

Personenbeförderungsgesetz

Fromm / Sellmann / Zuck

5. Auflage 2022
ISBN 978-3-406-78381-4
C.H.BECK

schnell und portofrei erhältlich bei
[beck-shop.de](https://www.beck-shop.de)

Die Online-Fachbuchhandlung [beck-shop.de](https://www.beck-shop.de) steht für Kompetenz aus Tradition. Sie gründet auf über 250 Jahre juristische Fachbuch-Erfahrung durch die Verlage C.H.BECK und Franz Vahlen.

[beck-shop.de](https://www.beck-shop.de) hält Fachinformationen in allen gängigen Medienformaten bereit: über 12 Millionen Bücher, eBooks, Loseblattwerke, Zeitschriften, DVDs, Online-Datenbanken und Seminare. Besonders geschätzt wird [beck-shop.de](https://www.beck-shop.de) für sein umfassendes Spezialsortiment im Bereich Recht, Steuern und Wirtschaft mit rund 700.000 lieferbaren Fachbuchtiteln.

geänderte **Abs. 3** die Befugnis der Genehmigungsbehörde, Fahrplanänderungen zu verlangen, auf eigenwirtschaftliche Verkehre ein, weil für Verkehre auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages unmittelbar die VO (EG) Nr. 1370/2007 gilt (vgl. BT-Drs. 17/8233, 17). Die Genehmigungsbehörde kann gemäß Satz 1 nur ausnahmsweise tätig werden und Änderungen verlangen, nämlich dann, wenn die maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung des Fahrplans Rechnung getragen werden kann. Nach Satz 2 muss die Fahrplanänderung dem Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung zugemutet werden können. Das Änderungsverlangen darf m. a. W. nicht zur Folge haben, dass die Eigenwirtschaftlichkeit (vgl. § 8 Rn. 10 ff.) nicht mehr gewahrt bleibt. Andernfalls muss sich die Genehmigungsbehörde mit der „zuständigen Behörde“ ins Benehmen setzen, um zu klären, welche Vorstellungen sie hegt. Hält sie Fahrplanänderungen für geboten, wird sie der zuständigen Behörde nahelegen haben, mit dem Unternehmer darüber eine Regelung gemäß der VO (EG) Nr. 1370/2007 zu treffen (dazu → Rn. 3 zur insoweit vergleichbaren Regelung des § 39). Das Ergebnis findet seinen Niederschlag in der von der Genehmigungsbehörde zu erteilenden Zustimmung. Sie allein entfaltet **Außenwirkung**. Abgesehen davon, dass die Genehmigungsbehörde auch hier nur tätig werden kann, wenn und soweit die Eigenwirtschaftlichkeit des Unternehmers gewahrt bleibt, dürfte die Vorschrift auch sonst nur einen beschränkten Anwendungsbereich erfassen. Sie steht in Idealkonkurrenz zu § 21 Abs. 3 (ebenso im Ergebnis Bidinger PBefG § 40 Rn. 4a).

Abs. 4 regelt die **Bekanntmachungspflicht**. Der Unternehmer muss die Fahrpläne und ihre Änderung ortsüblich bekanntmachen und die gültigen Fahrpläne in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen anbringen. An den Haltestellen müssen mindestens die Abfahrtszeiten angezeigt werden. Der mit der Novelle 2012 dem Abs. 4 Satz 3 angefügte neue Satz 4 ist mit der **Novelle 2021** weggefallen, weil er durch die eingefügten neuen Regelungen zur Datenbereitstellung gemäß § 3a obsolet geworden ist (BT-Drs. 19/26175, 46).

Wer Verkehr ohne die vorgeschriebene Zustimmung zu den Fahrplänen 8 betreibt oder den Vorschriften des Gesetzes über die Bekanntmachung der gültigen Fahrpläne zuwiderhandelt, begeht nach § 61 Abs. 1 Nr. 2 bzw. § 61 Abs. 1 Nr. 3d eine **Ordnungswidrigkeit**, die mit Geldbuße bedroht ist.

B. Verkehr mit Obussen

§ 41 Entsprechend anwendbare Vorschriften

(1) Die Vorschriften der §§ 28 bis 30a und der §§ 32 bis 37 sind auf die Errichtung von Bau- und Betriebsanlagen für den Obusverkehr entsprechend anzuwenden.

(2) Zur Errichtung von Bau- und Betriebsanlagen auf öffentlichen Straßen bedarf der Unternehmer der Zustimmung des Trägers der Straßenbaulast; § 31 Abs. 1, 2, 4 bis 6 ist entsprechend anzuwenden.

(3) Im übrigen sind auf den Obusverkehr die Vorschriften der §§ 39 und 40 entsprechend anzuwenden.

- 1 Ebenso wie beim Verkehr mit Straßenbahnen ist auch die Benutzung der Straße durch Obusse **Sondernutzung** (vgl. Kodat StraßenR-HdB/Stahlhut Kap. 25 Rn. 75.1; Kap. 28 Rn. 169). Auch dort sind Eingriffe in das Eigentum Dritter im Allgemeinen unvermeidlich, insbesondere beim Anbringen von Haltevorrichtungen für die elektrischen Leitungen. Die **Absätze 1 und 2** erklären deshalb die dafür einschlägigen Bestimmungen für Straßenbahnen für entsprechend anwendbar; mit der Änderung der Verweisung auch auf § 30a in Abs. 1 berücksichtigt die **Novelle 2021** redaktionell, dass die Novelle 2012 § 41 Abs. 1 ebenfalls hätte entsprechend anpassen müssen (BT-Drs. 19/2788, 36), nachdem die Verweisung auf die §§ 32, 36 und 37 bereits als Folge der Einfügung verschiedener neuer Vorschriften durch das Gesetz vom 3.3.2020 (dazu → § 28 Rn. 1) geändert worden war.
- 2 In **Abs. 3** werden für entsprechend anwendbar auch die Vorschriften über Beförderungsentgelte und -bedingungen sowie für Fahrpläne erklärt.

C. Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen

§ 42 Begriffsbestimmung Linienverkehr

Linienverkehr ist eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Er setzt nicht voraus, daß ein Fahrplan mit bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten besteht oder Zwischenhaltestellen eingerichtet sind.

- 1 **Allgemeiner Linienverkehr** – früher zutreffend als öffentlicher Linienverkehr bezeichnet – setzt als Merkmal einmal eine vom **Unternehmer** zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten **eingerichtete** Verkehrsverbindung voraus, die eine so große **Regelmäßigkeit** aufweist, dass sich der

interessierte Personenkreis auf ihre Benutzung einrichten kann (VGH München VRS 64, 396; VGH Mannheim DÖV 1993, 827; VG Hamburg VRS 57, 233). Die wiederholten Fahrten müssen mithin in einem sachlichen Zusammenhang stehen, dürfen also nicht aus einzelnen verschiedenen Anlässen heraus durchgeführt werden. Außerdem muss der Unternehmer die Beförderungsleistung nach Strecke und Zeitlage im Voraus fest bestimmt anbieten, sodass jeder Interessent von sich aus beurteilen kann, ob die Inanspruchnahme seinen individuellen Zwecken dienlich ist (BayObLGSt 1982, 83 = VRS 63, 305 = DÖV 1982, 1040; OLG Hamm VRS 60, 172; BVerwGE 148, 307; Fielitz/Grätz Rn. 2; Bidingen PBefG § 42 Rn. 111 ff.). Sofern die Genehmigungsbehörde keine anderslautenden Auflagen (§ 15 Abs. 3) gemacht hat, muss der Verkehr einem unbestimmten und unbeschränkten Personenkreis offenstehen (OVG Hamburg VerwRspr. 21, 90 = VkBl. 1969, 676; VG Hamburg VRS 57, 233). Der Linienverkehr muss schließlich bestimmte Haltestellen aufweisen, an denen die Fahrgäste aus- und einsteigen können; dabei genügt, wie sich aus Satz 2 ergibt, je eine Haltestelle am Ausgangs- und Endpunkt der Fahrt (vgl. VGH München 4.8.1969 – Nr. 300 VI 67). Wenn es in § 42 abschließend heißt, der Begriff des Linienverkehrs setze nicht voraus, dass ein Fahrplan mit bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten bestehe, soll damit – § 6 ergänzend – Umgehungen vorgebeugt werden, wie sie insbesondere in der Frühzeit des gewerblichen Straßenpersonenverkehrs häufiger vorkamen. Unternehmer von Mietwagen werden dadurch, dass die Mietwagen von einem Unternehmer von Linienverkehr im Ganzen angemietet werden, nicht selbst Unternehmer des Linienverkehrs iSd § 3 PBefG, weil sie nach außen gegenüber den Fahrgästen nicht als Vertragspartner auftreten (OLG Düsseldorf NJW-RR 1994, 626). Zur Abgrenzung von Linien- zu Gelegenheitsverkehr auch → § 2 Rn. 14.

Der Linienverkehr ohne die erforderliche Genehmigung ist durch § 61 2 Abs. 1 Nr. 1 mit **Geldbuße** bedroht.

§ 42a Personenfernverkehr

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 oder zum Linienbedarfsverkehr nach § 44 gehört. Die Beförderung von Personen zwischen zwei Haltestellen ist unzulässig, wenn

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.
- In der Genehmigung sind auf Antrag für einzelne Teilstrecken Ausnahmen zu gewähren, wenn
1. kein ausreichendes Nahverkehrsangebot besteht oder
 2. das Fahrgastpotenzial der vorhandenen Verkehrsangebote nur unerheblich beeinträchtigt wird.

- 1 Die mit der Novelle 2012 eingefügte Vorschrift enthält die **Legaldefinition** des jetzt weitgehend **liberalisierten Fernbuslinienverkehrs**. Danach wird der Begriff negativ abgegrenzt zum Begriff des öffentlichen Personennahverkehrs nach § 8 Abs. 1 und den Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43; die Ergänzung des Satzes 1 durch die **Novelle 2021** ist eine Folge der Einführung der neuen Verkehrsform des Linienbedarfsverkehrs gemäß § 44. Zum Schutze des ÖPNV erklärt Satz 2 ausdrücklich, dass die Beförderung von Personen unzulässig ist, wenn der Abstand zwischen zwei Haltestellen Schienenpersonennahverkehr mit einer Reisezeit bis zu einer Stunde betrieben wird.
- 2 Nach Satz 3 sind jedoch in der Genehmigung für Teilstrecken Ausnahmen zuzulassen, wenn auf diesen kein ausreichendes Nahverkehrsangebot besteht oder das Fahrgastpotential der vorhandenen Verkehrsangebote nur unerheblich beeinträchtigt wird. Diese Beschränkungen der Ausnahmen von dem Bedienverbot sind notwendig, weil der Fernbus in einem solchen Fall Funktionen des öffentlichen Nahverkehrs übernimmt. Andernfalls könnte durch die Gewährung von Ausnahmen die Sicherung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Nahverkehr durch die Liberalisierung im Fernbuslinienverkehr gefährdet werden, zumal im Fernverkehr auch nicht die Beförderungsentgelte einer Zustimmung der Genehmigungsbehörde unterliegen (§ 45 Abs. 2 Nr. 1) und zahlreiche weitere Erleichterungen gelten (siehe zB § 12 Abs. 1 Satz 2, § 21 Abs. 5 und § 45 Abs. 2 Nr. 2).

§ 42b Technische Anforderungen

Im innerdeutschen Personenfernverkehr dürfen nur Kraftomnibusse eingesetzt werden, die

1. einer der folgenden Vorschriften entsprechen:
 - a) Anhang VII zu 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 vom 13.2.2002, S. 1; L 125 vom 21.5.2003, S. 14) in der jeweils zum Zeitpunkt der Erstzulassung des jeweiligen Kraftomnibusses geltenden Fassung oder
 - b) Anhang 8 der Regelung Nr. 107 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN/ECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M2 oder M3 hinsichtlich ihrer allgemeinen Konstruktionsmerkmale (ABl. L 255 vom 29.9.2010, S. 1) in der jeweils zum Zeitpunkt der Erstzulassung des jeweiligen Kraftomnibusses geltenden Fassung
- und
2. mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzer ausgerüstet sind.

- 1 Mit der im Zuge der Liberalisierung des Fernlinienbusverkehrs durch die Novelle 2012 eingefügten Bestimmung soll erreicht werden, dass auch hier

durch den Einsatz entsprechend ausgestatteter Kraftomnibusse eine uneingeschränkte Beförderung in ihrer Mobilität eingeschränkter Fahrgäste einschließlich Rollstuhlnutzer möglich ist. Die Verweisung auf die Vorschriften der EU bedeutet, dass

- (1) alle Plätze mit Sicherheitsgurten mit einem entsprechenden Rückhaltesystem für den Rollstuhl ausgerüstet,
- (2) der ungehinderte Zugang zu den Stellplätzen durch vorgegebene Freiräume und Einstieghilfen für Rollstuhlnutzer gewährleistet und
- (3) durch entsprechende Beschilderung und vorgegebene Abmessungen eine ungehinderte Beförderung von Rollstuhlnutzern und ihrer Rollstühle möglich sein müssen.

Mit der CARS21-Aktivität wurde beschlossen, dass zukünftig keine parallelen Regelwerke für die technische Harmonisierung (EU) und UNECE) nebeneinander bestehen sollen. Deshalb wurde festgelegt, dass eine Vielzahl von EU-Vorschriften im Rahmen der Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen durch UNECE-Regelungen ersetzt wird. Da aber nicht auszuschließen ist, dass noch einige Zeit Neufahrzeuge mit einer Genehmigung nach der Richtlinie 2001/85/EG in den Markt kommen, muss auch weiterhin auf diese Richtlinie verwiesen werden. Durch die Beschränkung des Geltungsbereichs der Vorschrift auf innerdeutsche Personenfernverkehre (einschließlich Kabotage) wird klargestellt, dass die Anforderungen nicht im grenzüberschreitenden Linienverkehr gelten (dazu näher BT-Drs. 19/26175, 47).

§ 42b wird durch die **Novelle 2021** außerdem als Gebotsnorm ausgestaltet, um Verstöße als Ordnungswidrigkeit ahnden zu können (§ 61 Abs. 1 Nr. 3 Buchst. i).

Die Vorschrift gilt gemäß der Übergangsbestimmung des § 62 Abs. 3 ab dem 1.1.2016 für erstmals zum Verkehr zugelassene und nach Ablauf des 31.12.2019 für alle Kraftomnibusse.

§ 43 Sonderformen des Linienverkehrs

Als Linienverkehr gilt, unabhängig davon, wer den Ablauf der Fahrten bestimmt, auch der Verkehr, der unter Ausschuß anderer Fahrgäste der regelmäßigen Beförderung von

1. Berufstätigen zwischen Wohnung und Arbeitsstelle (Berufsverkehr),
2. Schülern zwischen Wohnung und Lehranstalt (Schülerfahrten),
3. Personen zum Besuch von Märkten (Marktfahrten),
4. Theaterbesuchern

dient. Die Regelmäßigkeit wird nicht dadurch ausgeschlossen, daß der Ablauf der Fahrten wechselnden Bedürfnissen der Beteiligten angepaßt wird.

Dem allgemeinen Linienverkehr (§ 42) sind im Wege einer Fiktion die in § 43 abschließend aufgezählten **Sonderformen** gleichgestellt. Grund hierfür war die Erkenntnis, dass ein Verkehr, der eine regelmäßige Bedienung zwischen bestimmten Punkten, womöglich mit Unterwegshalten, anbietet, ohne, wie etwa der Ausflugswagenverkehr, noch über die Beförderung hinaus-

gehende Dienste zu erbringen, auch dann, wenn der Benutzerkreis beschränkt ist, Leistungen erbringt, die weitgehend mit denen des allgemeinen Linienverkehrs vertauschbar sind. Er dient ebenso wie dieser als **Massenverkehrsmittel**, ergänzt damit den öffentlichen Verkehr auf Schiene und Straße, vermag ihm aber auch wesentliche Teile seines Verkehrsaufkommens zu entziehen (BVerwGE 40, 331 = NJW 1973, 72). Dabei spielt es auch keine Rolle, ob die Initiative zu den Fahrten vom Unternehmer oder aber einem Dritten ausgeht.

- 2 Diese Problematik war nach Auffassung des Gesetzgebers insbesondere aber, wie er meinte, auch nur bei den Verkehrsformen gegeben, die in § 43 Aufnahme gefunden haben und auf diese Weise, wenn auch eingeschränkt, objektiven Zulassungsvoraussetzungen unterworfen wurden (vgl. § 45 Abs. 3 Satz 2).
- 3 Die geltende Fassung des § 43, die sprachlich wenig geglückt ist, beruht auf der Novelle 1965. Mit ihr zog der Gesetzgeber die Konsequenzen aus der Rechtsprechung des BVerwG, mit der der Berufsverkehr erneut als Gelegenheitsverkehr mit Mietomnibussen bezeichnet wurde (BVerwGE 20, 16 = NJW 1965, 778 und dazu Fromm FG BVerwG, 1978, 237).
- 4 Beim **Berufsverkehr** (Satz 1 **Nr. 1**) muss es sich um die Beförderung von Berufstätigen handeln, die aber weder bei demselben Arbeitgeber noch am selben Ort tätig zu sein brauchen. Der Verkehr muss der Beförderung von Berufstätigen zwischen Wohnung und Arbeitsstelle dienen. Unter den Begriff Wohnung fallen auch Wohnlager und Gemeinschaftsunterkünfte. Arbeitsstätte ist jede Örtlichkeit, an der Berufstätige ihrer Arbeit nachgehen. Die Beförderung darf auch zu mehreren Arbeitsstellen erfolgen, aber nicht von einer Arbeitsstelle zur anderen.
- 5 Beförderung **zwischen** Wohnung und Arbeitsstelle bedeutet nicht, dass dies Abfahrts- und Ankunftspunkte der Beförderung sein müssen. Auch die Beförderung auf Teilabschnitten ist Berufsverkehr, insbesondere die Beförderung von einer Sammelhaltestelle für mehrere Arbeitnehmer zu einem Punkt, von dem aus die Arbeitsstelle mit einem anderen Verkehrsmittel oder zu Fuß erreicht werden kann (BVerwGE 40, 331 = NJW 1973, 72).
- 6 Berufsverkehr ist auch der Verkehr, den ein Werk durch einen aufgrund von Verträgen an seine **Weisungen gebundenen Unternehmer** (BVerwGE 30, 352 = VRS 36, 377) oder mit angemieteten Kraftomnibussen (VG Hannover BB 1963, 1402) durchführen lässt. Die Beförderung durch den Arbeitgeber zwischen Arbeitsstätten desselben Betriebes bedarf nach § 1 Nr. 4h Freistellungs-VO keiner Genehmigung; darüber hinaus sind nach § 1 Nr. 4a, b und f Freistellungs-VO weitere Beförderungen von Berufstätigen von den Vorschriften des PBefG freigestellt, – immer vorausgesetzt, dass von den Beförderten kein Entgelt zu entrichten ist.
- 7 **Schülerfahrten** (Satz 1 **Nr. 2**) sind alle regelmäßigen Beförderungen, bei denen ausschließlich Schüler (auch Studenten oder Teilnehmer an bestimmten Lehrgängen) zwischen Wohnung und Lehranstalt (öffentliche Allgemeinbildende Schulen, Förderschulen, Fachschulen und Hochschulen, private Lehranstalten und Institute) befördert werden. Auch hier brauchen Wohnung und Lehranstalt nicht unbedingt Abfahrts- und Ankunftspunkt der Beför-

derung zu sein (→ Rn. 5). Nach § 1 Nr. 4d Freistellungs-VO ist aber die Beförderung mit Kraftfahrzeugen durch oder für Schulträger zum oder vom Unterricht von den Vorschriften des PBefG freigestellt, es sei denn, von den Beförderten wird ein Entgelt erhoben. Das bedeutet, dass § 43 Satz 1 Nr. 2 nur dort zum Zuge kommt, wo Schüler – oder Eltern – entweder das Beförderungsentgelt selbst entrichten oder aber zu den Schülerfahrkosten ganz oder teilweise durch den Schulträger herangezogen werden.

Marktfahrten (Satz 1 **Nr. 3**) sind regelmäßige Beförderungen von Marktbesuchern zwischen deren Wohnung und den Marktplätzen. Dabei muss es sich um Groß-, Wochen-, Spezial- oder Jahrmärkte iS der §§ 66 ff. GewO handeln. Der Umstand allein, dass ein Unternehmen sich die Bezeichnung „Markt“ gibt, macht es noch nicht zu einem Markt iSd § 43 Satz 1 Nr. 3 (VG Hamburg VRS 57, 233). Die Benutzer müssen Marktbesucher sein, können aber natürlich mit der Fahrt auch noch andere Zwecke verfolgen. Da die Beförderungen regelmäßig durchgeführt werden müssen, kommen in erster Hinsicht Fahrten zu in kurzen Zeitabständen stattfindenden Märkten, insbesondere Wochenmärkten, in Betracht.

Theaterfahrten (Satz 1 **Nr. 4**) umfassen auch Fahrten zu Kinos, Diskotheken, Konzerten und sonstigen kulturellen Veranstaltungen. Wie bei den Marktfahrten besteht Fahrgastfreiheit insofern, als jeder, der das Theater besuchen will, befördert werden darf. Um Abonnenten braucht es sich nicht zu handeln. Unerheblich ist, wie der Beförderungsvertrag zustande kommt; sowohl Einzel- als auch Gruppenfahrten sind gestattet. Wesentlich ist aber, dass es sich um regelmäßige Beförderungen handeln muss. Mehrere Fahrten anlässlich eines kurzen Theatergastspiels genügen nicht.

Wer Linienverkehr nach § 43 ohne Genehmigung betreibt oder eine der Verkehrsformen des Linienverkehrs nach § 43 mit einer Genehmigung betreibt, die ihm nur für eine andere Sonderform erteilt worden ist, begeht nach § 61 Nr. 1 eine **Ordnungswidrigkeit**.

§ 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 Vorabbenachrichtigung zur Anwendung. Für Beförderungen im Linienbedarfsverkehr können Zuschläge nur nach Maßgabe von Satz 2 erhoben werden.

Die Vorschrift regelt die als Linienverkehr gemäß § 42 definierte, durch die **Novelle 2021** eingefügte neue Verkehrsform des **Linienbedarfsverkehrs** als personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungstatbestand die Beförderung von Personen iSd § 1 (siehe auch §§ 9 Abs. 1 Nr. 3a, 12 Abs. 1 Nr. 3a, § 13

Abs. 2 und 2a, § 17 Abs. 1 Nr. 7, 20 Abs. 2 Satz 2 Nr. 5, 42 und 42a). Danach ist unter Linienbedarfsverkehr die Beförderung von Fahrgästen im ÖPNV auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebiets und festgelegter Bedienzeiten zu verstehen. Als Linienverkehr setzt auch diese neu geschaffene Verkehrsform die Einrichtung einer regelmäßigen Verkehrsverbindung zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten voraus. Im Unterschied zum herkömmlichen Linienverkehr erfordert der Linienbedarfsverkehr jedoch nicht die Festlegung bestimmter Haltestellen, an denen die Fahrgäste **ein- und aussteigen** können. Der Unternehmer muss also nicht die Beförderungsleistung nach Strecke und Zeitlage im Voraus fest bestimmt anbieten (dazu → § 42 Rn. 1). Stattdessen muss er das Gebiet, das er bedienen will, und die Bedienzeiten festlegen, innerhalb derer er seine Beförderungsleistungen zu erbringen gedenkt. Bei der Gestaltung der Beförderungsentgelte und -bedingungen sowie der Erhebung von Zuschlägen kommen die Vorgaben des Aufgabenträgers im Nahverkehrsplan und, wenn der Aufgabenträger zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung von der Möglichkeit einer Vergabe gemäß §§ 8a f. Gebrauch macht, die Vorgaben im öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder in der Vorabkennzeichnung zur Anwendung; da diese Vorgaben nur einen „Rahmen“ nach Satz 2 bilden, bleibt dem Unternehmer ein gewisser Spielraum, allerdings unter Beachtung der rechtlichen **Relevanz der Gründe für die Versagung einer Genehmigung etwa gemäß § 13 Abs. 2 und 2a**.

- 2 Der **Linienbedarfsverkehr unterliegt** hiernach zwar der **Betriebspflicht** (§ 21), der **Beförderungspflicht** (§ 22) und der **Tariffpflicht** (§ 39), kann jedoch nach der Begründung des Gesetzesentwurfs als sog. bedarfsgesteuerter und damit **nicht** einer **Fahrplanpflicht** (§ 40) unterworfenen Verkehr (dazu → § 45 Rn. 2) einer flexibleren Bedienung der Mobilitätsbedürfnisse Rechnung tragen. Dabei sind die bereits vorhandenen Verkehre durch die öffentlichen Verkehrsinteressen geschützt, so dass die Genehmigung eines Linienbedarfsverkehrs zu versagen ist, wenn ihm diese entgegenstehen (dazu → § 13 **Abs. 2 und 2a und BT-Drs. 19/26175**, 48 mit Hinweisen zu den Möglichkeiten einer zeitlichen und räumlichen Definition der Betriebspflicht, von Vorgaben für die einzusetzenden Fahrzeug- und Beförderungskapazitäten und der Abstimmung der Betriebszeiten). So ist die reguläre Zulassung des bedarfsgesteuerten Linienverkehrs durch die **Novelle 2021** grundsätzlich geeignet, den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern zusätzliche Gestaltungsmöglichkeiten des lokalen Angebots im ÖPNV zu geben. In der Praxis wird sich zeigen müssen, ob die mit dieser Form eines plattformbasierten On-Demand-Mobilitätsdienstes vom Gesetzgeber angestrebten Ziele erreicht und nachteilige Auswirkungen einer „Konkurrenz“ mit vorhandenen Verkehren vermieden werden.