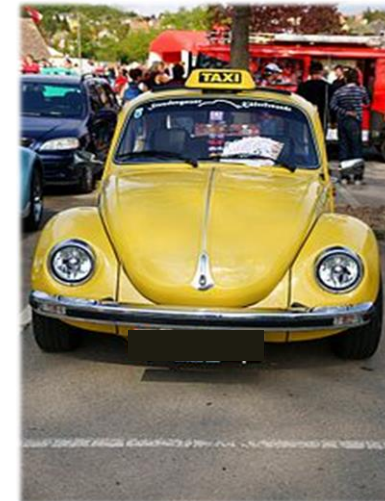


# MOBILOTSIN online am 18.03.2021 in Hannover



## Genehmigungsrechtliche Einordnung flexibler Bedienformen im ÖPNV

Rainer Peters  
Bereichsleiter „Personenbeförderungsrecht“

# Genehmigungsregime der Personenbeförderung nach dem PBefG

## Prinzip des Typenzwangs

- Einordnung notwendig als Linien- oder als Gelegenheitsverkehr mit ...
- unterschiedlichen Formen: §§ 42, 42a, 43, 46, 47, 48, 49 PBefG
- Gesetzliche Schutzfunktionen zielen auf Fahrgäste und Berufsausübung der Unternehmer

## Flexible Bedienformen

... wie R-Bus, ALT, AST, Ride pooling haben (bislang) keine eigene Genehmigungsfigur

### *Wie genehmigungsrechtlich einzuordnen?*

- § 2 (6): „Kann“-Genehmigung nach den Vorschriften, denen Beförderung am meisten entspricht
- § 2 (7): Befristete „Experimentierklausel“ für neue Verkehrsarten bzw. Verkehrsmittel

# Grobkategorisierung flexibler Bedienformen im ÖPNV

 = *Feste Haltestelle*

 = *Bedarfs-Haltestelle bzw. „Haustür“*

Bedarfslinienführung

Feste Linienführung



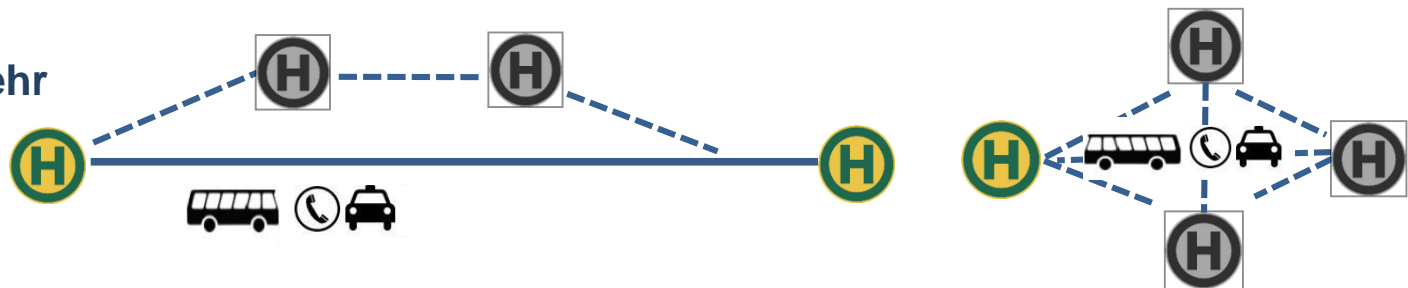
**Fester Linienverkehr**  
(angebotsorientiert)



**Bedarfslinienverkehr**



**Richtungsbandverkehr**

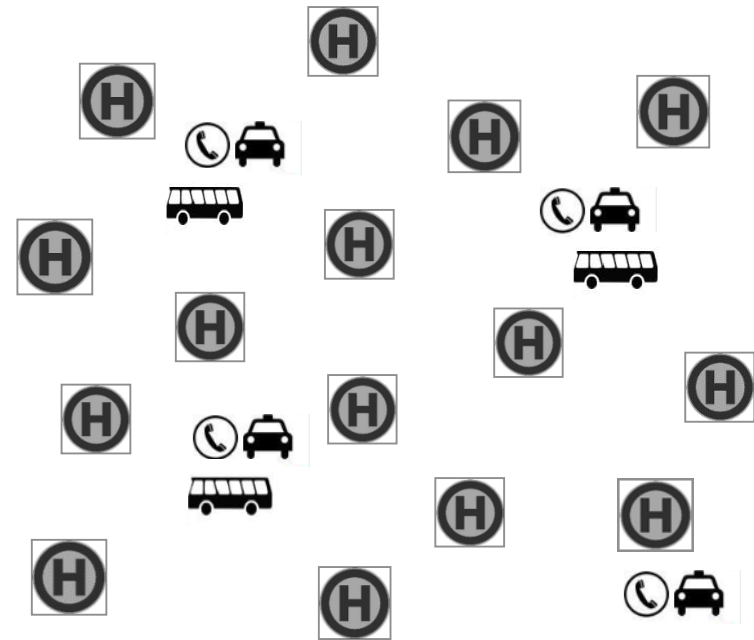


**Fazit:** Die o.a. Bedienformen ähneln am meisten dem Linienverkehr nach § 42 PBefG

# Grobkategorisierung flexibler Bedienformen

## Sonderfall Flächenverkehr (incl. app-basiertem Ride-sharing)

- Kein bestimmter Ausgangspunkt oder Endpunkt
- Keine bestimmte Fahrtrichtung, keine Linienbindung
- Individuelle Wünsche bestimmen „Ob“ der Fahrt, den Routenverlauf und Dauer der Fahrt
- Haltestellen (StVO-Zeichen 224), Haltepunkte (virtuell oder physisch) Haustür-Haustür-Bedienung
- Von ÖPNV-Tarif (...mit Zuschlag) bis Algorithmus-basiertem Tarif



**Fazit:** Der Flächenbetrieb kombiniert Merkmale unterschiedlicher Verkehrsformen - im Ergebnis hat er mehr Ähnlichkeiten mit dem Gelegenheits- als mit dem Linienverkehr.

# Genehmigungspraxis bei flexiblen Bedienformen im ÖPNV

## - Status Quo

- ➔ Das PBefG ermöglicht mit § 2 (6) PBefG zahlreiche neue Verkehrsformen, ohne deren tatbestandlichen Anforderungen zu statuieren. Es kommt zu Abgrenzungsschwierigkeiten.
- ➔ Die Vielzahl genehmigungsrechtlicher Zuordnungsmöglichkeiten hat in Deutschland eine „bunte“ Genehmigungspraxis befördert.
- ➔ Der Markteintritt app-basierter Ridesharing-Anbieter vertieft diese uneinheitliche Genehmigungspraxis.
- ➔ Die neuen On Demand-Anbieter sehen sich konfrontiert mit Rechts- und Planungsunsicherheit.
- ➔ Notwendigkeit einer legislativen Neuordnung bzw. Modernisierung des PBefG wird offensichtlich.

# Die PBefG-Novelle

➔ § 50 (neu): „Gebündelter Bedarfsverkehr“ mit PKW

➔ § 44 (neu): „Linienbedarfsverkehr“ mit KOM und PKW

Genehmigungsfigur  
§ 44 (neu)

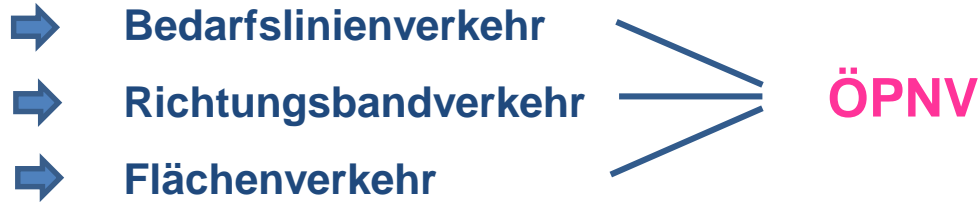
- Fahrten auf vorherige Bestellung,
- Erschließung eines bestimmten Gebietes,
- ohne feste Linienwege,
- innerhalb bestimmter Zeiten,
- zwischen festgelegten Haltepunkten,
- zu vorgegebenen Tarifen (...ggf. mit Zuschlag)

*Der Linienbedarfsverkehr zählt zum ÖPNV. Er unterliegt - anders als der gebündelte Bedarfsverkehr - einer Betriebs-, Beförderungs-, Tarifpflicht und ist umsatzsteuerrechtlich privilegiert.*

Planungs- und Gestaltungsaufgabe des ÖPNV-Aufgabenträgers  
Instrumente: Nahverkehrsplan, Vorabbekanntmachung, ÖDA

# Die PBefG-Novelle

## § 44 (neu)



## Zeitplan

- Gesetzentwurf der Koalitionsfraktionen ist am 05. März 2021 vom Bundestag beschlossen worden
- Befassung des Bundesrates am 26. März 2021
- Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt voraussichtlich im April 2021

Inkrafttreten der Novelle am 01. August 2021