gelten für Verkehre nach VO 1370/2007, aber nur im Rahmen der **Auftragsvergabe** (§ 1 Abs. 4 LTTG RLP), nicht für Genehmigungen (anders: § 2 Abs. 2 BremTtVG [Bremen] oder § 1 Abs. 2 STTG [Saarland]).
- Sozialstandards können also **durch den Auftraggeber** bei On-Demand-Verkehren vorgegeben werden, wenn es sich um ÖPNV handelt (1.) und sie Gegenstand eines ÖDA sind (2.).

 Sozialstandards können beim Linienbedarfsverkehr vorgegeben werden.

III. Gilt das auch für Verkehre mit PKW?

2. Sozialstandards und gebündelter Bedarfsverkehr

- Auferlegungsinstrumente ÖDA und Landesvergabegesetz greifen hier nicht, weil kein ÖPNV.
- Deshalb bei § 50-Verkehren nur Auferlegungsinstrument der Festlegung durch die Genehmigungsbehörde.
- Norm enthält ohnehin eine Beschränkung auf Personenkraftwagen (§ 50 Abs. 1 Satz 1 PBefG).
- Das sind nach § 4 Abs. 4 Nr. 1 PBefG Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von nicht mehr als neun Personen (einschließlich Führer) geeignet und bestimmt sind.

 Sozialstandards können im gebündelten Bedarfsverkehr mit PKW behördlich festgelegt werden.

III. Gilt das auch für Verkehre mit PKW?

3. Bedeutung repräsentativer Tarifverträge (1)

- Wird als Sozialstandard die **Tariftreue** vorgegeben, wird an „repräsentative“ Tarifverträge angeknüpft.
- Tariftreue nach Landesvergabegesetzen bezieht sich i.d.R. nur auf „**repräsentative Tarifverträge**“ (vgl. § 4 Abs. 3 und Abs. 4 LTTG RLP).
- **Problem bei PKW-Verkehren**: Kein einschlägiger repräsentativer Tarifvertrag für private Betreiber von On-Demand-Verkehren?



III. Gilt das auch für Verkehre mit PKW?

3. Bedeutung repräsentativer Tarifverträge (2)

– Beispiel Rheinland-Pfalz:

- Repräsentative Tarifverträge im ÖPNV (§ 4 LTTG) ergeben sich aus der [Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Soziales, Arbeit, Gesundheit und Demografie v. 16.03.2011](#) (622-1 25 816).
- Repräsentativ sind die Tarifverträge im ÖPNV „[auf der Straße](#)“ gem. Ziff. 1.1 bis 1.19.
- Repräsentativ ist danach z.B. der [Tarifvertrag über Löhne und Gehälter Verkehrsgewerbe Rheinland-Pfalz \(Omnibusbetriebe\)](#) vom 25.11.2021.
- Der fachliche [Anwendungsbereich ist nicht eröffnet](#) (Unternehmen mit Kraftomnibussen/Straßenbahnen und Meterspur-Schiene).
- Immerhin: Lohntabelle 2, Lohngruppe 1 enthält Stundenlohn für Busfahrer mit [Fahrerlaubnis Klasse 3](#), also auch PKW.



III. Gilt das auch für Verkehre mit PKW?

4. Lösungsansätze

- Das **Fehlen von „repräsentativen Tarifverträgen“** für PKW-Verkehre durch private Betreiber erfordert die Entwicklung von Lösungen.
- Denkbar sind folgende Lösungsansätze:
 - **Erweiterung** der einschlägigen **Tarifverträge** (derzeit z.B. Initiative von Verbänden in Baden-Württemberg),
 - Herstellung der Geltung bestehender Tarifverträge **durch (Arbeits-)Vertrag**,
 - Arbeit mit einem **vergabespezifischen Mindestentgelt** (z.B. Vorgabe individualvertraglicher Vereinbarung von bestehenden Tarifverträgen)?
 - Bei § 50 Abs. 4 PBefG **entsprechende Anwendung** von Tarifverträgen für Busfahrer / Busverkehr (**Orientierung** an bestehenden Tarifverträgen [„Lohngruppe Klasse 3“])?



Sozialstandards bei On-Demand-Verkehren – wie geht das?

2. headline

Prof. Dr. Christofer Lenz, Dr. Corina Jürschik, LL.M.; Stuttgart

Das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) enthält mit dem Linienbedarfsverkehr (§ 44 PBefG) und dem gebündelten Bedarfsverkehr (§ 50 PBefG) erstmals ausdrückliche Regelungen für On-Demand-Verkehre. Bis zur Neuregelung konnten On-Demand-Verkehre nur über § 2 Abs. 6 PBefG (nicht sauber zuordenbare Verkehre) und über § 2 Abs. 7 PBefG (Erprobung) berücksichtigt werden. [1] Mit der Neuregelung sind aber längst nicht alle Fragen geklärt. So ist eine der dringendsten Fragen der Praxis, ob Sozialstandards und Tarifreue bei On-Demand-Verkehren eingehalten werden können oder sogar eingehalten werden müssen.

On-Demand-Verkehre im PBefG

Das novellierte PBefG enthält mit dem Linienbedarfsverkehr (§ 44 PBefG) und dem gebündelten Bedarfsverkehr (§ 50 PBefG) gleich zwei neue Verkehrstypen. Ermöglicht wird dadurch ein flexibler, nachfragebezogener Einsatz von Fahrzeugen als Ergänzung zum klassischen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Dabei ist der Linienbedarfsverkehr (§ 44 PBefG) Teil des Linienverkehrs mit Kraftfahrzeugen und gehört damit thematisch zum ÖPNV im Sinne des § 8 Abs. 1 PBefG. [2] Nach der Legaldefinition handelt es sich beim Linienbedarfsverkehr um Verkehr, der der Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes und festgelegter Bedienzeiten dient (§ 44 Satz 1 PBefG). Die Zuordnung zum Linienverkehr führt dazu, dass die Finanzierung mit öffentlichen Mit-

teln erfolgen kann und die Verkehre den Vorgaben der Aufgabenträger beziehungsweise zuständigen Behörden unterliegen. [3] Als Teil des ÖPNV unterliegt der Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG auch einer Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht. [4] Anders als der herkömmliche Linienverkehr hat der Linienbedarfsverkehr aber keinen festen Linienweg. Die Verkehre erfolgen vielmehr zwischen bestimmten Ein- und Ausstiegspunkten, wobei noch nicht geklärt ist, ob diese durch den Fahrgast oder durch den Unternehmer festgelegt werden. [5] Jedenfalls handelt es sich nicht um einen „Tür-zu-Tür-Verkehr“. [6]

Der gebündelte Bedarfsverkehr (§ 50 PBefG) ist als Form des Gelegenheitsverkehrs (§ 46 Abs. 2 Nr. 4 PBefG) hingegen kein Linienverkehr und damit nicht Teil des ÖPNV. [7] Gebündelter Bedarfsverkehr ist laut der Legaldefinition in § 50 Abs. 1 Satz 1 PBefG die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, bei der mehrere Beförderungsaufträge entlang ähnlicher Wegstrecken gebündelt ausgeführt werden. Er ist thematisch Verkehrsangeboten zuzuordnen, die bisher als „Ridesharing“, „Ridepooling“ oder „On-Demand-Verkehr“ bezeichnet wurden. [8] Das bedeutet, dass es dafür auch keinen Sicherstellungsauftrag der ÖPNV-Aufgabenträger gibt. Die Verkehre können damit nur „erwerbswirtschaftlich“ ausgestaltet werden; sie sind nicht der Finanzierung durch die ÖPNV-Aufgabenträger zugänglich. [9] Umgekehrt gibt es aber auch keine Beförderungs-, Betriebs- und Tarifpflicht. [10] Regulative Anforderungen an die Verkehre legen damit auch nicht die Aufgabenträger, sondern nur die Genehmigungsbehörde fest (zum Beispiel Beteiligungsquote, Fahrzeuganzahl, Mindestentgelte). Darüber hinaus ist noch nicht viel

geklärt. Fest steht nur, dass sich der Tarif „nach oben“ vom ÖPNV absetzen, also teurer sein muss. [11]

Geltung von Sozialstandards?

Sozialstandards im Sinne des Unionsrechts und des Personenbeförderungsgesetzes sind sozial- und arbeitsrechtliche Anforderungen aller Art, also insbesondere die Bindung an Tarifverträge (Tariftreue), Mindestarbeitsbedingungen (inklusive Arbeitszeiten, Entlohnung und Pausenzeiten), Arbeitnehmerrechte oder Gewährung der Rechte im Sinne der Richtlinie 2001/23/EG (Betriebswechsel). [12] Die Einhaltung von Sozialstandards muss grundsätzlich den Betreibern vorgegeben werden. Gängige Mittel dazu sind öffentliche Dienstleistungsaufträge nach VO (EG) Nr. 1370/2007 (vgl. Art. 4 Abs. 6 VO 1370/2007), die Auftragsvergabe nach dem jeweiligen Landesvergabegesetz und neuerdings auch die Festlegung durch die Genehmigungsbehörde. Letzteres kommt in den Fällen des gebündelten Bedarfsverkehrs nach § 50 Abs. 4 Satz 3 PBefG in Betracht.

Auferlegen durch Aufgabenträger nur im Linienbedarfsverkehr

Mit den gängigen „Auferlegungsinstituten“ (öffentliche Dienstleistungsaufträge, Landesvergabegesetze) kann ein Betreiber durch den Auftraggeber nur zur Einhaltung von Sozialstandards verpflichtet werden, wenn es sich um öffentlich finanzierte Verkehre handelt. Das ist beim Linienbedarfsverkehr (§ 44 PBefG) als Teil des Linienverkehrs der Fall. Die Aufgabenträger können insofern beim gebündelten Bedarfsverkehr die Einhaltung von Sozialstandards vorgeben.

Beim gebündelten Bedarfsverkehr ist das aber nicht so. Bei gebündeltem Bedarfsverkehr (§ 50 PBefG) bleibt deshalb nur die Möglichkeit, dass die Genehmigungsbehörde „Vorgaben zu Sozialstandards“, wie zum Beispiel Regelungen zu Arbeitszeiten, Entlohnung (Mindestentgelt) und Pausen, festlegt. [13] Deshalb ist das in § 50 Abs. 4 PBefG ausdrücklich vorgesehen. Die Festlegung von Sozialstandards im gebündelten Bedarfsverkehr steht aber nach § 50 Abs. 4 Satz 3 in Verbindung mit Satz 1 PBefG unter der „Voraussetzung“, dass sie zum Schutz öffentlicher Verkehrsinteressen erfolgt.

Knackpunkt Verkehre mit Pkw

In der Praxis führt das noch junge Thema Sozialstandards bei On-Demand-Verkehren vor allem deshalb zu Problemen, weil die Verkehre mit Personenkraftwagen (PKW) erbracht werden.

Grundsätzlich gilt zwar, dass Auferlegungsinstrumente wie öffentliche Dienstleistungsaufträge beziehungsweise die Landesvergabegesetze nicht davon abhängig sind, ob Verkehre mit Pkw gefahren werden oder mit Bussen beziehungsweise Straßenbahnen. Erforderlich ist nur, dass es sich um öffentliche Personenverkehrsleistungen handelt, die der öffentlichen Finanzierung zugänglich sind. So gilt etwa die VO 1370/2007 für innerstaatliche und grenzüberschreitende Personenverkehre auf der Straße (Art. 1 Abs. 1, Abs. 2 VO 1370/2007), sodass auch der gebündelte Verkehr darunter fallen kann, solange er „fortlaufend“ ist. [14] Auch die meisten Landesvergabegesetze gelten für Verkehre nach VO 1370/2007, allerdings nur im Rahmen der Auftragsvergabe. Die wenigsten Landesvergabegesetze gelten auch für Genehmigungen. [15] Damit kann als Grundregel festgehalten werden, dass Sozialstandards durch Aufgabenträger bei On-Demand-Verkehren vorgegeben werden können, wenn sie Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind beziehungsweise sein können. Dabei ist unerheblich, ob die Verkehre mit Pkw gefahren werden oder mit anderen Fahrzeugen wie Bussen oder Straßenbahnen. Insofern können Sozialstandards beim Linienbedarfsverkehr (§ 44 PBefG) ohne weiteres vorgegeben werden.

Schwieriger wird es bei dem gebündelten Bedarfsverkehr (§ 50 PBefG). Da das Auferlegungsinstrument des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nicht greift, braucht es eine Festlegung durch die Genehmigungsbehörde. Die behördliche Festlegung von



Zum Autor

Prof. Dr. Christofer Lenz (55) ist Rechtsanwalt und Fachanwalt für Verwaltungsrecht der Kanzlei Oppenländer Rechtsanwälte in Stuttgart. Er ist Honorarprofessor für Öffentliches Recht und Europarecht an der Universität Stuttgart und Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats des VDV. Im Bereich des ÖPNV ist er seit Jahren beratend und beratend für führende Verkehrsunternehmen, Verbände und öffentliche Hände tätig.



Zur Autorin

Dr. Corina Jürschik, LL.M. (37) ist Partnerin und Fachanwältin für Vergaberecht in der Kanzlei Oppenländer Rechtsanwälte in Stuttgart. Ihre Spezialgebiete sind Vergaberecht, Nahverkehr, Beihilfenrecht und öffentliches Wirtschaftsrecht. Sie berät insbesondere kommunale Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde und Aufgabenträger zu allen Belangen rund um den öffentlichen Personennahverkehr.

Sozialstandards scheitert nicht daran, dass lediglich Personenkraftwagen als Fahrzeuge eingesetzt werden. Die Regelung über gebündelten Bedarfsverkehr ist schon nach dem Wortlaut von § 50 Abs. 1 Satz 1 PBefG gerade auf Verkehre mit Pkw anwendbar und zugleich beschränkt (vgl. die Legaldefinition „Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen“). Pkw sind nach § 4 Abs. 4 Nr. 1 PBefG Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von nicht mehr als neun Personen (einschließlich Fahrer) geeignet und bestimmt sind. Insofern können auch Sozialstandards im gebündelten Bedarfsverkehr mit Pkw festgelegt werden, allerdings nur behördlich.

Bedeutung repräsentativer Tarifverträge

Wird als Sozialstandard die „Tariftreue“ vorgegeben, wird regelmäßig an „repräsentative Tarifverträge“ angeknüpft. So sehen auch einige Landesvergabegesetze vor, dass sich die „Tariftreue auf repräsentative Tarifverträge bezieht, [16] sofern nicht ausnahmsweise ein bestimmter Betrag als „vergabespezifisches Mindestentgelt“ vorgegeben wird. [17] Hier liegt der Kern des eigentlichen Problems. Derzeit gibt es kaum einschlägige repräsentative Tarifverträge für private Betreiber von On-Demand-Verkehren mit Pkw. Viele Tarifverträge gelten nur für kommunale Verkehrsunternehmen oder erwähnen in ihrem Text nur Fahrer mit Fahrerlaubnis D/DE (Busfahrer/Straßenbahnfahrer) oder nur Busfahrer. Ob diese Tarifverträge erweiternd ausgelegt werden

können, ist naturgemäß umstritten. Dieser Befund steht derzeit der flächendeckenden Einführung von Tariftreue bei On-Demand-Verkehren (noch) entgegen.

Lösungsansätze

Das Fehlen von repräsentativen Tarifverträgen für Pkw-Verkehre durch private Betreiber dürfte freilich ein Übergangsproblem sein. Erste Verbände haben angefangen, ihre Tarifverträge anzupassen und auf Pkw-Verkehre auszuweiten. In der Übergangszeit kann man sich im Übrigen damit behelfen, mit einem vergabespezifischen Mindestentgelt zu arbeiten. Dabei kann man sich an den Mindestentgelten nach den Landesvergabegesetzen orientieren. [18] Alternativ kann auch eine Orientierung an bestehenden (passenden) Tarifverträgen stattfinden. Bei § 50 Abs. 4 PBefG kann etwa an eine entsprechende Anwendung von Tarifverträgen für Busfahrer beziehungsweise Busverkehre gedacht werden.

Fazit

Das novellierte PBefG enthält erstmals zwei Gestaltungsformen für On-Demand-Verkehre. Sozialstandards können jedenfalls beim Linienbedarfsverkehr durch die jeweiligen zuständigen Aufgabenträger festgelegt und vorgegeben werden. Beim gebündelten Bedarfsverkehr ist es hingegen Sache der Genehmigungsbehörden, Sozialstandards festzulegen. Die Praxis wird derzeit noch durch Unklarheiten ausgebrems, ob die für repräsentativ erklärten Tarifverträge auch für Pkw-Fahrer beziehungsweise

Fazit



V. Fazit

- Das novellierte PBefG enthält zwei Gestaltungsformen für On-Demand-Verkehre.
- Sozialstandards können jedenfalls beim Linienbedarfsverkehr durch den Auftraggeber festgelegt werden.
- Die Praxis wird derzeit noch dadurch ausgebremst, dass es keine/wenige repräsentativen Tarifverträge für private Betreiber von PKW-Verkehren gibt.
- Das erfordert kreative Lösungen.



Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit!

OPPENLÄNDER Rechtsanwälte
Partnerschaft mit beschränkter Berufshaftung
Börsenplatz 1
70174 Stuttgart

T + 49 (0) 711 / 6 01 87 – 0
F + 49 (0) 711 / 6 01 87 – 222
www.oppenlaender.de