

Gesetzentwurf

Entwurf eines Gesetzes zur digitalen Modernisierung des Personenbeförderungsgesetzes

- Fassung vom 14.10.2020 -

Im Rahmen des Projekts „EASYRIDE - Automatisiertes Fahren im städtischen Kontext - Pilotstadt München“ wurde ein Gesetzentwurf für die Weiterentwicklung des PBefG entwickelt. Hierzu wurde ein umfangreicher Stakeholder-Prozess initiiert, der die Sichtweisen aller betroffenen Akteure eingebunden hat. Das Projekt EASYRIDE wird im Programm „Automatisierung und Vernetzung im Straßenverkehr“ vom Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur gefördert (FKZ: 16AVF2108A).

A. Problem und Ziel

Eine Verkehrswende in urbanen Räumen wird schon seit den 1970er Jahren diskutiert. Konzepte zur Verminderung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und für einen wirksameren Umweltschutz im Verkehr liegen seitdem vor. Bereits im Jahr 1999 wurden die ersten vollwertigen 3-Liter-PKWs hergestellt. Im Jahre 2020 spricht jedoch die tatsächliche Entwicklung des Verkehrs eine andere Sprache. Mittlerweile sind fast 50 Millionen PKWs in Deutschland zugelassen worden. Diese sind in den vergangenen Jahren deutlich größer und schwerer geworden. Das Mobilitätsverhalten zeigt eine Zunahme an zurückgelegten Personenkilometern und der Treibstoffverbrauch ist nicht zurückgegangen. Urbane Räume sind in den Stoßzeiten durch den MIV überfüllt, sei es rollend, parkend oder im Stau. Das Verkehrsaufkommen wird dabei nicht nur durch rein innerstädtische Verkehre verursacht, sondern durch Ein- und Auspendler weiter gesteigert. Gesetzliche Schadstoffgrenzwerte werden dabei häufig überschritten. Über die Hälfte der städtischen Bevölkerung fühlt sich durch Verkehrslärm beeinträchtigt, der zu Gesundheitsschäden führen kann. Flächendeckend illegales Parken in städtischen Wohnquartieren wird von den Behörden oftmals geduldet, was die Nahmobilität und die Lebenswelten von Kindern und mobilitätseingeschränkten Personen stark beeinträchtigt. Diese Auswirkungen der Verkehrszunahme und der damit verbundenen Flächenkonflikte führen zu einer faktischen Privatisierung des öffentlichen Raumes in den Städten durch den MIV (vgl. zur aktuellen Diskussion das Umweltgutachten 2020 des Sachverständigenrates für Umweltfragen [SRU], S. 327 ff. unter www.umweltrat.de).

Die Anziehungskraft der Städte und verdichteten Räume hat aber in den letzten Jahren trotz dieser Belastungen zugenommen. Die Lebensqualität dieser Verdichtung kann nur erhalten und verbessert werden, wenn es gelingt, die Mobilität der Menschen mit geringem Platzbedarf ohne Schadstoffimmissionen und ohne Lärm zu gestalten. Der klassische ÖPNV mit Linienverkehr aus S-Bahnen, U-Bahnen, Stadtbahnen, Straßenbahnen und Bussen bildet hierzu als leistungsfähige Lebensader eine unverzichtbare Voraussetzung. Es zeigt sich aber, dass mit der Digitalisierung und der Echtzeitabbildung von Verkehrssystemen die klassische Zweiteilung zwischen Kollektiv- und Individualtransport überwunden werden kann. Hier liegen für die Städte erhebliche Chancen, die bisher nicht erschlossene Potenziale

aufgrund zu langer Fahrzeiten, Umsteigenotwendigkeiten, zu geringer Taktdichte, Sicherheitsbedürfnis, physischer oder kognitiver Barrieren nun zu erschließen und damit die Verkehrsverlagerung weg vom eigenen privaten PKW entscheidend zu fördern. Durch Strategien der Digitalisierung entstehen daneben erhebliche Geschäftschancen für eine neue digitale Wirtschaft.

Im ländlichen Raum bestehen andere Herausforderungen und Rahmenbedingungen. Der straßengebundene öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist dort überwiegend nur Schülerbeförderung mit Bussen (80 % bis 90 %), obwohl der Bedarf an einem attraktiven und bezahlbaren ÖPNV in der Bevölkerung immer mehr wächst. Das strukturelle Kernproblem besteht darin, dass jenseits der Hauptlinien der Busbeförderung keine Flächenerschließung mit öffentlichen Personenverkehrsdiensten stattfindet. Das hat zur Folge, dass der private PKW derzeit die alleinige Säule der Mobilität im ländlichen Raum ist, was zunehmend die soziale Teilhabe von bestimmten Bevölkerungsgruppen beeinträchtigt (u.a. Kinder/Jugendliche, Senioren, Patienten und mobilitätseingeschränkte sowie finanziell schlechtgestellte Mitbürger). Es ist daher notwendig, den ÖPNV im ländlichen Raum als Baustein der Daseinsvorsorge für Soziales, Kultur, Gesundheit und Politik zu begreifen. Ein effizienter und kostengünstiger Ansatz hierfür wäre es, die Flotten des Taxen- und Mietwagengewerbes als digital gesteuerte Ride-Pooling-Verkehre („ÖPNV-Taxi“) mit dem Linienverkehr zu einem integrierten ÖPNV-System im ländlichen Raum zu verbinden.

Der Verkehr in Deutschland steht ungeachtet der urbanen und ländlichen Rahmenbedingen mittel- und langfristig durch die Digitalisierungstechnologie vor einem Umbruch. Die Digitalisierung des Verkehrs wird durch das automatisierte und in der Endphase das autonome Fahren die Stadtstrukturen in radikaler Weise verändern. Die Automatisierung des Verkehrs ermöglicht neue und individuellere Angebotsformen, die die Chance bieten, Ressourcen effizient einzusetzen. Im ländlichen Raum besteht die Möglichkeit, durch autonome Fahrsysteme aufgrund wegfallender Fahrerkosten deutlich mehr ÖPNV anzubieten. Diese Verkehre bieten damit die Möglichkeit, die Lücke zwischen ÖPNV und MIV zu schließen. Hierdurch können öffentliche Verkehre neue Zielgruppen erreichen und mit geeigneten Vorgaben einen wirksamen Beitrag für eine umweltverträglichere Mobilität leisten. Besonders vor diesem Hintergrund ist eine Regulierung des Personenbeförderungsgesetzes erforderlich, damit digitale Technologien bei der öffentlichen Personenbeförderung zur Effizienzsteigerung zum Einsatz kommen können.

Eine Vorstufe für fahrerlose autonome Flotten zur öffentlichen Personenbeförderung sind moderne Mobilitätsservices mit Kraftfahrzeugen in Städten (MOIA, CleverShuttle, BerlKönig etc.), die eine Einzelplatzvermietung anbieten (Ride-Pooling). Per Smartphone-App können Fahrgäste ihre Fahrwünsche unter Angabe des Abfahrts- und Ankunftsortes angeben. Ein Algorithmus berechnet die individuelle Route des Fahrzeugs, bündelt effizient Fahrwünsche von anderen Fahrgästen entsprechend dem angemeldeten Bedarf und lädt diese unmittelbar auf das Navigationssystem des jeweiligen Fahrzeugs. Die Bezahlung erfolgt i.d.R. digital über die jeweilige Anbieter-App. Erste Simulationen zeigen, dass die Ride-Pooling Angebote den MIV um einen deutlich spürbaren Anteil ersetzen können, wenn hierfür die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen werden. Zusammen mit dem klassischen ÖPNV können sie ein integriertes öffentliches Verkehrssystem bilden („ÖPNV-Netz“), das eine wirkliche Alternative für Autofahrer ist. Aber auch im Taxen- und Mietwagenverkehr wird im Rahmen der Anmietung eines Fahrzeuges im Ganzen (Hail-Riding) die digitale Buchung per App zunehmend eingesetzt. Diese neuen technologischen Ansätze lassen sich modifiziert auch auf den ländlichen Raum übertragen.

Allerdings fehlen bislang im Personenbeförderungsgesetz die Grundlagen für eine rechtssichere Genehmigung und eine zukunftsweisende Regulierung dieser neuen Verkehrsformen. Gleichzeitig ist die Funktionsfähigkeit der Taxen bedroht, weil ihre starren behördlich vorgegebenen Tarife gegenüber der freien tariflichen Preisbildung des Mietwagengewerbes zunehmend nicht mehr wettbewerbsfähig sind

und auch die fehlende individuelle Buchbarkeit (Vermittlung über Taxizentrale, Nutzungszwang für das vorderste Taxi in der Reihe) als Hemmnis gesehen wird. Hinzu kommt, dass die Rückkehrpflicht von digital gesteuerten Mietwagen in der Praxis nicht mehr wirksam von den Behörden überwacht werden kann. Schließlich ist die Regulierung der Fahrtenvermittler (Plattformen) für digital gesteuerte Verkehre im Personenbeförderungsgesetz bislang nicht geregelt, die aber im Alltag der Fahrgäste nicht mehr wegzudenken sind.

Deshalb ist es notwendig, dass neue digitale Mobilitätsangebote ebenso wie etablierte Angebote Rechts-, Planungs- sowie Investitionssicherheit erhalten, um einen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsunternehmen zu ermöglichen. Daneben sollen Kommunen bei Bedarf die Qualität definieren und kontrollieren können, um die Umweltverträglichkeit und die Nachhaltigkeit dieser Verkehre zu sichern. In ihrer Funktion als Aufgabenträger im ÖPNV sollen sie künftig Verkehre nicht nur als Linienverkehre gemeinwirtschaftlich bestellen, sondern auch als digital gesteuerte Taxen- und Mietwagenverkehre.

Entwurf eines Gesetzes zur digitalen Modernisierung des Personenbeförderungsgesetzes

Vom...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1**Änderung des Personenbeförderungsgesetzes**

Das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 3. März 2020 (BGBl. I S. 433) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 Absatz 2 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. mit Personenkraftwagen, wenn diese unentgeltlich sind oder das Gesamtentgelt der Fahrt die Wegstreckenentschädigung gemäß § 5 Absatz 2 Satz 1 des Bundesreisekostengesetzes nicht übersteigt;“

2. § 2 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- aa) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. mit Kraftfahrzeugen im öffentlichen Bedarfsverkehr (§§ 47 und 47 a) oder“

- bb) Nach Nummer 4 wird folgende Nummer 5 eingefügt:

„5. im Anmietverkehr (§ 49)“

- b) Absatz 3 wird aufgehoben.

- c) Absatz 5a wird wie folgt geändert:

aa) Die Angabe „§ 48 Abs. 1“ wird durch die Angabe „§ 49a Abs. 1“ ersetzt.

bb) Die Wörter „oder der Ferienzielreise (§ 48 Abs. 2)“ werden gestrichen.

- d) Die bisherigen Absätze 4 bis 7 werden die Absätze 3 bis 6.

3. Nach § 3 Absatz 2 wird folgender Absatz 2a eingefügt:

„(2a) Unternehmer ist auch ein Vermittler von Verkehrsleistungen, soweit er die Modalitäten des Verkehrs, den Tarif und die Qualität des Verkehrs entscheidend organisiert oder gegenüber den Fahrgästen nicht eindeutig zum Ausdruck bringt, dass die Beförderungen nicht von ihm selbst, sondern von einem bestimmten Unternehmen, der Inhaber einer Genehmigung nach diesem Gesetz ist, durchgeführt werden.“

4. Nach § 5 werden die folgenden §§ 5a und 5b eingefügt:

„§ 5a

Daten zum Verkehrsangebot

- (1) Unternehmen, die Linienverkehr oder gebündelte öffentliche Bedarfsverkehre anbieten, sind verpflichtet, gemäß den Vorgaben der Delegierten Verordnung 2017/1926 der Kommission zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU Daten über Fahrpläne, aktuelle Betriebszustände und Buchmöglichkeiten den Genehmigungsbehörden und allen Anbietern von Auskunftssystemen auf Anforderung diskriminierungsfrei und unentgeltlich in

elektronischer Form zur Verfügung zu stellen.

- (2) Betreiber von digitalen Auskunftssystemen haften dem Fahrgast dafür, dass die verfügbaren und übermittelten Daten richtig und vollständig dargestellt werden. Fahrtempfehlungen müssen auf objektiven Kriterien wie insbesondere Fahrzeit, Umsteigenotwendigkeit, Komfort, Barrierefreiheit und Fahrpreis beruhen.

§ 5b

Daten zur Verkehrsnachfrage

(1) Bei Beförderungen haben Unternehmer nach § 2 Absatz 6a der Genehmigungsbehörde und der zuständigen Behörde gemäß der VO (EG) Nr. 1370/2007 auf Anforderung die Daten zur Verkehrsnachfrage, insbesondere

1. Start und Ziel der jeweiligen Fahrten,
2. Zeitlage und Dauer der Fahrten,
3. Anzahl der beförderten Personen je Fahrt und Teilstrecke und
4. Wagentyp und Antriebsart des für die Fahrt genutzten Fahrzeugs

zu übermitteln.

(2) Für den Fall, dass die Daten auch Rückschlüsse auf Personen ermöglichen, sind diese in geeigneter Form durch den Unternehmer zu anonymisieren.

(3) Die Behörden stellen bei Nutzung der Daten sicher, dass Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse des Unternehmers gewahrt bleiben.“

5. § 8 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Öffentlicher Personenverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr sowie im öffentlichen Bedarfsverkehr, die fortlaufend und

diskriminierungsfrei für die Allgemeinheit erbracht wird. Diese liegt vor, wenn er überwiegend dazu bestimmt ist, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.“

- b) Absatz 2 wird aufgehoben.
- c) Die bisherigen Absätze 3 bis 4 werden die Absätze 2 bis 3.
- d) Der neue Absatz 2a wird wie folgt gefasst:

„(2a) Die Genehmigungsbehörde stellt die Umsetzung der öffentlichen Verkehrsinteressen nach pflichtgemäßem Ermessen sicher, insbesondere durch

- a) Erhaltung und Weiterentwicklung eines funktionsfähigen und leistungsfähigen öffentlichen Verkehrs im Dienst der Bevölkerung mit allen Verkehrsformen dieses Gesetzes,
- b) Gewährleistung der Wirtschaftlichkeit der genehmigten Verkehrsformen zur optimalen Deckung der unterschiedlichen Bedarfe der Bevölkerung,
- c) Unterstützung der vom Aufgabenträger in einem Nahverkehrsplan definierten und zu gewährleisten ausreichenden Verkehrsbedienung, der unter den Voraussetzungen des Absatzes 2 Satz 6 zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet,
- d) Berücksichtigung einer flächendeckenden und erschwinglichen Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln,
- e) Abstimmung und Integration der Verkehrsarten und

- Verkehrsformen in das Gesamtnetz des ÖPNV unter Wahrung ihres jeweiligen Charakters,
- f) Berücksichtigung der gesetzlichen und sonstigen Vorgaben zu Umwelt- und Klimaschutz und
- g) ressourcenschonende Ausnutzung der öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen gemäß den Vorgaben des intelligenten Verkehrssystems, Gesetz v. 11.06.2013.“
6. § 8a wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 wird die Angabe „§ 8 Absatz 3“ ersetzt durch die Angabe „§ 8 Abs. 2“ und die Angabe „§ 8 Absatz 4“ durch die Angabe „§ 8 Abs. 3“.
- b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- aa) In Absatz 2 Satz 1 wird das Wort „Verkehr“ durch das Wort „Linienverkehr“ ersetzt und werden nach dem Wort „Kraftfahrzeugen“ die Wörter „oder für den öffentlichen Bedarfsverkehr“ eingefügt.
- bb) Nach Satz 3 werden folgende Sätze eingefügt:
- „Für den gebündelten Bedarfsverkehr nach § 47a sind zusätzlich Standards für die Bedienung im Sinne von Kontinuität, Verlässlichkeit und Zugänglichkeit anzugeben. Der Aufgabenträger kann in Übereinstimmung mit dem Landesrecht die Anwendung repräsentativer Tarifverträge als Anforderung in die Vorabbekanntmachung aufnehmen.“
- cc) In dem neuen Satz 6 werden nach dem Wort „Linie“ ein Komma und das Wort „Verkehrsraum“ eingefügt.
- dd) In dem neuen Satz 7 wird die Angabe „§ 8 Absatz 3“ ersetzt durch die Angabe „§ 8 Abs. 2“.
- c) In Absatz 4 Satz 1 werden nach dem Wort „Kraftfahrzeugen“ die Wörter „im Linienverkehr sowie im öffentlichen Bedarfsverkehr“ eingefügt.
- d) In Absatz 7 Satz 1 werden nach dem Wort „Kraftfahrzeugen“ die Wörter „sowie den öffentlichen Bedarfsverkehr“ eingefügt.
- e) In Absatz 8 Satz 1 werden nach der Angabe „Nr. 1370/2007“ die Wörter „für Linienverkehre und öffentliche Bedarfsverkehre“ eingefügt.
7. § 9 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- a) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:
- „4. bei einem öffentlichen Bedarfsverkehr für den Betrieb mit bestimmten Fahrzeugen unter Angabe ihrer amtlichen Kennzeichen und für ein bestimmtes Bediengebiet,“
- b) Nummer 5 wird wie folgt gefasst:
- „5. bei einem Anmietverkehr für den Betrieb mit bestimmten Kraftfahrzeugen unter Angabe ihrer amtlichen Kennzeichen.“
8. § 11 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 2 wird wie folgt geändert:
- aa) In Nummer 1 wird nach dem Wort „ausschließlich“ die Wörter „oder überwiegend“ eingefügt.
- bb) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:
- „2. beim öffentlichen Bedarfsverkehr die Genehmigungsbehörde, in deren Bezirk das Bediengebiet ganz oder überwiegend gelegen ist,“
- cc) Folgende Nummer 3 wird angefügt:
- „3. beim Anmietverkehr die Genehmigungsbehörde, in deren Bezirk der Unternehmer seinen Sitz oder seine Niederlassung

im Sinne des Handelsrechts hat.“

b) Die Absätze 3 und 4 werden gestrichen.

9. § 12 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 lit. c wird die Angabe „§ 8 Abs. 3“ ersetzt durch die Angabe „§ 8 Abs. 2“.

bb) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„4. bei einem öffentlichen Bedarfsverkehr Angaben über

a) räumliche Bedienungsgebiete und der Betriebszeiten,

b) Art und Beschaffenheit der einzusetzenden Fahrzeuge,

c) Aussagen zur Umsetzung einer Rechtsverordnung nach § 47 Abs. 2,

d) bei platzweiser Buchungsmöglichkeit Aussagen zur Nachfragebündelung;“

cc) Folgende Nummer 5 wird eingefügt:

„5. beim Anmietverkehr Angaben über die Zahl, die Art und das Fassungsvermögen (Sitzplätze) der zu verwendenden Fahrzeuge.“

b) In Absatz 5 Satz 1 werden nach dem Wort „Monate“ die Wörter „und im öffentlichen Bedarfsverkehr drei Monate“ eingefügt.

c) In Absatz 6 Satz 1 wird nach dem Wort „Obussen“ das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt und werden nach dem Wort „Linienverkehr“ ein Komma und die Wörter „sowie für einen öffentlichen Bedarfsverkehr“ eingefügt.

d) In Absatz 7 Satz 1 wird das Wort „Verkehr“ durch das Wort „Verkehre“

ersetzt und werden die Wörter „mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr“ gestrichen.

10. § 13 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 Satz 1 Nr. 3 lit. c und lit. e wird jeweils die Angabe „§ 8 Absatz 3“ ersetzt durch die Angabe „§ 8 Abs. 2“.

b) Absatz 2a wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach dem Wort „Personennahverkehr“ die Wörter „als Linienverkehr und als gebündelter Bedarfsverkehr“ eingefügt. Die Angabe „§ 8 Absatz 3“ wird ersetzt durch die Angabe „§ 8 Abs. 2“.

bb) In Satz 2 werden nach dem Wort „erfüllt“ ein Komma und die Wörter „keine verbindliche Zusicherung enthält, die Anforderungen gemäß § 8a Abs. 2 Satz 5 einzuhalten“ eingefügt.

c) In Absatz 2b Satz 1 werden nach dem Wort „Personenverkehr“ die Wörter „als Linienverkehr und als gebündelter Bedarfsverkehr“ eingefügt. Die Angabe „§ 8 Absatz 3“ wird ersetzt durch die Angabe „§ 8 Abs. 2“.

d) In Absatz 3 wird das Wort „Verkehr“ durch die Worte „Linienverkehr oder gebündelter Bedarfsverkehr“ ersetzt. Die Angabe „§ 8 Abs. 3“ wird ersetzt durch die Angabe „§ 8 Abs. 2“.

e) Die bisherigen Absätze 4 und 5 werden aufgehoben.

f) Absatz 4 wird wie folgt neu gefasst:

„(4) Beim öffentlichen Bedarfsverkehr ist die Genehmigung zu versagen,

1. wenn der Verkehr auf Straßen und Halteplätzen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit

oder wegen ihres Bauzustandes hierfür nicht eignen,

2. in den Fällen des Absatzes 2 Nr. 2,
3. in den Fällen des Absatzes 2a,
4. wenn konkrete Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass der Betreiber den Anforderungen der Rechtsverordnungen aus § 47 Abs. 2 und § 47a Abs. 2 nicht entsprechen wird oder der Antrag diesen Regelungen zuwiderläuft oder
5. wenn eine Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen zu besorgen ist und verbindliche Zusicherungen nach § 12 Abs. 1a nicht vorliegen, die diese Gefahr ausschließen oder erheblich mindern.

Die Genehmigung eines öffentlichen Bedarfsverkehrs nach §§ 47 und 47a kann ganz oder teilweise versagt werden, wenn diesem ein ausschließliches Recht nach § 8a Abs. 8 entgegensteht, das durch den Aufgabenträger vergeben worden ist.“

- g) Absatz 6 wird wie folgt neu gefasst:

„Bei juristischen Personen des öffentlichen Rechts sind die Absätze 2 und 4 nicht anzuwenden.“

- h) Die bisherigen Absätze 6 und 7 werden die Absätze 5 und 6.

11. § 14 wird wie folgt geändert:

- a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 wird nach dem Wort „Obussen“ das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt. Nach den Wörtern „im Linienverkehr“ werden die Wörter „oder im öffentlichen Bedarfsverkehr“ eingefügt. Nach den Wörtern „Obusverkehr oder

Linienverkehr“ werden die Wörter „oder öffentlichen Bedarfsverkehr“ eingefügt.

bb) In Satz 2 werden die Wörter „mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr“ gestrichen.

cc) In Absatz 2 werden die Wörter „die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen im Gelegenheitsverkehr“ durch die Wörter „den Anmietverkehr“ ersetzt.

12. § 15 wird wie folgt geändert:

a) In Abs. 1 Satz 6 wird nach dem Wort „Obussen“ das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt und werden nach dem Wort „Linienverkehr“ die Wörter „oder im öffentlichen Bedarfsverkehr“ eingefügt.

b) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 3a eingefügt:

„(3a) Die Genehmigung nach § 47a kann mit einem Vorbehalt der nachträglichen Aufnahme, Änderung oder Ergänzung einer Auflage erteilt werden.“

c) In Absatz 4 werden nach den Wörtern „mit einem Vorbehalt des Widerrufs“ die Wörter „– hiervon ausgenommen Genehmigungen nach § 47a –“ eingefügt.

13. § 16 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 wird die Angabe „§ 8 Absatz 3“ ersetzt durch die Angabe „§ 8 Abs. 2“.

b) Nach Absatz 3 werden folgende Absätze 3a und 3b eingefügt:

„(3a) Die Geltungsdauer im öffentlichen Bedarfsverkehr beträgt fünf Jahre. Sie kann bis zu zehn Jahre im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Art. 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 genehmigt werden.

(3b) Beschließt der Aufgabenträger erstmalig die Erstellung einer Vorabbeurkundung für gebündelte Bedarfsverkehre nach § 8a Abs. 2, so sind ab dem Zeitpunkt der Beschlussfassung Genehmigungen für den eigenwirtschaftlichen gebündelten Bedarfsverkehr auf den frühestens möglichen Zeitpunkt der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zum zeitgleichen Auslaufen aller Genehmigungen für den öffentlichen Bedarfsverkehr im Bedienungsgebiet zu befristen.“

c) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„Die Geltungsdauer der Genehmigungen im Anmietverkehr beträgt höchstens zehn Jahre.“

14. § 17 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 2 werden die Wörter „im Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen auch der Verkehrsform,“ gestrichen.

bb) Nach Nummer 7 wird folgende Nummer 7a eingefügt:

„7a. im öffentlichen Bedarfsverkehr das Bedienungsgebiet und die amtlichen Kennzeichen der einzusetzenden Fahrzeuge,“

cc) Nummer 8 wird wie folgt gefasst:

„8. beim Anmietverkehr die amtlichen Kennzeichen der einzusetzenden Kraftfahrzeuge.“

b) In Absatz 2 werden jeweils die Wörter „Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen“ durch die Wörter „öffentlichen Bedarfsverkehr oder Anmietverkehr“ ersetzt.

c) In Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen“ durch das Wort „Taxi- und Anmietverkehr“ ersetzt.

bb) In Satz 2 werden nach dem Wort „Kraftfahrzeugen“ die Wörter „und gebündelten Bedarfsverkehr“ eingefügt.

15. In § 18 Absatz 1 wird nach dem Wort „Obussen“ das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt und nach dem den Wörtern „Kraftfahrzeugen im Linienverkehr“ die Wörter „oder mit öffentlichen Bedarfsverkehren“ eingefügt

16. In § 20 Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Linienverkehrs“ die Wörter „oder gemeinwirtschaftlichen öffentlicher Bedarfsverkehr“ eingefügt.

17. In § 25 wird nach Absatz 3a folgender Absatz 3b eingefügt:

„(3b) Soweit Auflagen gemäß § 47a Abs. 2 nicht ausreichen, kann die Genehmigung zum platzweisen Verkauf nach § 47a teilweise widerrufen werden.“

18. In § 26 Nr. 2 wird das Wort „Taxenverkehr“ durch die Wörter „öffentlichen Bedarfsverkehr“ ersetzt.

19. § 40 Absatz 4 Satz 4 wird aufgehoben.

20. In der Überschrift E. wird das Wort „Gelegenheitsverkehr“ durch die Wörter „Öffentlicher Bedarfsverkehr“ ersetzt.

21. § 46 wird aufgehoben.

22. § 47 wird wie folgt gefasst:

„§ 47
Bedarfsverkehr mit Taxen

„(1) Verkehr mit Taxen ist die Beförderung mit Personen mit Personenkraftwagen. Die Nutzung hat mit dem Fahrzeug im Ganzen zu erfolgen.

(2) Taxen sind grundsätzlich nur in der Gemeinde bereitzuhalten, in der der Unternehmer seiner Betriebsitz hat. Fahrten

auf vorherige Bestellung dürfen auch von anderen Gemeinden aus durchgeführt werden.

(2a) Das Bediengebiet ist von der Genehmigungsbehörde so festzusetzen, dass Leerfahrten vermieden werden. Hierzu hat die Genehmigungsbehörde im Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden das Bereithalten an behördlich zugelassenen Stellen außerhalb der Betriebsitzgemeinde zu gestatten.

(3) Die Landesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung den Umfang der Betriebspflicht, die Tarifpflicht, die Ordnung auf Taxenständen, die Einzelheiten des Betriebs sowie den Umwelt- und Verbraucherschutz zu regeln. Sie kann die Ermächtigung durch Rechtsverordnung übertragen. In der Rechtsverordnung können insbesondere Regelungen getroffen werden über

1. die Standplatzpflicht von Taxen für Taxistände,
2. die Festlegung von Mindest- und Höchstpreisen und von Festpreisen für telefonisch, online oder per App bestellte Fahrten, sowie von einheitlichen Preisen für den Einstieg auf Taxenständen und beim Heranwinken aus dem fließenden Verkehr; die Mindestpreise sind unter Abgrenzung zum Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, die Höchstpreise sind aus Gründen des Verbraucherschutzes festzulegen,
3. die besonderen Anforderungen an die Qualifikation des Fahrpersonals für das Bereithalten an Orten mit hohem Aufkommen ortsfremder Fahrgäste,
4. die Kennzeichnung der Fahrzeuge,
5. die Aufzeichnungspflichten über Fahraufträge und Umsätze,
6. Umsetzungsmaßnahme zu kommunalen Luftreinhalte- sowie

Lärmschutzplänen gemäß dem Bundesimmissionsschutzgesetz und sowie den Vorgaben der Verordnung (EU) 2019/631 zur Festsetzung von CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und

7. die Bevorrechtigungen von Taxistandplätzen für saubere und lokale Fahrzeuge gemäß den Standards der Verordnung (EU) 2019/631.

(4) Die Vermietung von Taxen an Selbstfahrer ist verboten.“

23. Nach § 47 wird der folgende § 47a eingefügt:

„§ 47a

Gebündelter Bedarfsverkehr

(1) Abweichend von § 47 ist der platzweise Verkauf im Rahmen des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen zur Personenbeförderung mit dem Ziel zugelassen, die Nachfrage zu bündeln und damit den Verkehr wirtschaftlicher zu gestalten, den Verkehrsraum effektiver zu nutzen und die Umwelt zu entlasten. Die Aufnahme von Fahrgästen durch Heranwinken aus dem fließenden Verkehr ist nicht zulässig.

(2) In den Rechtsverordnungen nach § 47 Absatz 3 kann für gebündelte Bedarfsverkehre zusätzlich geregelt werden:

1. das Ein- und Aussteigen an Halteplätzen,
2. die Bereitstellung und Nutzungspflicht von eigenen Standplätzen in ausreichender Fläche,
3. die Buchungssicherheit für die Fahrgäste und Alternativen zur digitalen Buchung und
4. die Umsetzung von Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan der Aufgabenträger.

(3) Soweit durch den platzweisen Verkauf die Verkehrsnachfrage vom Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen und

Linienverkehre mit Kraftfahrzeugen im erheblichen Umfang vermindert oder das Straßennetz erheblich belastet wird, kann die Genehmigungsbehörde im öffentlichen Verkehrsinteresse gemäß § 15 Abs. 3a nach pflichtgemäßem Ermessen Auflagen zur Sicherstellung einer höheren Nachfragebündelung festlegen. Wenn die Auflagen nach Satz 1 nicht ausreichen, kann die Anzahl der genehmigten Fahrzeuge gemäß § 25 Abs. 3b ganz oder teilweise widerrufen werden.“

24. § 48 wird aufgehoben.

25. Vor § 49 wird die Überschrift „F. Anmietverkehr“ eingefügt.

26. § 49 wird wie folgt geändert:

a) Die Überschrift wird wie folgt gefasst:

„§ 49
Anmietverkehr“

b) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Anmietverkehr ist die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen, die nur im Ganzen zur Beförderung angemietet werden und mit denen der Unternehmer Fahrten ausführt, deren Zweck, Ziel und Ablauf der Mieter bestimmt. Der Anmietverkehr darf keinen öffentlichen Zwecken dienen. Die Teilnehmer müssen ein zusammengehöriger Personenkreis und sich über Ziel und Ablauf der Fahrt einig sein. Der Verkehr darf nicht als öffentlicher Personennahverkehr gemäß § 8 Abs. 1 angeboten werden. Dies ist im Zweifel der Fall, wenn der Auftrag mindestens 24 Stunden vorab erteilt wurde.“

c) In Absatz 2 Satz 2 wird das Wort „Mietomnibusse“ durch das Wort „Kraftfahrzeuge“ ersetzt.

d) Die Absätze 3 und 4 werden aufgehoben.

27. Nach § 49 werden die folgenden §§ 49a und 50 eingefügt:

„§ 49a

Ausflugsfahrten und Ferienzielreisen

Als Beförderung im Ganzen gelten auch Fahrten, die der Unternehmer mit Kraftomnibussen oder Personenkraftwagen nach einem bestimmten, von ihm aufgestellten Plan und zu einem für alle Teilnehmer gleichen und gemeinsam verfolgten Ausflugszweck oder zu Erholungsaufenthalten anbietet und ausführt. Die Fahrt muss wieder an den Ausgangsort zurückführen. Die Fahrgäste müssen im Besitz eines für die gesamte Fahrt gültigen Fahrscheins sein, der die Beförderungsstrecke und das Beförderungsentgelt ausweist. Bei Ausflugsfahrten, die als Pauschalfahrten ausgeführt werden, genügt im Fahrschein die Angabe des Gesamtentgelts an Stelle des Beförderungsentgelts.“

28. Der weggefallende § 50 erhält folgende neue Fassung:

„§ 50

Die Vorschriften der §§ 21 und 22 sind nicht anzuwenden.“

29. § 51 wird aufgehoben.

30. § 54 wird wie folgt geändert:

In Absatz 1 Satz 2 wird das Wort „Gelegenheitsverkehr“ durch die Wörter „öffentlichen Bedarfs- und Anmietverkehr“ ersetzt.

31. § 57 wird wie folgt geändert:

Nach Abs. 1 Nr. 2 wird neu Nr. 2a eingefügt:

„über den Umfang und die Genauigkeit von Auskunftssystemen wie die Haftung der Betreiber von Auskunftssystemen nach § 5a Absatz 2;“

32. § 61 Absatz 1 Nummer 3 wird wie folgt geändert:

a) In lit. a) wird die Angabe „Abs. 5“ durch die Angabe „Abs. 4“ ersetzt.

b) In lit. e) wird die Angabe „Abs. 5“ durch die Angabe „Abs. 3“ ersetzt.

c) lit. f) wird wie folgt gefasst:

„f) den gebündelten Bedarfsverkehr nach § 47a Abs. 2 PBefG,“

d) lit. g) wird wie folgt gefasst:

„den Anmietverkehr (§ 49 Abs. 1 Satz 4 und Abs. 2 Satz 2)“

33. In § 62 Abs. 2 wird die Angabe „§ 8 Absatz 3“ ersetzt durch die Angabe „§ 8 Abs. 2“.

34. § 64b wird gestrichen.

Artikel 2

Änderung des Umsatzsteuergesetzes

In § 12 Absatz 2 Nummer 10 lit. b) des Umsatzsteuergesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Februar 2005 (BGBl. I S. 386), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 21. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2886) geändert worden ist, werden nach dem Wort „Taxen,“ die Wörter „im gebündelten Bedarfsverkehr,“ eingefügt.

Artikel 3

Änderung des Stromsteuergesetzes

§ 9c Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 und 2 des Stromsteuergesetz vom 24. März 1999 (BGBl. I S. 378; 2000 I S. 147), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22. Juni 2019 (BGBl. I S. 856, 908) geändert worden ist, werden wie folgt gefasst:

„1. in Kraftfahrzeugen im genehmigten Linienverkehr nach den §§ 42, 43 PBefG (...) und des öffentlichen Bedarfsverkehrs nach den §§ 47, 47a PBefG (...) oder

2. von Berufsträgern zur und von Arbeitsstellen mit gemeinschaftlich genutzten Fahrzeugen die vom Arbeitgeber oder Dritten zur Verfügung gestellt werden“

Artikel 4

Änderung des Fünften Buches Sozialgesetzbuch

Das Fünfte Buch Sozialgesetzbuch – Gesetzliche Krankenversicherung – (Artikel 1 des Gesetzes vom 20. Dezember 1988, BGBl. I S. 2477, 2482), das zuletzt durch Artikel 18 Absatz 9 des Gesetzes vom 19. Mai 2020 (BGBl. I S. 1018) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

In § 133 Abs. 1 Satz 1 werden am Ende die Wörter „oder den zuständigen Behörden gemäß der VO (EG) Nr. 1370/2007“ eingefügt

Artikel 5

Änderung des Neunten Buches Sozialgesetzbuch

Das Neunte Buch Sozialgesetzbuch vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234), das zuletzt durch Artikel 8 des Gesetzes vom 14. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2789) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

In § 230 Abs. 1 SGB IX wird die Nummer Nr. 2a eingefügt:

„2a. Kraftfahrzeuge im gebündelten Bedarfsverkehr gemäß den § 47a des Personenbeförderungsgesetzes auf Linien, bei denen die Mehrzahl der Beförderungen eine Strecke der Fahrten von 50 Kilometern nicht übersteigt,“

Artikel 6

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

§ 48 Absatz 4 Nummer 7 der Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) geändert worden ist, wird wie folgt gefasst:

„– falls die Erlaubnis für Taxen, öffentliche Bedarfsverkehre und Mietwagen gelten soll – in einer Prüfung nachweist, dass er über eine

zufriedenstellende Serviceorientiertheit gegenüber den Fahrgästen verfügt. Der Nachweis kann durch eine Bescheinigung einer geeigneten Stelle geführt werden, die die zuständige oberste Landesbehörde, die von ihr bestimmte Stelle oder die nach Landesrecht zuständige Stelle bestimmt. Die Fahrerlaubnisbehörde kann die Prüfung zur Servicequalität auch selbst durchführen.“

Artikel 7

Änderung der Straßenverkehrs-Ordnung

§ 12 Absatz 4 der Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Taxen und Personenkraftwagen für gebündelte Bedarfsverkehre dürfen, wenn die Verkehrslage es zulässt, neben anderen Fahrzeugen, die auf dem Seitenstreifen oder am rechten Fahrbahnrand halten oder parken, Fahrgäste ein- oder aussteigen lassen.“

2. Nach Satz 3 wird der folgende Satz 4 eingefügt:

„Das Halten an Haltestellen mit den kombinierten Verkehrszeichen Nr. 224 und 283 ist für Personenkraftwagen der gebündelten Bedarfsverkehre erlaubt, um Fahrgäste ein- oder aussteigen zu lassen.“

Artikel 8

Änderung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr

Die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 21. Juni 1975 (BGBl. I S.1573), die zuletzt durch Artikel 483 der Verordnung vom 31. August 2015

(BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In der Inhaltsübersicht wird im Abschnitt 3, 3. Titel die Überschrift des 3. Titels wie folgt gefasst:

„3. Titel
Öffentlicher Bedarfsverkehr und Anmietverkehr“

2. Im 3. Abschnitt wird die Überschrift des 3. Titels wie folgt gefasst:

„3. Titel
Öffentlicher Bedarfsverkehr und Mietwagen“

3. Dem § 26 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Fahrzeuge im gebündelten Bedarfsverkehr sind durch mindestens eine gut sichtbare Ordnungsnummer und ein nach außen und innen wirkendes Schild nach Anlage 3, das den Unternehmer mit der von der Genehmigungsbehörde zugeteilten Ordnungsnummer bezeichnet, am rechten oberen Eck der Heckscheibe kenntlich zu machen. Abweichend von § 49a StVO kann dieses Schild und die angegebene Ordnungsnummer auch elektronisch oder durch lichttechnische Einrichtungen nach außen kenntlich gemacht werden. Die Sätze 1 und 2 gelten nicht für Taxen, die einen gebündelten Bedarfsverkehr erbringen.“

4. Nach § 28 wird folgender § 28a eingefügt:

„§28a

Buchungssicherheit bei gebündelten Bedarfsverkehren

(1) Beim gebündelten Bedarfsverkehr ist der Fahrpreis, die Wartezeit, die Wegstrecke und die Fahrzeit dem Fahrgast vor Fahrtantritt transparent mitzuteilen.

(2) Nach der Buchung durch den Fahrgast dürfen der Fahrpreis nebst Zuschlägen sowie Gebühren und die angezeigte maximale Wartezeit nicht zu Lasten des Fahrgastes verändert werden.“

Artikel 9

Bekanntmachungserlaubnis

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann den Wortlaut des Personenbeförderungsgesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltende Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 10

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Wesentlicher Inhalt des Gesetzes

Mit dem Gesetz werden insbesondere folgende Ziele verfolgt:

1. Schaffung eines Regulierungsrechts im PBefG für eine zukunftsfähige Mobilität unter Abkehr vom Gefahrenabwehrrecht,
2. Neue Systematisierung der Verkehrsformen im PBefG,
3. Abgrenzung „öffentliche Bedarfsverkehre“ von privaten „Anmietverkehren“,
4. Regelung von ODM-Plattformen im PBefG,
5. Grundsätzliche Liberalisierung eigenwirtschaftlicher „öffentlicher Bedarfsverkehre“ (ODM),
6. Regulierungsmöglichkeiten von eigenwirtschaftlichen ODM-Verkehren durch Kommunen als PBefG-Genehmigungsbehörde,
7. Gestaltungsmöglichkeiten von gemeinwirtschaftlichen ODM-Verkehren durch Kommunen als ÖPNV-Aufgabenträger gemäß der VO (EG) Nr. 1370/2007 und
8. Einführung von Übermittlungspflichten von Daten zum Verkehrsangebot und zu Verkehrsfragen zur effektiven Überwachung und Steuerung der Linien- und ODM-Verkehre.

Zu Nummer 1

Die Sicherung des „öffentlichen Verkehrsinteresses“ ist ein zentraler Auftrag des PBefG und wird bislang als unbestimmter Rechtsbegriff geführt, welcher durch Genehmigungsbehörden und Gerichte ausgelegt wird. In § 8 Abs.

3a PBefG werden nach dem Vorbild anderer Gesetze (vgl. § 1 Abs. 4 EnWG, § 2 Abs. 2 PostG, § 2 Abs. 2 TelekommG) konkrete Zielbestimmungen für das „öffentliche Verkehrsinteresse“ festgelegt. Hierzu hat die Genehmigungsbehörde die ihr zugewiesenen Instrumente umfassend einzusetzen. Soweit die Definition des öffentlichen Verkehrsinteresses dem Aufgabenträger zugewiesen ist, wie z.B. im Rahmen der Erstellung einer Vorabbescheidnachricht nach § 8a Abs. 2 PBefG, ist dies für die Genehmigungsbehörde bindend.

Zu Nummer 2

Neben der Definition des „öffentlichen Verkehrsinteresses“ ist die neue Systematisierung der Verkehrsformen im PBefG grundlegend:

- Das klassische Taxi bildet zusammen mit den ODM-Verkehren die neue Verkehrsform der „öffentlichen Bedarfsverkehre“, vgl. §§ 47, 47a PBefG.
- Linienverkehre und öffentliche Bedarfsverkehre erbringen gemeinsam für die Bevölkerung den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), § 8 Abs. 1 PBefG (und zwar unabhängig von ihrer eigen- oder gemeinwirtschaftlichen Erbringung).
- Zur Regelung der klassischen Mietwagen und Ausflugsfahrten sowie den Ferienzeleisen wird die neue Verkehrsform der (privaten) „Anmietverkehre“ geschaffen, und in den Regelungen der §§ 49, 49a, 50 PBefG gestrafft und vereinfacht.
- Die bisherige Verkehrsform „Gelegenheitsverkehr“ (Taxi, Mietwagen, Ausflugsfahrten, Ferienzeleisen) wird somit durch die „öffentlichen Bedarfsverkehre“ und die privaten „Anmietverkehre“ neu geordnet und durch ODM-Verkehre ergänzt. Diese systematische und klare Trennung ist auch wegen der hohen verfassungsrechtlichen Anforderungen an einen Typenzwang geboten.

- Künftig gibt es somit drei Verkehrsformen im PBefG:
 - a. Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (Linien- und Sonderlinienverkehr), sowie ferner der Linienverkehr mit Straßenbahnen und Oberleitungsbussen,
 - b. Öffentliche Bedarfsverkehre (Taxi und „gebündelte Bedarfsverkehre“),
 - c. Private „Anmietverkehre“ (Mietwagen, Ausflugsfahrten, Ferienzeleisen)

Zu Nummer 3

Die „öffentlichen Bedarfsverkehre“ als Teil des ÖPNV sind von privaten „Anmietverkehren“ abzugrenzen:

- Taxen und die neuen ODM-Verkehre („gebündelte Bedarfsverkehre“) unterliegen im Rahmen ihrer Kapazitäten einer Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht.
- ODM-Verkehre unterliegen zusätzlich einer Auskunftspflicht hinsichtlich der Daten ihres Verkehrsangebotes und der Verkehrsnachfrage gemäß den §§ 5a, 5b PBefG.
- ODM-Verkehre in allen Ausprägungen sind nach § 47a PBefG zu genehmigen („eine Genehmigung für alle“), was die Grundlage für einen diskriminierungsfreien Wettbewerb zwischen eigenwirtschaftlichen ODM-Unternehmen schafft und bei Bedarf eine einheitliche Regulierung durch die zuständigen Behörden ermöglicht.
- Private Anmietverkehre unterliegen keiner Betriebs-, Beförderungs-, Tarif- sowie Auskunftspflicht bezüglich Verkehrsangebot und -nachfrage und bleiben als private Chauffeurdienste umfassend dereguliert. Eine weitere Erleichterung wird durch den Wegfall der Rückkehrpflicht erreicht. Im Gegenzug dazu müssen sie sich erkennbar

von öffentlichen Bedarfsverkehren abgrenzen und dürfen sich nicht an die Allgemeinheit richten, z.B. durch eine Vorbuchungsfrist von 24 Stunden.

- Private Anmietverkehre dürfen keinen öffentlichen Zwecken dienen (so schon die Grundsatzentscheidung des BVerfG aus 1960). Eine digital gesteuerte Bedienung auf Zuruf durch Mietwagen ist deshalb nicht zulässig und darf nur als Taxiverkehr nach § 47 PBefG oder als „gebündelter Bedarfsverkehr“ nach § 47a PBefG durchgeführt werden.
- Bisherige Geschäftsmodelle von Plattformanbietern mit Mietwagen sind somit in die Verkehrsbedienung gemäß den §§ 47, 47a PBefG zu überführen (als Hail-Riding oder Ride-Pooling). Einer Zersplitterung der Verkehrsformen und damit Beseitigung der typenprägenden Merkmale kann so wirksam vorgebeugt werden.
- Sozialtransporte (Krankenkassen, Schulträger, Träger von Behindertenwerkstätten, Agentur für Arbeit etc.) dienen öffentlichen Zwecken und sollen deshalb zukünftig grundsätzlich nur als ÖPNV (Linien-, Taxi- oder gebündelter Bedarfsverkehr) und nicht mit privat angemieteten Fahrzeugen erbracht werden. Dies stärkt die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV nachhaltig und ermöglicht effektive Konzepte zur Bündelung der Nachfrage.

Zu Nummer 4

Fahrgäste nutzen digitale Vermittlungsplattformen für ihre Verkehrsbedürfnisse mittlerweile umfassend. Diese Plattformen bieten „gemischte“ Dienste an, die eine elektronische und nicht elektronische Komponente haben (Software-Tools und die Fahrleistung). Der EuGH hat in Urteilen („Elite Taxi“ und „Airbnb“) die Kriterien genannt, ab wann ein Vermittlungsdienst im Schwerpunkt Verkehrsleistungen erbringt und somit als Verkehrsunternehmer im Sinne des PBefG anzusehen ist:

- Abgabe eines Angebots über Verkehrsleistungen, das durch Software-Tools der Allgemeinheit zugänglich gemacht wird und dessen allgemeine Funktionalität für Personen organisiert wird, die dieses Angebot in Anspruch nehmen möchten.
- Ausübung eines entscheidenden Einflusses auf die Bedingungen, unter denen die Fahrer die Leistungen erbringen, und zwar hinsichtlich des Tarifes, der Kontrolle über die Qualität der Fahrzeuge und deren Fahrer sowie deren Verhalten.

Wenn diese Kriterien erfüllt werden, besteht die Dienstleistung hauptsächlich aus einer Verkehrsleistung, so dass der Vermittlungsdienst als Verkehrsunternehmer anzusehen ist. Dieser materielle europäische Verkehrsunternehmensbegriff ist in § 3 Abs. 2a PBefG aufgenommen worden. Damit wird sichergestellt, dass die besonderen Regulierungsanforderungen im Verkehr und die besonderen Regelungen zum Verbraucherschutz nicht durch Franchise-Modelle unterlaufen werden. Im Gegensatz zu Franchisemodellen mit örtlichen Dienstleistungen ist eine Regulierung und Kontrolle der digital und mobil erbrachten Dienstleistung beim Franchisenehmer nur sehr eingeschränkt möglich.

Ein solcher Unternehmer unterliegt allen Rechten und Pflichten des Personenbeförderungsrechts, es bedarf folglich einer Genehmigung nach § 47a PBefG.

Damit kann der Plattformbetreiber bei Bedarf auch als „Generalunternehmer“ von Verkehrsleistungen im Sozialgesetzbuch (SGB IV), wie im Baugewerbe oder bei den Paketdiensten, verankert werden, um die Kontrolle der Einhaltung der Sozialvorschriften für angestellte Fahrer der Subunternehmer effektiv zu gestalten, was auch für einen diskriminierungsfreien Wettbewerb im Bereich der öffentlichen Personenbeförderung von Bedeutung ist.

Zu Nummer 5

Jeder Unternehmer im Bereich der eigenwirtschaftlichen „gebündelten Bedarfsverkehre“ hat einen Anspruch auf Erteilung einer Genehmigung, soweit keine Regulierung durch die PBefG-Genehmigungsbehörden und/oder die ÖPNV-Aufgabenträger erfolgt. Die Genehmigungen für Taxen und darauf aufbauend für den gebündelten Bedarfsverkehr werden differenziert im PBefG geregelt:

a. Reform des klassischen Taxiverkehrs („Hail-Riding“):

- Die klassischen Taxen können vom Fahrgast künftig nur als „Fahrzeug im Ganzen“ angemietet werden (d.h. keine Einzelplatzbuchung möglich).
- Die Möglichkeit einer Kontingentierung zum Schutz der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes gemäß § 13 Abs. 4 und 5 PBefG wird aus folgenden Gründen aufgehoben:
 - In der Praxis können belastbare Grundlagen für eine sinnvolle Kontingentierung ökonomisch nicht aussagekräftig ermittelt werden. Aus diesem Grunde sind bereits heute große und bedeutsame Taximärkte wie Hamburg oder Berlin bereits faktisch dereguliert.
 - Eine Kontingentierung des Taxigewerbes ist daneben künftig ökonomisch ohne Bedeutung, wenn ODM-Verkehre nach § 47a PBefG neben den Taxiverkehren § 47 PBefG ermöglicht werden.
 - Der Konzessionshandel kann letztlich nur so wirkungsvoll beendet werden.
- Die in der Praxis üblichen starren Taxitarife werden durch Streichung des § 51 PBefG flexibilisiert, indem die

Möglichkeit von flexiblen Tarifen mit Höchst- und Mindestpreisen im PBefG eröffnet wird. Dabei dienen Höchstpreise dem Verbraucherschutz, während die Mindestpreise den tariflichen Abstand zum klassischen ÖPNV wahren.

- Die Kommune kann in der Rechtsverordnung u.a. zusätzlich fahrzeugbezogene Umweltschutzanforderungen für Fahrzeuge und Privilegierungen dieser Fahrzeuge für die Taxistandplätze regeln (vgl. § 47 Abs. 3 Nr. 8 und 9 PBefG).
 - Das Bediengebiet ist von der zuständigen Behörde so festzusetzen, dass Leerfahrten im erheblichen Umfang vermieden werden. Dies erfordert auch das übergreifende Agieren mehrerer Genehmigungsbehörden.
 - Die Behörde ist für das Bediengebiet zuständig, in dem das Verkehrsunternehmen seine Dienste ganz oder überwiegend erbringt; das bisherige Problem der „einbrechenden“ Taxi-Dienste, z.B. aus den umliegenden Landkreisen in eine Großstadt, wird damit behoben (wie z.B. in Berlin und München zu beobachten ist).
 - Die bisher digital über Plattformen gesteuerten Verkehre mit Mietwagen werden in einen liberalisierten Taxiverkehr überführt („Einheitsgewerbe Hail-Riding“). Damit werden transparente und diskriminierungsfreie Marktbedingungen für dieses Verkehrsangebot für die Fahrgäste geschaffen.
- b. Eigenwirtschaftliche ODM-Verkehre („Ride-Pooling“) im PBefG durch eine neue Genehmigungsform „gebündelter Bedarfsverkehr“
- Jede Form eines ODM-Verkehrs kann als „gebündelter Bedarfsverkehr“ eine

Genehmigung nach § 47a PBefG mit der Möglichkeit einer Einzelplatzvermietung erhalten. Folgende ODM-Verkehre werden hierdurch ermöglicht:

- Kombinierte Erbringung von ODM-Verkehren mit Taxen auf Basis von zwei Genehmigungen. Damit wird der bisherige Gedanke der Mischgenehmigungen zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit des Fahrzeugeinsatzes aufgegriffen.
 - Neue ODM-Verkehrsformen von neuen Betreibern mit eigenen Fahrzeugen auf eigenwirtschaftlicher Grundlage.
 - Kombinierte ODM-Verkehre (Plattformen in Verantwortung als Verkehrsunternehmer gemäß § 3 Abs. 2a PBefG mit dem Einsatz von Subunternehmen).
 - Gemeinwirtschaftliche ODM-Verkehre von kommunalen Verkehrsunternehmen oder ihrer Subunternehmen.
 - Und schließlich gemeinwirtschaftliche ODM-Verkehre von Taxi-Unternehmen oder neuen reinen ODM-Unternehmen im Auftrag der jeweiligen kommunalen Aufgabenträger.
- Eine Bedarfsprüfung von ODM-Verkehren ist wie bei Taxen im Rahmen der Genehmigungserteilung verfassungsrechtlich nicht zulässig, weil sie anders als Linienverkehre derzeit noch kein „überragend wichtiges Gemeinschaftsgut“ darstellen (vgl. BVerfG, Beschluss v. 08.06.1960, 1 BvL 53/55); das bedeutet, dass die Zahl der ODM-Fahrzeuge aus Gründen des „öffentlichen Verkehrsinteresses“ gesetzlich nicht kontingiert werden kann.

- Das Prinzip „eine Genehmigung für alle“ schafft die Grundlage für einen diskriminierungsfreien Wettbewerb zwischen eigenwirtschaftlichen ODM-Unternehmen und bewirkt die Herausbildung eines „Einheitsgewerbes Ride-Pooling“ unter der international bekannten und auch zu schützenden Qualitätsmarke „Taxi“.
- Die Genehmigung nach § 47a PBefG macht das rechtssystematische Provisorium einer „atypischen Liniengenehmigung“ mit „virtuellen Haltestellen“ überflüssig und schafft durch Rechtssicherheit die Grundlage von Planungen und Investitionen der eigenwirtschaftlichen Unternehmen.
- Die Kommune als PBefG-Genehmigungsbehörde kann die Regulierungsmöglichkeiten für ihre Rechtsverordnung des Taxiverkehrs in gleicher Weise für eigenwirtschaftliche ODM-Verkehr nutzen.
- In der BOKraft (siehe D.) wird ergänzend geregelt, dass dem Fahrgast von ODM-Verkehren eine Buchungssicherheit zu Preis und Route garantiert wird.

Zu Nummer 6

Auch wenn derzeit bei den ODM-Verkehren unternehmerisch ein Ertragsproblem im Fahrgastmarkt und kein Regulierungsproblem besteht, kann in Großstädten bzw. Ballungsgebieten das Bedürfnis einer Regulierung entstehen. Für diesen Fall hält § 47a PBefG für die Kommunen eine Regulierungsmöglichkeit ex ante und ex post bereit:

- Regulierungsmöglichkeit ex ante:

Zunächst können gemäß § 47a Abs. 2 PBefG Aussagen des Nahverkehrsplans als Vorgaben in die Rechtsverordnung der Kommune aufgenommen werden, die Bestandteil der Genehmigung des ODM-

Unternehmens werden. Hiermit kann der Verkehr geordnet und hinreichend Vorsorge getroffen werden, dass ausreichende Anreize zur Bündelung, zum Abstellen der Fahrzeuge außerhalb des Straßenraums oder auch zum Einhalten von Tariftreueeregungen bestehen.

- Regulierungsmöglichkeit ex post:

Soweit sich nachträglich herausstellt, dass ODM-Verkehre den ÖPNV-Linienerkehr und/oder den Straßenraum erheblich belasten, können gemäß § 47a Abs. 3 PBefG Auflagen zur höheren Nachfragebündelung getroffen werden. Wenn dies nicht ausreicht, ist auch ein (Teil-)Widerruf der Anzahl der genehmigten Fahrzeuge möglich.

Die rechtlichen Maßnahmen der Kommune als PBefG-Genehmigungsbehörde sind immer im pflichtgemäßen Ermessen im Lichte des öffentlichen Verkehrsinteresses nach § 8 Abs. 2a PBefG zu treffen und müssen auch die Berufsfreiheit der Unternehmen nach Art. 12 Abs. 1 GG in die Abwägung mit einstellen. Die Entscheidungen der PBefG-Genehmigungsbehörde können im Streitfall u.a. unter diesen Gesichtspunkten gerichtlich überprüft werden.

Zu Nummer 7

Soweit das privatwirtschaftliche Marktgeschehen im Bereich der öffentlichen Bedarfsverkehre keine „ausreichende Verkehrsbedienun“ für die Bevölkerung sicherstellen kann, können die Kommunen als Aufgabenträger nach § 8 Abs. 2 PBefG und der Landesnahverkehrsgesetze sowie als zuständige Behörden gemäß der VO (EG) Nr. 1370/2007 entsprechend § 8a PBefG in den öffentlichen Personenverkehr intervenieren.

Folgender Regulierungsrahmen wird vorgeschlagen:

- Eine Marktintervention der zuständigen Behörden im ÖPNV (Aufgabenträger) in den Bereichen von Linien- und öffentliche Bedarfsverkehren ist dann zulässig, wenn

hierdurch „Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zahlreicher, sicherer, höherwertig oder preisgünstiger als diejenigen sind, die das freie Spiel des Marktes ermöglicht hätte“ (Art. 1 Abs. 1 Satz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007).

- Die Aufgabenträger besitzen für diesen Fall gemäß dem PBefG einen Beurteilungsspielraum, wie die „Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung“ im ÖPNV mit Blick auf Art. 1 Abs. 1 Satz 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 herzustellen ist (Daseinsvorsorge).
- Die Konkretisierung der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ erfolgt im Nahverkehrsplan des Aufgabenträgers gemäß § 8 Abs. 2 PBefG und wird über eine Vorabbenachrichtigung nach § 8a Abs. 2 PBefG bei der Neuerteilung von Genehmigungen umgesetzt.
- Gemäß der neuen Begriffsbestimmung des ÖPNV in § 8 Abs. 1 PBefG sind auch Taxi- und ODM-Verkehre als ÖPNV in den Nahverkehrsplan aufzunehmen; eine flankierende Anpassung der Landes-ÖPNV-Gesetze bezüglich der Vorschriften zu den Nahverkehrsplänen ist angezeigt.
- In den Nahverkehrsplänen können flexible datenbezogene Angebotsindikatoren für öffentliche Bedarfsverkehre enthalten sein. Das sind bei ODM-Verkehren z.B. der Anteil der Leer-Kilometer, Wartezeiten (durchschnittlich/maximal) für Fahrgäste, Pooling-Quoten etc.
- Aufgrund der neuen Systematik im PBefG kann der Aufgabenträger jede Verkehrsform des PBefG - unabhängig von seiner Genehmigungsart - gemeinwirtschaftlich im Wege eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Art. 5 VO (EG) Nr. 1370/2007 bestellen oder mit allgemeinen Vorschriften nach Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 unterstützen.
- Insbesondere können dann Aufgabenträger des ÖPNV in ländlichen Regionen Taxi- und gebündelte Bedarfsverkehre gemeinwirtschaftlich im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages über die Grenzen des bisherigen § 8 Abs. 2 PBefG bestellen, ohne dass es eines neuen Genehmigungsverfahrens bedarf; hierdurch wird auch insgesamt das Taxigewerbe strukturell gestärkt, um dem immer größer werdenden Verlust von öffentlicher Mobilität durch Rückzug dieser Unternehmen im ländlichen Raum zu begegnen.
- Über die Fristenregelungen in § 16 Abs. 3a und § 3b PBefG kann der Aufgabenträger im ÖPNV sicherstellen, dass bestellte gemeinwirtschaftliche ODM-Verkehre nicht von eigenwirtschaftlichen ODM-Verkehren wirtschaftlich ausgehöhlt werden.
- Gemeinwirtschaftliche öffentliche Bedarfsverkehre können von einem Aufgabenträger für den ÖPNV mit einem „ausschließlichen Recht“ nach § 8a Abs. 8 PBefG i.V.m. Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 versehen werden, um ergänzend die wirtschaftliche Aushöhlung bezuschusster öffentlicher Bedarfsverkehre durch privatwirtschaftliche Verkehre zu verhindern, die es nur auf ertragreiche Teilleistungen abgesehen haben.

Zu Nummer 8

Ein Schlüssel für eine zukunftsorientierte Gestaltung der öffentlichen Mobilität sind Verkehrsdaten. Deshalb werden erstmals Verkehrsunternehmen dazu umfassend verpflichtet, die Mobilitätsdaten für ihr Verkehrsangebot und die Nachfrage zu ihren Verkehrsleistungen den Genehmigungsbehörden digital bereitzustellen. Diese Daten können die zuständigen Genehmigungsbehörden zur Überwachung und die Aufgabenträger im ÖPNV für ihre verkehrlichen Planungen nutzen. Es erfolgt zusätzlich eine Stärkung durch das Kooperationsprojekt „Delfi“ der Bundesländer und damit durchgängiger Auskunftssysteme. Aber auch

andere Betreiber von Auskunftssystemen sollen durch die Verfügbarkeit von Angebotsdaten stimuliert werden, umfassend über den ÖPNV zu informieren.

Spiegelbildlich haften aber Betreiber von Auskunftssystemen bei Fahrempfehlungen den Fahrgästen gegenüber auf richtige und vollständige Übermittlung der Informationen. Angesichts der Gefahren bewusster, unrichtiger und/oder digitaler Übermittlung von Informationen zu Fahrroute, Fahrdauer und Fahrpreis, rückt der Verbraucherschutz der Fahrgäste zunehmend in das Zentrum moderner digitaler Mobilität. Damit soll gezielte Nachfragelenkung durch Ausnutzung marktmächtiger Stellungen verhindert werden.

II. Auswirkungen des Gesetzes

Mit dem Gesetz sind - zusammengefasst - folgende positive Auswirkungen zu erwarten:

1. Innovative ODM-Systeme können sich im Wettbewerb der Privatwirtschaft entfalten, so dass sich die besten Technologien durchsetzen können. Damit wird der Technologiestandort Deutschland gestärkt und die Grundlage für die Exportfähigkeit von Dienstleistungen geschaffen. Gerade im Wechselspiel mit zukünftig automatisiert oder gar autonom fahrenden Kraftfahrzeugen wird ein erhebliches Potenzial gesehen.
2. Idealerweise entwickelt der Wettbewerb ODM-Qualitätsprodukte, die neu zwischen privatem PKW und Massenverkehrsmittel (Linienverkehr) angesiedelt sind und insbesondere bei Einsatz emissionsfreier Antriebe damit zu einem Teil zur Verkehrswende und Emissionsreduktion beitragen. Auch wird hierdurch der Trend zum Nutzen von guten Verkehrssystemen und weg vom Besitzen gefördert, was den Einsatz des jeweils am besten geeigneten Verkehrssystems ermöglicht.

3. Es wird generell eine Flexibilisierung der Beförderung von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen durch entsprechende ausgerüstete Fahrzeuge möglich, insbesondere durch Hinterlegungsmöglichkeit von Beeinträchtigungen im Buchungssystem. Damit sind grundsätzlich erhebliche Kostenentlastungen im Linienverkehr möglich.
4. Die Fahrgäste werden als Verbraucher vor einer unzulässigen Lenkung durch von digitalen Auskunftssystemen geschützt, die Fahrempfehlungen aussprechen, die zeitlich z.B. zu lang und/oder zu teuer sind.
5. Die Kommune in ihrer Funktion als zuständige Genehmigungsbehörde für eigenwirtschaftliche öffentliche Bedarfsverkehre kann im Rahmen einer Rechtsverordnung und den nachfolgenden Genehmigungserteilungen diese bei Bedarf regulieren:
 - Schutz des Linienverkehrs v.a. durch die Festsetzung von Mindestfahrpreisen (= tariflicher Abstand).
 - Ordnung des Verkehrs durch Festlegung von Aufnahmepunkten,
 - Besondere Anforderungen für Bahnhöfe, Flughäfen und dergleichen
 - Weiteren Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan,
 - Bei ODM-Verkehren sind ex ante und ex post Festsetzungen zur Bündelung, Leer-Kilometern, Anzahl der Fahrzeuge, temporäre Verbotszonen etc. möglich, um die Mobilität im öffentlichen Verkehrsinteresse steuern zu können
6. Die Kommunen können insgesamt in ihrer doppelten Zuständigkeit als PBefG-Genehmigungsbehörde für eigenwirtschaftliche „öffentliche Bedarfsverkehre“ - soweit die

- Länder diese kommunale Zuständigkeit beibehalten - und als zuständige Behörde für den gemeinwirtschaftlichen ÖPNV gemäß der VO (EG) Nr. 1370/2007 (Aufgabenträger) die kommunale Mobilität umfassend steuern; insbesondere kann sie den Vorrang eines gemeinwirtschaftlichen ODM-Verkehrs mit Blick auf einen ÖPNV-Netzgedanken (Integration „klassischer ÖPNV“ und ODM) bei Bedarf durchsetzen.
7. Die Befugnisse der Kommunen machen das PBefG insbesondere zukunftsfähig mit Blick auf künftige autonome Flotten im öffentlichen Verkehr, die aufgrund des Wegfalles der Fahrerkosten zukünftig zunehmend eigenwirtschaftlich betrieben werden können. Eine frühzeitige Verankerung des Regulierungsrahmen schafft auch für diese Innovationen eine ausreichende Planungssicherheit und einen stabilen Rechtsrahmen.
 8. Die Daten der Verkehrsunternehmen zum Verkehrsangebot und zur Verkehrsnachfrage stehen der öffentlichen Hand zur Verfügung (z.B. für IT-Verkehrsplattformen der Kommunen).
 9. Über die Verkehrsdaten wird auch mittelbar die Grundlage geschaffen, die Vorgaben zu Arbeitszeiten und Mindestlohn wirksam zu kontrollieren.
 10. Krankenkassen, Rentenversicherung, Schulträger, Träger von Behindertenwerkstätten, Agentur für Arbeit etc. (sog. Sozialverkehre) sind bei der Bestellung von Sonderverkehren gehalten, sich mit den Aufgabenträgern des ÖPNV abzustimmen; damit steigt die Chance, integrierte Fahrdienste v.a. im ländlichen Raum zu etablieren und das Nebeneinander zahlreicher zuständiger Stellen zu reduzieren (Abbau von Parallelverkehren und hierdurch Bündelung der öffentlichen Finanzierung mit dem Ziel der Verkehrsreduktion und gleichzeitiger Verbesserung öffentlich zugänglicher Angebote).
 11. Der Kompromiss in der PBefG-Novelle 2013 zum Verhältnis eigen- und gemeinwirtschaftlicher Verkehre und zum Zusammenwirken zwischen Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde wird in dem Novellierungsvorschlag nicht angetastet. Damit kann sich dieses nicht einfache Regelungsgeflecht weiter in der Praxis ausbilden und wird durch den erweiterten Anwendungsbereich bezüglich öffentlicher Bedarfsverkehre sogar gestärkt und zum durchgängigen Rechtsprinzip geregelt.
 12. Zur effektiven Verminderung der Verkehrsbelastung in den Städten und Ballungsgebieten ist es jedoch notwendig, dass flankierend das Straßen- und Straßenverkehrsrecht novelliert wird, damit die kommunalen Straßenverkehrsbehörden bessere Eingriffsmöglichkeiten über Push & Pull – Maßnahmen gegenüber dem MIV haben. Ohne durchgreifende Rechtsgrundlagen für die kommunalen Straßenverkehrsbehörden können ODM-Verkehre nur begrenzt ihre verkehrliche positive Wirksamkeit zur Verkehrsentlastung in den Städten entfalten, weil hierfür hohe Pooling-Quoten der ODM-Verkehre notwendig sind.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 1):

Die Entscheidung des BVerwG v. 08.05.2019 (10 C 1.19) hat zur Entgeltgrenze „Betriebskosten der Fahrt“ gemäß Abs. 2 Nr. 1 keine Klärungen für die nicht gewinnorientierten Beförderungen mit Personenkraftwagen erbracht.

Die 96. Arbeits- und Sozialministerkonferenz am 27./28.11.2019 hat unter Top 5.9 die Bundesregierung aufgefordert, Rechtssicherheit und klare Regelungen zu schaffen, die ehrenamtliche Fahrdienste erleichtern. Die Länder konnten sich bislang nicht auf einheitliche Sätze für die „Betriebskosten der Fahrt“ einigen und haben eine uneinheitliche Verwaltungspraxis. Die dynamische Verweisung in Absatz 2 Nr. 1 auf § 5 Abs. 2 Bundesreisekostengesetz (BRKG) schafft einen bundeseinheitlichen Rahmen (z.Z. 30 Cent Wegstreckenentschädigung je Kilometer der zurückgelegten Strecke).

Eine einheitliche und damit rechtssichere Regelung schafft eine klare und leicht nachvollziehbare Grenze und sichert die Arbeit von Ehrenamtlichen im Rahmen von Bürgerbussen, Bürgerfahrdiensten und vergleichbaren Angeboten des sozialen Engagements. Umgekehrt sichert die Grenze Unterlaufungen durch kommerzielle Anbieter.

Zu Nummer 2 (§ 2):

In Abs. 1 Nr. 4. und 5. erfolgt die Etablierung einer neuen Verkehrsform öffentlicher Bedarfsverkehre. Damit soll unterstrichen werden, dass insbesondere der herkömmliche Taxiverkehr, aber auch neue Mobilitätsformen der gebündelten Beförderung auf Basis von digitalen Anwendungen – On-Demand-Verkehre (ODM) - öffentlichen Verkehrsinteressen dienen und daher besonders zu regulieren sind. Im Gegensatz dazu wird der verbleibende

Gelegenheitsverkehr zur Verdeutlichung der Unterschiede in eine neue Verkehrsform „Anmietverkehr“ geregelt.

Der öffentliche Bedarfsverkehr ist offen im Marktzugang, die bisherigen objektiven Berufszugangsschranken im Taxiverkehr werden aufgehoben. Gleichwohl unterliegt er besonderen Regulierungen, die durch Verleihung ausschließlicher Rechte auf Zeit oder einer nachträglichen Markt Zugangsbeschränkung bei unzureichender Bündelung und damit Überlastung von Verkehrsinfrastrukturen auch den zeitweiligen Ausschluss zum Marktzugang beinhalten. Dagegen ist der verbleibende Gelegenheitsverkehr – neu Anmietverkehr - weiterhin vollständig dereguliert und dient keinerlei öffentlichen Verkehrsinteressen.

Insgesamt wird der Typenzwang des PBefG deutlicher abgestuft und den heutigen Erfordernissen angepasst. Der Linienverkehr nach Abs. 1 Nr. 1 bis 3 in den Formen Straßenbahn incl. Stadtbahnen und U-Bahnen, Oberleitungsbus und Kraftomnibus bildet zusammen mit den öffentlichen Bedarfsverkehren den öffentlichen Personenverkehr ab und wird insbesondere im öffentlichen Personennahverkehr umfassend im Zusammenwirken zwischen Aufgabenträgern und Genehmigungsbehörde reguliert. Auf der anderen Seite steht der Anmietverkehr, der ausschließlich privaten Interessen dient und weiterhin nur einer gewerberechtlichen Aufsicht unterliegt.

Die Streichung von Absatz 3 ist möglich, weil durch die Abschaffung der Kontingente im Taxiverkehr ein unerwünschter Handel von Genehmigungen für den Taxiverkehr nicht mehr zu besorgen ist.

Absatz 5a ist eine Folgeänderung der Systematisierung im Anmietverkehr.

Zu Nummer 3 (§ 3):

Die Ausformung des neuen Absatzes 2a nimmt die Kriterien der EuGH-Rechtsprechung für einen Vermittlungsdienst auf, der als „gemischter Dienst“ neben seinen

Vermittlungsleistungen im Schwerpunkt Verkehrsdienstleistungen anbietet und somit materiell als Verkehrsunternehmer anzusehen ist (vgl. EuGH, Urt. v. 20.12.2017, C-434/15 - Elite Taxi; Rn. 38 und 39 und EuGH, Urt. v. 19.01.2019, C-390/18 – Airbnb; Rn. 50 - 68). Mit dem Begriff „entscheidend organisiert“ soll auf eine materielle Sicht aus Fahrgastperspektive abgestellt werden. Denn Ziel des Gesetzes ist die Wahrung öffentlicher Verkehrsinteressen, die sich v.a. in verlässlichen Angeboten und einer Abstimmung der verschiedenen Verkehrsformen zu einem bestmöglichen Angebot für die Verbraucher ausdrückt. Daher ist es geboten, dass der Gesetzgeber auch Vermittler in Haftung nimmt, die in Wahrheit letztlich den Verkehr organisieren. Eine ausschließliche Regulierung auf der Betreiberebene würde letztlich leerlaufen, wie bisherige Geschäftsmodelle zeigen, die v.a. auf das Ausreizen von Regelungen im bisherigen PBefG ausgerichtet sind.

Zu Nummer 4 (§§ 5a, 5b):

In Absatz 1 des § 5a PBefG wird auf Anforderung die Pflicht von Unternehmen einer diskriminierungsfreien und unentgeltlichen Übermittlung der Daten zum Verkehrsangebot (Fahrpläne, aktuelle Betriebszustände, Buchungsmöglichkeiten etc.) an Genehmigungsbehörden und alle Anbieter von Auskunftssystemen geregelt („open-Data“). Die Genehmigungsbehörde kann hierdurch insbesondere die genehmigten Fahrpläne überwachen. Daneben wird die EU-Richtlinie 2010/40 zur „Intelligente Verkehrssteuerung“ (IVS) nebst der „Delegierte Verordnung zur Einführung von EU-weiten multimodalen Reiseinformationsdiensten“ im PBefG verankert.

In § 5a Abs. 2 wird die Pflicht der Betreiber von Vermittlungsdiensten für Fahrten geregelt, den Fahrgästen richtige und vollständige Daten zu übermitteln. Verstöße hiergegen können zur Haftung führen. Der Umfang und die Genauigkeit der Auskünfte sowie die Haftung der Betreiber ist über § 57 Abs. 1 Nr. 2a PBefG in einer Rechtsverordnung des Bundes zu regeln.

§ 5b PBefG regelt die Pflichten der Unternehmer zur Übermittlung der Daten zur Verkehrsnachfrage. Die Genehmigungsbehörde kann hierdurch die Einhaltung der Genehmigung besser kontrollieren und verfügt über ein vollständigeres Bild zur Beurteilung der Marktlage, insbesondere ob und inwieweit es zu Überlastungen im öffentlichen Straßenraum kommt. Die Aufgabenträger im ÖPNV können bei Bedarf diese Daten als Planungsgrundlage für den Nahverkehr und mittelbar für ihre städtebaulichen Planungen nutzen.

Die Regelungen der §§ 5a, 5b PBefG können daneben digital gesteuerte Verkehrsplattformen stärken, um den Verkehr in einer Kommune optimal zu steuern.

Zu Nummer 5 (§ 8):

In Absatz 1 werden Taxi- und gebündelte Bedarfsverkehre genauso wie der Linienverkehr gemäß den §§ 47, 47a PBefG als öffentlicher Personennahverkehr eingestuft, sofern deren Beförderung im entsprechenden Entfernungsbereich erfolgt. Damit wird der bisherige und in der Praxis weitgehend nicht beachtete Absatz 2 obsolet. Mit dieser neuen Systematisierung wird die bereits vom Bundesverfassungsgericht 1960 getroffene Zuordnung des Taxiverkehrs zu einem zu regulierenden verlässlichen Verkehrsmittel gefestigt und die Ergänzung dieser Verkehrsform durch moderne digital vermittelte gebündelte Verkehre als Bestandteil dieser verlässlichen Verkehrsformen vorgenommen.

Wie bereits im Linienverkehr können nun die zuständigen örtlichen Aufgabenträger die allgemeinen Anforderungen, die bereits im Rahmen der Eigenwirtschaftlichkeit eine möglichst verlässliche, abgestimmte und diskriminierungsfreie Bedienung sicherstellen, durch spezifische örtliche Anforderungen, vor allem in Hinblick auf Bedienungsumfang und Preisgünstigkeit, aber auch zu Umweltschutz und soziale Sicherheit, erweitern.

Der bisherige Absatz 2 wird gestrichen, in dem Taxen und Mietwagen nur eine Hilfsfunktion

für den ÖPNV mit einem Linienverkehr haben („ersetzen, ergänzen, verdichten“). Künftig können die Aufgabenträger frei darüber entscheiden, ob sie die ausreichende Verkehrsbedienung im ÖPNV mit Linienverkehren und/oder öffentlichen Bedarfsverkehren sicherstellen.

Der neue Absatz 3a enthält erstmals eine Legaldefinition des öffentlichen Verkehrsinteresses mit Elementen der bisherigen Rechtsprechung und neuen Anforderungen an eine digitale Mobilität. Diese öffentlichen Verkehrsinteressen sind zentrales Entscheidungskriterium der Genehmigungsbehörden und müssen von diesen ermittelt und bewertet werden. Hierbei haben sie sich insbesondere bei Vorliegen von Vorabbekanntmachung aber auch bei Vorliegen eines Nahverkehrsplans an den Bewertungen der örtlich zuständigen Aufgabenträger zu orientieren. Jedoch macht der Katalog deutlich, dass auch die Wirtschaftlichkeit der Verkehre und die Abstimmung der Verkehrsformen zueinander ein eigener von der Genehmigungsbehörde zu prüfender Aspekt sei. Daher wird es regelmäßig verfehlt sein, wenn ein örtlicher zuständiger Aufgabenträger pauschal den Bedarf für gebündelte Bedarfsverkehre verneint oder auch Ausschließlichkeitsrechte beansprucht, für Leistungen, die er gar nicht oder für Fahrgäste zu wesentlich schlechteren Bedingungen bereitstellt.

Damit wird das PBefG vom Gewerberecht insbesondere mit seiner Funktion der Gefahrenabwehr, zu einem modernen Regulierungsrecht für eine zukunftsfähige Mobilität umgestaltet.

Zu Nummer 6 (§ 8a):

Absatz 2 Satz 1 und die Absätze 4, 7 und 8 enthalten redaktionelle Anpassungen an die neue Systematik der öffentlichen Bedarfsverkehre gemäß den §§ 47, 47a PBefG in Abgrenzung zu den privaten Anmietverkehren in § 49 PBefG.

In Abs. 2 Satz 1 und Satz 4 können die örtlich zuständigen Aufgabenträger in der Vorabbekanntmachung quantitative und qualitative

Anforderungen an den öffentlichen Bedarfsverkehr hinsichtlich Kontinuität, Verlässlichkeit und Zugänglichkeit machen. Im Falle eines eigenwirtschaftlichen Antrages für diese Verkehre soll der Betreiber diese Vorgaben verbindlich bei der Antragstellung zusichern. Diese Zusicherungen hat die Genehmigungsbehörde in den Genehmigungsbescheid als Nebenbestimmungen mit aufzunehmen. Werden die Zusicherungen nicht abgegeben, kann nicht davon ausgegangen werden, dass der Verkehrsunternehmen die Einhaltung dauerhaft aufrechterhält, da ihm in diesem Fall ein Entbindungsrecht nach § 21 Abs. 4 PBefG bei Unwirtschaftlichkeit zusteht.

Speziell für gebündelte Bedarfsverkehre wird präzisiert, dass die Standards der Vorabbekanntmachung vor allem Aussagen zu Kontinuität, Verlässlichkeit und Zugänglichkeit beinhalten sollen. Damit werden aus Verbrauchersicht die wesentlichen Kriterien beschrieben. Diese können insbesondere Berücksichtigung von Belangen von in der Mobilität eingeschränkten Personen, dem zeitlichen Bedienungsumfang, zunehmende Wartezeiten und Umwege, aber auch die Möglichkeit zur Vorbuchung und Garantie bestimmter Ankunftszeiten beinhalten.

Neu können gemäß Abs. 2 Satz 5 die örtlich zuständigen Aufgabenträger im Rahmen der Vorabbekanntmachung die Einhaltung des Mindestlohns aus der Anwendung repräsentativer Tarifverträge gemäß den Landesvergabe- und Tariftreuegesetzen vorgeben.

Die weiteren Änderungen sind redaktionelle Folgeänderungen.

Zu Nummer 7 (§ 9):

Redaktionelle Folgeänderungen.

Zu Nummer 8 (§ 11):

Die örtliche Zuständigkeit der Genehmigungsbehörde wird allgemein verständlicher

gestaltet und richtet sich zukünftig nach dem Schwerpunktprinzip.

Im Linienverkehr ist daher ausreichend, wo die Linie überwiegend verläuft. Dies wird regelmäßig der größere Streckenanteil sein, kann aber auch in Einzelfällen das ganz dominante Verkehrsaufkommen sein.

Die Zuständigkeit der Behörde für öffentliche Bedarfsverkehre knüpft in Absatz 1 Nr. 2 neu daran an, in deren Bezirk das Bediengebiet des öffentlichen Bedarfsverkehrs ganz oder überwiegend gelegen ist. Damit wird sichergestellt, dass insbesondere die zuständigen Behörden in den Städten die dort tatsächlich durchgeführten Bedarfsverkehre genehmigen und überwachen können. Umgekehrt wird damit die bisher faktisch notwendige Doppelgenehmigungen für Taxen im Grenzbereich abgeschafft.

Aufgrund des neuen Prinzips des Bedienungsschwerpunktes sind überwiegend die bislang kaum praktikablen Absätze 3 und 4 entbehrlich.

Zu Nummer 9 (§ 12)

Die Neufassung des Absatz 1 Nr. 4 regelt den neuen Antragsinhalt der öffentlichen Bedarfsverkehre gemäß den §§ 47, 47a PBefG. Hierzu sind bei gebündelten Bedarfsverkehren zusätzlich Aussagen zur Nachfragebündelung erforderlich, damit bereits im Vorfeld überprüft werden kann, ob eine Gefahr der Überlastung öffentlicher Verkehrswege durch unzureichende Bündelung besteht. Der Absatz 1 Nr. 5 beinhaltet den Antragsinhalt für den privaten Anmietverkehr, wie er bisher für Mietwagen gegolten hat.

In Absatz 5 wird die Antragsfrist für öffentliche Bedarfsverkehre auf drei Monate vor Betriebsaufnahme festgelegt. Damit wird dem Umstand Rechnung getragen, dass diese Verkehre anders als der Linienverkehr wesentlich dynamischer auf die sich ändernden Anforderungen im Verkehrsmarkt reagieren müssen. Andererseits verbleibt den Genehmigungsbehörden

damit noch ein ausreichender Prüfungszeitraum.

Die weiteren Änderungen sind redaktionelle Folgeänderung, die sich aus der neuen Verkehrsform öffentlicher Bedarfsverkehre und deren Zuordnung zum ÖPNV ergeben.

Zu Nummer 10 (§ 13)

In Absatz 2a Satz 1 werden der Linien- und gebündelte Bedarfsverkehr genannt, da beide als ÖPNV Inhalt des Nahverkehrsplans sein können. Deshalb werden beide Verkehrsformen in Absatz 2b aufgeführt, die im Genehmigungswettbewerb um die beste Verkehrsbedienung stehen. Konsequenterweise muss dann systematisch das Altunternehmerprivileg in Absatz 3 auch für den gebündelten Bedarfsverkehr gelten.

Die bisherigen Absätze 4 und 5 werden aufgehoben, da eine Kontingentierung von Genehmigungen zum Schutz der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes nicht mehr geboten ist. Zum einen können diese Vorschriften in der Praxis mangels belastbarer ökonomischer Grundlagen nicht wirksam angewendet werden, zum anderen wird die neue Verkehrsform der gebündelten Bedarfsverkehre neben den klassischen Taxiverkehr eingeführt, so dass hier ein neuer Markt auch für Taxiunternehmen entsteht. Eine isolierte Kontingentierung der Taxigenehmigungen würde damit ins Leere laufen. Durch die verkehrlich notwendige Reduktion der privaten Kraftfahrzeuge in den Städten und Ballungsgebieten wird dort das eigenwirtschaftliche Gewerbe der öffentlichen Bedarfsverkehre aller Voraussicht auch nach gestärkt, was ebenfalls eine Kontingentierung überflüssig macht.

Im neuen Absatz 5 werden Versagungsgründe für den öffentlichen Bedarfsverkehr eingeführt, die zur Ordnung dieser Verkehre und zum Schutz genehmigter gemeinwirtschaftlicher Verkehre notwendig sind. Hierbei werden die Versagungsgründe des Linienverkehrs aus Absatz 2 Nr. 1 (Geeignetheit von Straßen und zusätzlichen Halteplätzen), Absatz 2 Nr. 2

(ausschließliches Recht) und Absatz 2a (Widerspruch gegen Nahverkehrsplan oder Vorabbeurkundung) in Bezug genommen. Zusätzlich wird ein spezieller Versagungsgrund eingeführt, der bereits präventiv eine Untersagung zulässt, sofern die Verletzung von Vorgaben der marktregelnden Rechtsverordnung zu besorgen ist. Dies ist erforderlich, da insbesondere im Taxibereich die Marktstruktur zumindest bislang sehr kleinteilig und wenig professionell ist und daher eine ausschließlich repräsentative Gewerbeaufsicht voraussichtlich nicht ausreichen wird. Weiterhin wird verdeutlicht, dass v.a. Zusicherungen nach § 12 Abs. 1a Gewähr bieten, dass bestimmte Anforderungen der öffentlichen Verkehrsinteressen tatsächlich eingehalten werden.

Absatz 6 stellt eine redaktionelle Anpassung dar.

Zu Nummer 11 (§ 14)

Redaktionelle Anpassungen an die neue Abgrenzung zwischen öffentlichen Bedarfsverkehren und privaten Anmietverkehren.

Zu Nummer 12 (§ 15):

Absatz 3a enthält die Ermächtigungsgrundlage für einen Genehmigungsvorbehalt für die nachträgliche Aufnahme, Änderung oder Ergänzung einer Auflage bei gebündelten Bedarfsverkehren (§ 47a). Dies ist erforderlich, da die Marktentwicklung hier voraussichtlich sehr dynamisch erfolgen wird und eine entsprechende Anpassung vor allem entsprechender Rechtsverordnungen möglich sein muss. Die allgemeinen verwaltungsrechtlichen Grundsätze des Vertrauensschutzes werden auch hier anzuwenden sein.

Der Vorbehalt des Widerrufs ist bei Genehmigungen des gebündelten Bedarfsverkehrs notwendig, da andernfalls eine Reduzierung der Genehmigungen bei unzureichender Bündelung und damit Überlastung der öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen oder auch wegen zu

großem Abzug von Nachfragen aus dem Linienverkehr zu lange dauern würde.

Die übrigen Änderungen sind redaktioneller Natur.

Zu Nummer 13 (§ 16):

Die neuen Absätze 3a und 3b treffen Regelungen im öffentlichen Bedarfsverkehr. Die Genehmigungsdauer für eigenwirtschaftliche Bedarfsverkehre beträgt fünf Jahre und kann im Falle von gemeinwirtschaftlichen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen der zuständigen Behörde der VO (EG) Nr. 1370/2007 entsprechend den europarechtlichen Vorgaben auf zehn Jahre ausgeweitet werden.

Wenn diese Behörde die Vergabe gemeinwirtschaftlicher gebündelter Bedarfsverkehre beabsichtigt, sind Genehmigungen eigenwirtschaftlicher gebündelter Bedarfsverkehre auf den frühesten möglichen Zeitpunkt der Vergabe zu befristen. Damit wird ein Übergang in gemeinwirtschaftliche Verkehre ermöglicht, da anders als im Linienverkehr im eigenwirtschaftlichen gebündelten Bedarfsverkehr kein einheitliches Ablaufdatum besteht. Der Taxiverkehr nach § 47 PBefG wird von dieser Regelung nicht erfasst.

Die Genehmigungsdauer im Anmietverkehr kann zur Entlastung des Gewerbes von heute fünf auf zehn Jahre hochgesetzt werden.

Zu Nr. 14, 15 und 16 (§§ 17, 18, 20)

Redaktionelle Folgeänderungen.

Da der gebündelte Bedarfsverkehr vielfach in besonderen Maßen auch Aufgaben des Massenverkehrs wahrnehmen wird, ist teilweise eine Gleichbehandlung zum Linienverkehr angezeigt.

Zu Nr. 17 (§ 25)

In Absatz 3b wird die Ermächtigungsgrundlage für den Widerruf einer Genehmigung für

gebündelte Bedarfsverkehre nach § 47a PBefG eingefügt. Der Widerruf würde nur die Genehmigung zum platzweisen Verkauf betreffen, eine Taxigenehmigung nach § 47 PBefG bleibt hiervon unberührt. Diese Widerrufsmöglichkeit ist erforderlich, falls mildere Mittel, insbesondere zur Entlastung von Straßen durch bessere Bündelung der Nachfrage, nicht greifen.

Zu Nr. 18 (§ 26)

Nr. 2 enthält nur eine redaktionelle Anpassung.

Zu Nr. 19 (§ 40):

Die Regelung des Absatz 4 Satz 2 wird aufgehoben und erweitert in § 5a Abs. 1 PBefG überführt.

Zu Nr. 20, 21 und 22 (§§ 46, 47)

§ 46 mit seiner Systematisierung des Gelegenheitsverkehrs wird gestrichen, weil dieser Sammelbegriff ungeeignet ist, hinreichend präzise die Verkehrsform zu beschreiben und damit den verfassungsrechtlichen Anforderungen zur Ausgestaltung eines Typenzwangs gerecht zu werden. Neu ist die Unterscheidung zwischen öffentlichen Bedarfsverkehren und privaten Anmietverkehren. Die öffentlichen Bedarfsverkehre unterteilen sich wiederum in den hergebrachten Taxiverkehr, der als Grundlage einer jederzeit verfügbaren individuellen Mobilität gestärkt wird und der neu eingeführten Verkehrsform gebündelter Bedarfsverkehr.

§ 47 Absatz 1 regelt neu, dass entgegen der bisherigen Rechtslage ein Taxi nur als Fahrzeug im Ganzen angemietet werden kann. Damit wird der allgemeinen Verkehrsauffassung entsprochen, die Taxen als exklusiv buchbarer Qualitätstransport betrachtet. Dieser Qualitätsaspekt soll daher zukünftig wesensprägend für die Verkehrsform Taxi sein. Dies stellt eine systematisch notwendige Abgrenzung zu den gebündelten Bedarfsverkehren in § 47a PBefG

mit der Möglichkeit einer Einzelplatzanmietung dar.

Der Taxiverkehr wird in seinen Regelungen gestrafft und soll dadurch sich leichter an die wandelnden Anforderungen anpassen können. Insbesondere ist auch eine Betätigung in der benachbarten Verkehrsform „Gebündelter Bedarfsverkehr“ erwünscht. Zur Stärkung des Taxiverkehrs sollen die Unternehmer ihre Fahrgehaltstarife grundsätzlich selbst flexibel im Rahmen der vorgegebenen Preiskorridore festlegen.

Mit dem Wort „grundsätzlich“ in Absatz 2 wird das Bereithalten der Fahrzeuge in der Gemeinde des Betriebssitzes flexibilisiert. Insbesondere sollen Leerfahrten aus einer zu engen Abgrenzung des Bedienungsbereichs vermieden werden. Dies unterstreicht auch der neue Absatz 2a.

In Absatz 3 wird die jeweilige Landesregierung in einem Katalog ermächtigt, den Umfang der Betriebspflicht, die Tarifpflicht, die Ordnung auf den Taxiständen, die Einzelheiten des Betriebs sowie den Umwelt- und Verbraucherschutz zu regeln. Wie bisher kann und soll die Landesregierung mit einer Rechtsverordnung diese Befugnis übertragen.

Es ist hierbei sachgerecht, wenn die Kommunen künftig insgesamt die Zuständigkeit für den öffentlichen Bedarfsverkehr erhalten (§ 47 PBefG für den reformierten Taxiverkehr und § 47a PBefG für die neue Verkehrsform des gebündelten Bedarfsverkehrs). Durch die Bündelung der Kompetenzen vor Ort wird auch § 3 Regionalisierungsgesetz entsprochen.

Der Katalog der Regelungsgegenstände der örtlichen Rechtsverordnung wird modernisiert und auf die heutigen Anforderungen angepasst. Nr. 1 erlaubt die Ordnung auf den durch Verkehrszeichen Nr. 229 StVO privilegierten Taxi-Standplätzen. Für die Tarife kann ein Korridor für Mindest- und Höchstpreise festgelegt werden, um einen Preisabstand zum ÖPNV und damit zu seinem Schutz herzustellen und Verbraucher für unangemessene Preise in Spitzenzeiten zu schützen (Nr. 2). In diese selbe

Richtung wirkt (Nr. 3), der v.a. in Bezug auf Aufkommensschwerpunkte mit vielen ortsfremden Fahrgästen wie Bahnhöfe oder Flughäfen besondere Qualitätsregulierungen ermöglicht. Neben Vorgaben zur Kennzeichnung der Fahrzeuge (Nr. 4.) und Aufzeichnungspflichten über Fahraufträge und Umsätze (Nr. 5) können in den Nrn. 6. und 7. umweltschutzbezogene Anforderungen in der Rechtsverordnung verankert werden.

Aufgrund der nunmehr fehlenden grundsätzlich starren Bindung an einen Pflichtfahrtbereich kann der bisherige Absatz aufgehoben werden. Der bisherige Absatz 5 wird damit zu Absatz 4.

Zu Nr. 23 (§ 47a)

Es ist geboten, die Einzelplatzvermietung als eigene Verkehrsform zu regeln, wobei sie rechtssystematisch auf die Genehmigung zum Taxiverkehr aufsetzt. Damit wird dem Rechtsgedanken der Taxen als allgemein verfügbaren und zugänglichen Verkehrsmitteln entsprochen. § 47a regelt nur die wegen der Besonderheit des Pooling-Verkehrs wie niedrigen Preisen und damit einer möglichen „Kannibalisierung“ des Linienverkehrs oder den Unsicherheiten aus der Ausgestaltung als Sammeltransport die notwendigen Anforderungen.

In Absatz 1 wird die Rechtsgrundlage für eine Einzelplatzvermietung geschaffen, damit sich Fahrgäste ein Fahrzeug zu geringeren Kosten als bei einem Taxi teilen können. Die Aufnahme durch ein Heranwinken durch Fahrgäste (sog. Winkemarkt) bleibt den Taxen vorbehalten.

Die zuständige Behörde kann in ihrer Rechtsverordnung für Taxen zusätzlich Regelungen für gebündelte Bedarfsverkehre festlegen.

Neben dem Ein- und Aussteigen an festgelegten Halteplätzen (Nr. 1) kann die Bereitstellung und Nutzungspflicht von eigenen Standplätzen in ausreichender Fläche vorgeschrieben werden (Nr. 2). Dies ist dann notwendig, wenn keine ausreichenden Standplätze an den Taxiständen zur Verfügung stehen und die Flächen

des öffentlichen Straßenraums nicht zur Aufnahme der Flotten für gebündelte Bedarfsverkehre ausreichen. Insbesondere soll damit auch verhindert werden, dass Standzeiten durch Leerfahrten im öffentlichen Straßenraum überbrückt werden.

Die Rechtsverordnung kann schließlich Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan verbindlich verankern. In den Nahverkehrsplänen könnten künftig flexible datenbezogene Angebotsindikatoren für gebündelte öffentliche Bedarfsverkehre enthalten sein. Dies könnten z. B. bei gebündelten Bedarfsverkehren der Anteil der Leer-Kilometer, Wartezeiten (durchschnittlich/maximal) für Fahrgäste, Pooling-Quoten etc. sein.

Während die aus dem Nahverkehrsplan abgeleiteten Vorgaben in der Rechtsverordnung steuernde Maßnahme aus der ex ante-Sicht darstellen, können von der zuständigen Behörde in Absatz 3 Steuerungsmaßnahmen ex post getroffen werden, wenn die gebündelten Bedarfsverkehre zu negativen Folgen führen. Zunächst kann die Behörde über die Ermächtigung des § 15 Abs. 3a PBefG als milderer Mittel Maßnahmen zur Sicherstellung einer höheren Nachfragebündelung dieser Verkehre treffen wie beispielsweise das Erreichen von Mindestbesetzungsgrade, maximale Anzahl von Leer-Kilometern, Beschränkung des Verkehrs auf Zeiten der Hauptnachfrage usw. Wenn diese Auflagen nicht ausreichen, ist die Behörde über die Ermächtigung des § 25 Abs. 3b PBefG nach pflichtgemäßem Ermessen befugt, die Anzahl der genehmigten Fahrzeuge teilweise und ganz zu widerrufen.

Zu Nr. 25 bis 28 §§ 49 bis 50)

Der bisherige Gelegenheitsverkehr wird systematisch in den öffentlichen Bedarfsverkehr mit entsprechenden Regulierungen und in einem weitgehend deregulierten privaten Anmietverkehr unterteilt. Dazu wird der bisherige § 49 als grundlegende Norm ausgestaltet und der bisherige § 48 neu als § 49a der Grundlagentext angehängt.

§ 49 Absatz 1 regelt den privaten Anmietverkehr mit Kraftfahrzeugen. Neu ist, dass dieser Verkehr keinen öffentlichen Zwecken dienen darf. Damit soll eine klare Trennung zwischen allgemein angebotenen öffentlichen Verkehrsmitteln einschließlich der Taxi- und gebündelten Bedarfsverkehre einerseits und den rein privaten Interessen verfolgenden Anmietverkehren erreicht werden.

Hiermit soll auch der Anmietverkehr für die Schülerbeförderung, Transporte von Menschen mit Behinderungen, Krankentransporte und sonstige Sozialtransporte dem öffentlichen Verkehr einschließlich Taxi- und gebündelte Bedarfsverkehre zugeführt werden, weil derartige Transporte öffentliche Interessen verfolgen und ihre Separierung vom öffentlichen Verkehr diesen wirtschaftliche Grundlagen entzieht.

Über Anmietverkehre darf des Weiteren auch kein Öffentlicher Personenverkehr erbracht werden. Das ist dann der Fall, wenn den Fahrgästen per App oder Telefon Beförderungen zur alsbaldigen Nutzung angeboten werden. Dies ist im Zweifel zu verneinen, wenn der Auftrag für den Anmietverkehr mindestens 24 Stunden vorher erteilt wurde.

Damit werden Regelungen zur Rückkehrpflicht entbehrlich, so dass Absatz 4 gestrichen werden kann. Damit werden Vorschriften beseitigt, die umweltunverträgliche Leerfahrten vorschreiben. So können z.B. Fahrzeuge im langfristig geplanten Verkehr für Messen oder für Firmen effizienter eingesetzt werden.

Der bisherige § 49 Absatz 3 wird systematisch nach § 50 verschoben.

In § 49a werden die bisherigen Absätze 1 und 2 des § 48 zusammengefasst und nun ergänzend zu § 49 geregelt.

Der bisherige § 48 Absatz 4 wird systematisch nach § 50 PBefG verschoben.

Zu Nr. 29 (§ 51)

Zur Liberalisierung des Taxiverkehrs wird diese Vorschrift zu Beförderungsentgelten und -bedingungen gestrichen, weil die digitalen Möglichkeiten zum Nutzen der Fahrgäste flexible Tarifregelungen zulassen und die Verbraucher sich nun vorab hinreichend informieren können. Die notwendigen Regelungen zum Fahrbetrieb und Tarif können die Genehmigungsbehörden gemäß der Ermächtigungsgrundlage des § 47 Abs. 3 PBefG weiterhin treffen.

Zu Nr. 30 (§ 54)

Absatz 1 Satz 2 sind redaktionelle Anpassungen an die neue Systematisierung der öffentlichen Bedarfsverkehre und Anmietverkehre.

Zu Nr. 31 (§ 57)

In Abs. 1 wird neu in Nr. 2a eine Verordnungsermächtigung für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eingefügt, um aus Gründen des Verbraucherschutzes Regelungen zu Auskunftssystemen für den öffentlichen Verkehr zu treffen. Dies umfasst neben den Linienverkehr auch die Auskunft von Taxi- und gebündelten Bedarfsverkehren.

Zu Nr. 32 (§ 61):

In Absatz 1 Nr. 3. b), f) und g) werden Ordnungswidrigkeiten für gebündelte öffentliche Bedarfsverkehre und private Anmietverkehre neu definiert.

Zu Nr. 33 (§ 62)

Redaktionelle Folgeänderung.

Zu Nr. 34 (§ 64b)

Die Befugnisnorm für die Länder, Vorschriften für den Betrieb von Fahrzeugen bis max. neun Sitzplätzen in Bezug auf Fahrzeugemissionen zu treffen, wird aufgrund der neuen Befugnisse in § 47 Abs. 3 Nr. 6 und Nr. 7 PBefG aus

systematischen Gründen gestrichen. Diese Vorschrift erstreckt sich auf Taxen und auch auf Fahrzeuge des gebündelten öffentlichen Bedarfsverkehrs.

Zu Artikel 2 (Änderung des Umsatzsteuergesetzes UstG)

Es ist gerechtfertigt, dass auch der gebündelte Bedarfsverkehr nach § 47a PBefG nur den ermäßigten Umsatzsteuersatz von 7 % anwendet, weil er dem ÖPNV zuzurechnen ist.

Zu Artikel 3 (Änderung des Stromeinspeisungsgesetzes – StromStG)

Die Gleichstellung der Taxen und gebündelten Bedarfsverkehre mit den Linienverkehren in § 9c Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 StromStG ist gerechtfertigt, da sie gemeinsam eigen- oder gemeinschaftlich den ÖPNV für die Bevölkerung erbringen.

Zu Artikel 4 (Änderung des Fünften Sozialgesetzbuches – SGB V)

Bisher ist der Vorrang des ÖPNV bereits festgelegt, wenngleich die Beförderung von Patienten bislang faktisch außerhalb dessen erfolgt. Da nun der ÖPNV um Taxen- und gebündelten Bedarfsverkehr erweitert wird, ist klarzustellen, dass die am meisten geeignete und wirtschaftliche Beförderungsmöglichkeit zu wählen ist. Hierzu können insbesondere Aufgabenträger des ÖPNV eine geeignete Einrichtung zur Organisation dieser Transporte sein.

Zu Artikel 5 (Änderung des Neunten Sozialgesetzbuches – SGB IX)

Gemäß der bisherigen Definition des Nahverkehrs in § 230 Abs. 1 SGB IX ist die Nutzung des öffentlichen Bedarfsverkehrs kein Nahverkehr im Sinne des SGB IX. Folglich gäbe es keinen Anspruch auf kostenlose Mitnahme von schwerbehinderten Menschen nach § 228 Abs. 1 SGB IX und etwaiger Begleitpersonen und somit keinen gesetzlichen Erstattungsanspruch des

befördernden Unternehmens nach § 228 Abs. 7 SGB IX, obwohl gemäß § 8 Abs. 1 PBefG jetzt die öffentlichen Bedarfsverkehre gemäß § 8 Abs. 1 PBefG dem ÖPNV zuzurechnen sind. Aber auch bislang waren schon z.B. Anrufsammeltaxi über § 8 Abs. 2 PBefG dem ÖPNV zuzurechnen. Dies hat in der Praxis zu verschiedenen Rechtsunsicherheiten geführt.

In der Neuregelung des § 230 Abs. 1 Nr. 2a SGB IX wird ein umfassender Ansatz zur unentgeltlichen Beförderung von schwerbehinderten Menschen durch gebündelte Bedarfsverkehre geschaffen, weil sie auch als Nahverkehr im Sinne dieser Vorschrift gelten. Damit wird potenziell ein großer Markt für die Taxibranche geschaffen werden. Dies fördert auch die Bereitstellung von Spezialfahrzeugen für bzw. durch die Taxibranche.

Da der Markt an gebündelten Bedarfsverkehren sich erst entwickelt, können die finanziellen Aufwendungen hierfür noch nicht genannt werden. Teilweise wird aber dieser gerade auch im ländlichen Raum Aufgaben des bisherigen Linienverkehrs übernehmen. Insgesamt ist aber mit einer wachsenden Mobilität von Menschen mit Behinderungen zu rechnen, was durch die leichtere Nutzbarkeit des gebündelten Bedarfsverkehrs auch gefördert wird. Daher sind steigende Aufwendungen für die Freifahrt von Menschen mit Behinderungen sozialpolitisch erwünscht.

Eine Freifahrt im Taxi muss trotz dessen Zuordnung zum ÖPNV weiterhin den sozialgesetzlichen Regelungen, wie z.B. Arztfahrten gemäß dem SGB V, vorbehalten bleiben.

Zu Artikel 6 (Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung – (FeV)

Aufgrund der digitalen Techniken besteht für eine Ortskundeprüfung für Bedarfsverkehre jeder Form kein Bedarf mehr. Mit Streichung der Prüfung können außerdem Verkehrsunternehmen leichter Fahrer auf dem Arbeitsmarkt rekrutieren. Kostenintensive Anschaffungen von Büchern zur Ortskunde werden überflüssig. An die Stelle der Ortskundeprüfung tritt nach § 48 Abs. 4 Nr. 7 eine Prüfung zur Serviceorientierung gegenüber den Fahrgästen.

Zu Artikel 7 (Änderung der Straßenverkehrsordnung – StVO)

Das Halten in der zweiten Reihe soll auch aus Gründen der Gleichbehandlung gegenüber dem Taxenverkehr für gebündelte Bedarfsverkehre zugelassen werden. Gebündelte Bedarfsverkehre werden vielfach ähnliche Funktionen wie das Taxi wahrnehmen. Dies gilt insbesondere bei nahem Halten am Wohn- und Zielort, insbesondere für in der Mobilität eingeschränkte Personen. Das zulässige Halten an Bushaltestellen für Fahrzeuge der gebündelten Bedarfsverkehre erhöht die Flexibilität dieser Verkehrsform zu Gunsten der Fahrgäste. Diese Ziele werden durch die Änderungen in § 12 Abs. 4 Satz 3 und 4 StVO umgesetzt.

Zu Artikel 8 (Änderung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrzeugen im Personenverkehr – BOKraft)

Mit der Einfügung eines neuen Absatzes 3 in § 26 BOKraft sind die Fahrzeuge des gebündelten Bedarfsverkehrs besonders kenntlich zu machen. Taxen, die zusätzlich einen gebündelten Bedarfsverkehr erbringen, sind von diesen Vorgaben ausgenommen, da sie für Fahrgäste bereits kenntlich sind.

Die Buchungssichersicherheit für Fahrgäste im gebündelten Bedarfsverkehr wird in einem neuen § 28a BOKraft hinsichtlich des Fahrpreises (nebst Zuschlägen und Gebühren), der Wartezeit, der Wegstrecke und der Fahrzeit verbindlich geregelt.

I. Allgemeine Vorschriften	
§ 1 Sachlicher Geltungsbereich	
<p>(1) Den Vorschriften dieses Gesetzes unterliegt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsbussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen. Als Entgelt sind auch wirtschaftliche Vorteile anzusehen, die mittelbar für die Wirtschaftlichkeit einer auf diese Weise geförderten Erwerbstätigkeit erstrebt werden.</p> <p>(2) Diesem Gesetz unterliegen nicht Beförderungen</p> <p>1. mit Personenkraftwagen, wenn diese unentgeltlich sind oder das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt;</p> <p>2. mit Krankenkraftwagen, wenn damit kranke, verletzte oder sonstige hilfsbedürftige Personen befördert werden, die während der Fahrt einer medizinisch fachlichen Betreuung oder der besonderen Einrichtung des Krankenkraftwagens bedürfen oder bei denen solches auf Grund ihres Zustandes zu erwarten ist.</p>	<p>(1) Den Vorschriften dieses Gesetzes unterliegt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsbussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen. Als Entgelt sind auch wirtschaftliche Vorteile anzusehen, die mittelbar für die Wirtschaftlichkeit einer auf diese Weise geförderten Erwerbstätigkeit erstrebt werden.</p> <p>(2) Diesem Gesetz unterliegen nicht Beförderungen</p> <p>1. mit Personenkraftwagen, wenn diese unentgeltlich sind oder das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt <u>die Wegstreckenentschädigung gemäß § 5 Absatz 2 Satz 1 des Bundesreisekostengesetzes</u> nicht übersteigt;</p> <p>2. mit Krankenkraftwagen, wenn damit kranke, verletzte oder sonstige hilfsbedürftige Personen befördert werden, die während der Fahrt einer medizinisch fachlichen Betreuung oder der besonderen Einrichtung des Krankenkraftwagens bedürfen oder bei denen solches auf Grund ihres Zustandes zu erwarten ist.</p>
§ 2 Genehmigungspflicht	
<p>(1) Wer im Sinne des § 1 Abs. 1</p> <p>1. mit Straßenbahnen,</p> <p>2. mit Obussen,</p> <p>3. mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr (§§ 42 und 43) oder</p> <p>4. mit Kraftfahrzeugen im Gelegenheitsverkehr (§ 46)</p>	<p>(1) Wer im Sinne des § 1 Abs. 1</p> <p>1. mit Straßenbahnen,</p> <p>2. mit Obussen,</p> <p>3. mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr (§§ 42 und 43) oder</p> <p>4. mit Kraftfahrzeugen im <u>öffentlichen Bedarfsverkehr (§§ 47 und 47 a) Gelegenheitsverkehr (§ 46) oder</u></p>

<p>Personen befördert, muß im Besitz einer Genehmigung sein. Er ist Unternehmer im Sinne dieses Gesetzes.</p> <p>(2) Der Genehmigung bedarf auch</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. jede Erweiterung oder wesentliche Änderung des Unternehmens, 2. die Übertragung der aus der Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten (Genehmigungsübertragung) sowie 3. die Übertragung der Betriebsführung auf einen anderen. <p>(3) Abweichend von Absatz 2 Nr. 2 dürfen im Verkehr mit Taxen die aus der Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten nur übertragen werden, wenn gleichzeitig das ganze Unternehmen oder wesentliche selbständige und abgrenzbare Teile des Unternehmens übertragen werden.</p> <p>(4) Die Genehmigungsbehörde kann bei einem Linienverkehr nach § 43 dieses Gesetzes und bei Beförderungen nach § 1 Nr. 4 Buchstaben d und i der Freistellungs-Verordnung Befreiung vom Verbot der Mitnahme anderer Fahrgäste erteilen, wenn dies im öffentlichen Verkehrsinteresse geboten und mit Rücksicht auf bestehende öffentliche Verkehrseinrichtungen wirtschaftlich vertretbar ist.</p> <p>(5) Einer Genehmigung bedarf es nicht zum vorübergehenden Einsatz von Kraftfahrzeugen bei Notständen und Betriebsstörungen im Verkehr, insbesondere im Schienen-, Bergbahn- oder Obusverkehr. Wenn die Störungen</p>	<p><u>5. im Anmietverkehr (§ 49)</u></p> <p>Personen befördert, muß im Besitz einer Genehmigung sein. Er ist Unternehmer im Sinne dieses Gesetzes.</p> <p>(2) Der Genehmigung bedarf auch</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. jede Erweiterung oder wesentliche Änderung des Unternehmens, 2. die Übertragung der aus der Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten (Genehmigungsübertragung) sowie 3. die Übertragung der Betriebsführung auf einen anderen. <p>(3) Abweichend von Absatz 2 Nr. 2 dürfen im Verkehr mit Taxen die aus der Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten nur übertragen werden, wenn gleichzeitig das ganze Unternehmen oder wesentliche selbständige und abgrenzbare Teile des Unternehmens übertragen werden.</p> <p>(3)4 Die Genehmigungsbehörde kann bei einem Linienverkehr nach § 43 dieses Gesetzes und bei Beförderungen nach § 1 Nr. 4 Buchstaben d und i der Freistellungs-Verordnung Befreiung vom Verbot der Mitnahme anderer Fahrgäste erteilen, wenn dies im öffentlichen Verkehrsinteresse geboten und mit Rücksicht auf bestehende öffentliche Verkehrseinrichtungen wirtschaftlich vertretbar ist.</p> <p>(4)5 Einer Genehmigung bedarf es nicht zum vorübergehenden Einsatz von Kraftfahrzeugen bei Notständen und Betriebsstörungen im Verkehr, insbesondere im Schienen-, Bergbahn- oder Obusverkehr. Wenn die Störungen</p>
--	--

<p>länger als 72 Stunden dauern, haben die Unternehmer der von der Störung betroffenen Betriebe der Genehmigungsbehörde (§ 11) Art, Umfang und voraussichtliche Dauer eines solchen vorübergehenden Einsatzes von Kraftfahrzeugen unverzüglich mitzuteilen.</p> <p>(5a) Wer Gelegenheitsverkehre in der Form der Ausflugsfahrt (§ 48 Abs. 1) oder der Ferienziel-Reise (§ 48 Abs. 2) plant, organisiert und anbietet, dabei gegenüber den Teilnehmern jedoch eindeutig zum Ausdruck bringt, dass die Beförderungen nicht von ihm selbst, sondern von einem bestimmten Unternehmer, der Inhaber einer Genehmigung nach diesem Gesetz ist, durchgeführt werden, muss selbst nicht im Besitz einer Genehmigung sein.</p> <p>(6) Anstelle der Ablehnung einer Genehmigung kann im Fall einer Beförderung, die nicht alle Merkmale einer Verkehrsart oder Verkehrsform erfüllt, eine Genehmigung nach denjenigen Vorschriften dieses Gesetzes erteilt werden, denen diese Beförderung am meisten entspricht, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.</p> <p>(7) Zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel kann die Genehmigungsbehörde auf Antrag im Einzelfall Abweichungen von Vorschriften dieses Gesetzes oder von auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften für die Dauer von höchstens vier Jahren genehmigen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.</p>	<p>länger als 72 Stunden dauern, haben die Unternehmer der von der Störung betroffenen Betriebe der Genehmigungsbehörde (§ 11) Art, Umfang und voraussichtliche Dauer eines solchen vorübergehenden Einsatzes von Kraftfahrzeugen unverzüglich mitzuteilen.</p> <p>(4a5a) Wer Gelegenheitsverkehre in der Form der Ausflugsfahrt (<u>§ 49a Abs. 1</u> § 48 Abs. 1) oder der Ferienziel-Reise (§ 48 Abs. 2) plant, organisiert und anbietet, dabei gegenüber den Teilnehmern jedoch eindeutig zum Ausdruck bringt, dass die Beförderungen nicht von ihm selbst, sondern von einem bestimmten Unternehmer, der Inhaber einer Genehmigung nach diesem Gesetz ist, durchgeführt werden, muss selbst nicht im Besitz einer Genehmigung sein.</p> <p>(56) Anstelle der Ablehnung einer Genehmigung kann im Fall einer Beförderung, die nicht alle Merkmale einer Verkehrsart oder Verkehrsform erfüllt, eine Genehmigung nach denjenigen Vorschriften dieses Gesetzes erteilt werden, denen diese Beförderung am meisten entspricht, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.</p> <p>(67) Zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel kann die Genehmigungsbehörde auf Antrag im Einzelfall Abweichungen von Vorschriften dieses Gesetzes oder von auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften für die Dauer von höchstens vier Jahren genehmigen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.</p>
<p>§ 3 Unternehmer</p>	
<p>(1) Die Genehmigung wird dem Unternehmer für einen bestimmten Verkehr (§ 9) und für seine Person (natürliche oder juristische Person) erteilt.</p>	<p>(1) Die Genehmigung wird dem Unternehmer für einen bestimmten Verkehr (§ 9) und für seine Person (natürliche oder juristische Person) erteilt.</p>

<p>(2) Der Unternehmer oder derjenige, auf den die Betriebsführung übertragen worden ist, muß den Verkehr im eigenen Namen, unter eigener Verantwortung und für eigene Rechnung betreiben. Die von der Landesregierung bestimmte Behörde kann in Einzelfällen Ausnahmen zulassen.</p> <p>(3) Sollen Straßenbahnbetriebsanlagen von einem anderen als dem Unternehmer gebaut werden, kann die Genehmigung für ihren Bau und für die Linienführung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1) dem anderen erteilt werden; die für den Unternehmer geltenden Vorschriften des Gesetzes und der auf Grund des Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen sind entsprechend anzuwenden.</p>	<p>(2) Der Unternehmer oder derjenige, auf den die Betriebsführung übertragen worden ist, muß den Verkehr im eigenen Namen, unter eigener Verantwortung und für eigene Rechnung betreiben. Die von der Landesregierung bestimmte Behörde kann in Einzelfällen Ausnahmen zulassen.</p> <p><u>(2a) Unternehmer ist auch ein Vermittler von Verkehrsleistungen, soweit er die Modalitäten des Verkehrs, den Tarif und die Qualität des Verkehrs entscheidend organisiert oder gegenüber den Fahrgästen nicht eindeutig zum Ausdruck bringt, dass die Beförderungen nicht von ihm selbst, sondern von einem bestimmten Unternehmen, der Inhaber einer Genehmigung nach diesem Gesetz ist, durchgeführt werden.</u></p> <p>(3) Sollen Straßenbahnbetriebsanlagen von einem anderen als dem Unternehmer gebaut werden, kann die Genehmigung für ihren Bau und für die Linienführung (§ 9 Abs. 1 Nr. 1) dem anderen erteilt werden; die für den Unternehmer geltenden Vorschriften des Gesetzes und der auf Grund des Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen sind entsprechend anzuwenden.</p>
<p>§ 4 Straßenbahnen, Obusse, Kraftfahrzeuge</p>	
<p>(1) Straßenbahnen sind Schienenbahnen, die</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. den Verkehrsraum öffentlicher Straßen benutzen und sich mit ihren baulichen und betrieblichen Einrichtungen sowie in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs anpassen oder 2. einen besonderen Bahnkörper haben und in der Betriebsweise den unter Nummer 1 bezeichneten Bahnen gleichen oder ähneln und ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienen. 	<p>(1) Straßenbahnen sind Schienenbahnen, die</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. den Verkehrsraum öffentlicher Straßen benutzen und sich mit ihren baulichen und betrieblichen Einrichtungen sowie in ihrer Betriebsweise der Eigenart des Straßenverkehrs anpassen oder 2. einen besonderen Bahnkörper haben und in der Betriebsweise den unter Nummer 1 bezeichneten Bahnen gleichen oder ähneln und ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienen.

<p>(2) Als Straßenbahnen gelten auch Bahnen, die als Hoch- und Untergrundbahnen, Schwebbahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart angelegt sind oder angelegt werden, ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienen und nicht Bergbahnen oder Seilbahnen sind.</p> <p>(3) Obusse im Sinne dieses Gesetzes sind elektrisch angetriebene, nicht an Schienen gebundene Straßenfahrzeuge, die ihre Antriebsenergie einer Fahrleitung entnehmen.</p> <p>(4) Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind Straßenfahrzeuge, die durch eigene Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Schienen oder eine Fahrleitung gebunden zu sein, und zwar sind</p> <ol style="list-style-type: none">1. Personenkraftwagen: Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von nicht mehr als neun Personen (einschließlich Fahrer) geeignet und bestimmt sind,2. Kraftomnibusse: Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von mehr als neun Personen (einschließlich Fahrer) geeignet und bestimmt sind,3. Lastkraftwagen: Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Einrichtung zur Beförderung von Gütern bestimmt sind. <p>(5) Anhänger, die von den in Absatz 1 bis 4 genannten Fahrzeugen zur Personenbeförderung mitgeführt werden, sind den sie bewegenden Fahrzeugen gleichgestellt.</p>	<p>(2) Als Straßenbahnen gelten auch Bahnen, die als Hoch- und Untergrundbahnen, Schwebbahnen oder ähnliche Bahnen besonderer Bauart angelegt sind oder angelegt werden, ausschließlich oder überwiegend der Beförderung von Personen im Orts- oder Nachbarschaftsbereich dienen und nicht Bergbahnen oder Seilbahnen sind.</p> <p>(3) Obusse im Sinne dieses Gesetzes sind elektrisch angetriebene, nicht an Schienen gebundene Straßenfahrzeuge, die ihre Antriebsenergie einer Fahrleitung entnehmen.</p> <p>(4) Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind Straßenfahrzeuge, die durch eigene Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Schienen oder eine Fahrleitung gebunden zu sein, und zwar sind</p> <ol style="list-style-type: none">1. Personenkraftwagen: Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von nicht mehr als neun Personen (einschließlich Fahrer) geeignet und bestimmt sind,2. Kraftomnibusse: Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Ausstattung zur Beförderung von mehr als neun Personen (einschließlich Fahrer) geeignet und bestimmt sind,3. Lastkraftwagen: Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Einrichtung zur Beförderung von Gütern bestimmt sind. <p>(5) Anhänger, die von den in Absatz 1 bis 4 genannten Fahrzeugen zur Personenbeförderung mitgeführt werden, sind den sie bewegenden Fahrzeugen gleichgestellt.</p>
---	---

<p>(6) Krankenkraftwagen im Sinne dieses Gesetzes sind Fahrzeuge, die für Krankentransport oder Notfallrettung besonders eingerichtet und nach dem Fahrzeugschein als Krankenkraftwagen anerkannt sind.</p>	<p>(6) Krankenkraftwagen im Sinne dieses Gesetzes sind Fahrzeuge, die für Krankentransport oder Notfallrettung besonders eingerichtet und nach dem Fahrzeugschein als Krankenkraftwagen anerkannt sind.</p>
<p>§ 5 Dokumente</p>	
<p>Genehmigungen, einstweilige Erlaubnisse und Bescheinigungen oder deren Widerruf nach diesem Gesetz oder nach einer auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnung oder Allgemeinen Verwaltungsvorschrift sind schriftlich zu erteilen. Die elektronische Form ist ausgeschlossen. Abweichend von Satz 1 kann in den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen und Allgemeinen Verwaltungsvorschriften vorgesehen werden, dass Genehmigungen, einstweilige Erlaubnisse und Bescheinigungen auch in elektronischer Form mit einer dauerhaft überprüfbarer Signatur nach § 37 Abs. 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes erteilt werden können.</p>	<p>Genehmigungen, einstweilige Erlaubnisse und Bescheinigungen oder deren Widerruf nach diesem Gesetz oder nach einer auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnung oder Allgemeinen Verwaltungsvorschrift sind schriftlich zu erteilen. Die elektronische Form ist ausgeschlossen. Abweichend von Satz 1 kann in den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen und Allgemeinen Verwaltungsvorschriften vorgesehen werden, dass Genehmigungen, einstweilige Erlaubnisse und Bescheinigungen auch in elektronischer Form mit einer dauerhaft überprüfbarer Signatur nach § 37 Abs. 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes erteilt werden können.</p>
	<p>§ 5a Daten zum Verkehrsangebot</p>
	<p><u>(1) Unternehmen, die Linienverkehr oder gebündelte öffentliche Bedarfsverkehre nach anbieten, sind verpflichtet, gemäß den Vorgaben der Delegierten Verordnung 2017/1926 der Kommission zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU Daten über Fahrpläne, aktuelle Betriebszustände und Buchmöglichkeiten den Genehmigungsbehörden und allen Anbietern von Auskunftssystemen auf Anforderung diskriminierungsfrei und unentgeltlich in elektronischer Form zur Verfügung zu stellen.</u></p> <p><u>(2) Betreiber von digitalen Auskunftssystemen haften dem Fahrgast dafür, dass die verfügbaren und übermittelten Daten richtig und vollständig dargestellt werden. Fahrtempfehlungen müssen auf objektiven Kriterien wie insbesondere Fahrzeit, Umsteigenotwendigkeit, Komfort, Barrierefreiheit und Fahrpreis beruhen.</u></p>
	<p>§ 5b Daten zur Verkehrsnachfrage</p>

	<p><u>(1) Bei Beförderungen haben Unternehmer nach § 2 Absatz 6a der Genehmigungsbehörde und der zuständigen Behörde gemäß der VO (EG) Nr. 1370/2007 auf Anforderung die Daten zur Verkehrsnachfrage, insbesondere</u></p> <p><u>1. Start und Ziel der jeweiligen Fahrten,</u></p> <p><u>2. Zeitlage und Dauer der Fahrten,</u></p> <p><u>3. Anzahl der beförderten Personen je Fahrt und Teilstrecke und</u></p> <p><u>4. Wagentyp und Antriebsart des für die Fahrt genutzten Fahrzeugs zu übermitteln.</u></p> <p><u>(2) Für den Fall, dass die Daten auch Rückschlüsse auf Personen ermöglichen, sind diese in geeigneter Form durch den Unternehmer zu anonymisieren.</u></p> <p><u>(3) Die Behörden stellen bei Nutzung der Daten sicher, dass Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse des Unternehmers gewahrt bleiben.</u></p>
<p>§ 6 Umgehungsverbot</p>	
<p>Die Verpflichtungen des Unternehmers nach diesem Gesetz werden durch rechtsgeschäftliche oder firmenrechtliche Gestaltungen oder Scheintatbestände, die zur Umgehung der Bestimmungen des Gesetzes geeignet sind, nicht berührt.</p>	<p>Die Verpflichtungen des Unternehmers nach diesem Gesetz werden durch rechtsgeschäftliche oder firmenrechtliche Gestaltungen oder Scheintatbestände, die zur Umgehung der Bestimmungen des Gesetzes geeignet sind, nicht berührt.</p>
<p>§ 7 Beförderung von Personen auf Lastkraftwagen und auf Anhängern hinter Lastkraftwagen und Zugmaschinen</p>	
<p>(1) Zu einer Personenbeförderung, die nach diesem Gesetz genehmigungspflichtig ist, dürfen Lastkraftwagen sowie Anhänger jeder Art hinter Lastkraftwagen oder hinter Zugmaschinen nicht verwendet werden.</p> <p>(2) Die Genehmigungsbehörde kann in Einzelfällen Ausnahmen zulassen.</p>	<p>(1) Zu einer Personenbeförderung, die nach diesem Gesetz genehmigungspflichtig ist, dürfen Lastkraftwagen sowie Anhänger jeder Art hinter Lastkraftwagen oder hinter Zugmaschinen nicht verwendet werden.</p> <p>(2) Die Genehmigungsbehörde kann in Einzelfällen Ausnahmen zulassen.</p>

§ 8 Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr

(1) Öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

(2) Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der in Absatz 1 genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet.

(3) Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten

(1) Öffentlicher Personenverkehr im Sinne dieses Gesetzes ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr sowie im öffentlichen Bedarfsverkehr, die fortlaufend und diskriminierungsfrei für die Allgemeinheit erbracht wird. Diese liegt vor, wenn er überwiegend dazu bestimmt ist, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

~~(2) Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der in Absatz 1 genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet.~~

~~(3)~~ Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten

Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln.

(3a) Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach Absatz 3 Satz 1 obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der unter den Voraussetzungen des Absatzes 3 Satz 6 zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet.

Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln.

(2a) Die Genehmigungsbehörde stellt die Umsetzung der öffentlichen Verkehrsinteressen nach pflichtgemäßem Ermessen sicher, insbesondere durch

a) Erhaltung und Weiterentwicklung eines funktionsfähigen und leistungsfähigen öffentlichen Verkehrs im Dienst der Bevölkerung mit allen Verkehrsformen dieses Gesetzes,

b) Gewährleistung der Wirtschaftlichkeit der genehmigten Verkehrsformen zur optimalen Deckung der unterschiedlichen Bedarfe der Bevölkerung,

c) Unterstützung der vom Aufgabenträger in einem Nahverkehrsplan definierten und zu gewährleistenden ausreichenden Verkehrsbedienung, der unter den Voraussetzungen des Absatzes 2 Satz 6 zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet,

d) Berücksichtigung einer flächendeckenden und erschwinglichen Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln,

e) Abstimmung und Integration der Verkehrsarten und Verkehrsformen in das Gesamtnetz des ÖPNV unter Wahrung ihres jeweiligen Charakters,

f) Berücksichtigung der gesetzlichen und sonstigen Vorgaben zu Umwelt- und Klimaschutz und

(3b) Für Vereinbarungen von Verkehrsunternehmen und für Beschlüsse und Empfehlungen von Vereinigungen dieser Unternehmen gilt § 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen nicht, soweit sie dem Ziel dienen, für eine Integration der Nahverkehrsbedienung, insbesondere für Verkehrskooperationen, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne, zu sorgen. Sie bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Anmeldung bei der Genehmigungsbehörde. Für Vereinigungen von Unternehmen, die Vereinbarungen, Beschlüsse und Empfehlungen im Sinne von Satz 1 treffen, gilt § 19 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 2 Nummer 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen entsprechend. Verfügungen der Kartellbehörde, die solche Vereinbarungen, Beschlüsse oder Empfehlungen betreffen, ergehen im Benehmen mit der zuständigen Genehmigungsbehörde.

(4) Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind eigenwirtschaftlich zu erbringen. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden. Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des

g) ressourcenschonende Ausnutzung der öffentlichen Verkehrsinfrastrukturen gemäß den Vorgaben des intelligenten Verkehrssystems, Gesetz v. 11.06.2013.

~~(2b3b)~~ Für Vereinbarungen von Verkehrsunternehmen und für Beschlüsse und Empfehlungen von Vereinigungen dieser Unternehmen gilt § 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen nicht, soweit sie dem Ziel dienen, für eine Integration der Nahverkehrsbedienung, insbesondere für Verkehrskooperationen, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne, zu sorgen. Sie bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Anmeldung bei der Genehmigungsbehörde. Für Vereinigungen von Unternehmen, die Vereinbarungen, Beschlüsse und Empfehlungen im Sinne von Satz 1 treffen, gilt § 19 Absatz 1 in Verbindung mit Absatz 2 Nummer 1 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen entsprechend. Verfügungen der Kartellbehörde, die solche Vereinbarungen, Beschlüsse oder Empfehlungen betreffen, ergehen im Benehmen mit der zuständigen Genehmigungsbehörde.

(34) Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind eigenwirtschaftlich zu erbringen. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen, deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichsleistungen auf der Grundlage von allgemeinen Vorschriften nach Artikel 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) und sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne, soweit diese keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 darstellen und keine ausschließlichen Rechte gewährt werden. Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des

<p>Ausbildungsverkehrs nach § 45a sind aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausgenommen.</p>	<p>Ausbildungsverkehrs nach § 45a sind aus dem Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ausgenommen.</p>
<p>§ 8a Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge</p>	
<p>(1) Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung für eine Gesamtleistung nach § 8a Absatz 2 Satz 4 oder für eine Teilleistung nicht entsprechend § 8 Absatz 4 Satz 1 möglich ist, ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maßgebend. Die zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (zuständige Behörde) kann zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung allgemeine Vorschriften im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlassen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge nach Maßgabe des Artikels 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erteilen. Wer zuständige Behörde ist, richtet sich nach dem Landesrecht; sie soll grundsätzlich mit dem Aufgabenträger nach § 8 Absatz 3 identisch sein.</p>	<p>(1) Soweit eine ausreichende Verkehrsbedienung für eine Gesamtleistung nach § 8a Absatz 2 Satz 4 oder für eine Teilleistung nicht entsprechend § 8 Absatz 4 <u>§ 8 Abs. 3</u> Satz 1 möglich ist, ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maßgebend. Die zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (zuständige Behörde) kann zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung allgemeine Vorschriften im Sinne des Artikels 3 Absatz 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlassen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge nach Maßgabe des Artikels 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erteilen. Wer zuständige Behörde ist, richtet sich nach dem Landesrecht; sie soll grundsätzlich mit dem Aufgabenträger nach <u>§ 8 Abs. 2 Absatz 3</u> identisch sein.</p>
<p>(2) Sind öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder mit Kraftfahrzeugen zugleich öffentliche Aufträge im Sinne des § 103 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen, gilt der Teil 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen. Die zuständige Behörde ist auch in diesem Fall zur Veröffentlichung nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (Vorabbekanntmachung) verpflichtet; die Veröffentlichung soll nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen und hat den Hinweis auf die Antragsfrist in § 12 Absatz 6 zu enthalten. In der Vorabbekanntmachung sollen die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards angegeben werden. Es kann angegeben werden, inwieweit eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist (Netz, Teilnetz, Linienbündel, Linie). Die Angaben können auch durch Verweis auf bestimmte Inhalte des Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 oder durch Verweis auf andere öffentlich zugängliche Dokumente geleistet werden.</p>	<p>(2) Sind öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den Verkehr <u>Linienverkehr</u> mit Straßenbahnen, Obussen oder mit Kraftfahrzeugen <u>oder für den öffentlichen Bedarfsverkehr</u> zugleich öffentliche Aufträge im Sinne des § 103 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen, gilt der Teil 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen. Die zuständige Behörde ist auch in diesem Fall zur Veröffentlichung nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (Vorabbekanntmachung) verpflichtet; die Veröffentlichung soll nicht früher als 27 Monate vor Betriebsbeginn erfolgen und hat den Hinweis auf die Antragsfrist in § 12 Absatz 6 zu enthalten. In der Vorabbekanntmachung sollen die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards angegeben werden. <u>Für den gebündelten Bedarfsverkehr nach § 47a sind zusätzlich Standards für die Bedienung im Sinne von Kontinuität, Verlässlichkeit und Zugänglichkeit anzugeben. Der Aufgabenträger kann in Übereinstimmung mit dem Landesrecht die Anwendung repräsentativer Tarifverträge als Anforderung in die</u></p>

<p>(3) Die zuständige Behörde ist unter den in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 genannten Voraussetzungen befugt, Verkehrsleistungen im Nahverkehr nach Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 selbst zu erbringen oder nach Artikel 5 Absatz 2 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt zu vergeben.</p> <p>(4) Bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 3 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder mit Kraftfahrzeugen sind die Interessen des Mittelstandes angemessen zu berücksichtigen. Bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind Leistungen in Lose aufgeteilt zu vergeben.</p> <p>(5) Beabsichtigt die zuständige Behörde, Verkehrsleistungen im Nahverkehr selbst zu erbringen oder nach Artikel 5 Absatz 2 oder 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt zu vergeben, so hat sie interessierte Unternehmer auf Antrag über die Gründe für die beabsichtigte Entscheidung zu informieren. Der Antrag ist innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach der Vorabbenachrichtigung zu stellen.</p>	<p><u>Vorabbenachrichtigung aufnehmen.</u> Es kann angegeben werden, inwieweit eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist (Netz, Teilnetz, Linienbündel, Linie, <u>Verkehrsraum</u>). Die Angaben können auch durch Verweis auf bestimmte Inhalte des Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Abs. 2 Absatz 3 oder durch Verweis auf andere öffentlich zugängliche Dokumente geleistet werden.</p> <p>(3) Die zuständige Behörde ist unter den in der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 genannten Voraussetzungen befugt, Verkehrsleistungen im Nahverkehr nach Artikel 5 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 selbst zu erbringen oder nach Artikel 5 Absatz 2 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt zu vergeben.</p> <p>(4) Bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 3 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder mit Kraftfahrzeugen <u>sowie den öffentlichen Bedarfsverkehr</u> sind die Interessen des Mittelstandes angemessen zu berücksichtigen. Bei der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind Leistungen in Lose aufgeteilt zu vergeben.</p> <p>(5) Beabsichtigt die zuständige Behörde, Verkehrsleistungen im Nahverkehr selbst zu erbringen oder nach Artikel 5 Absatz 2 oder 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt zu vergeben, so hat sie interessierte Unternehmer auf Antrag über die Gründe für die beabsichtigte Entscheidung zu informieren. Der Antrag ist innerhalb einer Frist von sechs Monaten nach der Vorabbenachrichtigung zu stellen.</p>
--	---

<p>(6) Die Unternehmen können verlangen, dass die zuständige Behörde die Bestimmungen über die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge einhält.</p> <p>(7) Die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 2 bis 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen unterliegt der Nachprüfung nach Teil 4 Kapitel 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen. Die Prüfungsmöglichkeiten der Aufsichtsbehörde der zuständigen Behörde bleiben unberührt.</p> <p>(8) Die zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 kann in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewähren. Das ausschließliche Recht darf sich nur auf den Schutz der Verkehrsleistungen beziehen, die Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind. Die zuständige Behörde bestimmt hierbei den räumlichen und zeitlichen Geltungsbereich sowie die Art der Personenverkehrsdienstleistungen, die unter Ausschluss anderer Betreiber zu erbringen sind. Dabei dürfen solche Verkehre, die das Fahrgastpotenzial der geschützten Verkehre nur unerheblich beeinträchtigen, nicht ausgeschlossen werden.</p>	<p>(6) Die Unternehmen können verlangen, dass die zuständige Behörde die Bestimmungen über die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge einhält.</p> <p>(7) Die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 2 bis 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen <u>sowie den öffentlichen Bedarfsverkehr</u> unterliegt der Nachprüfung nach Teil 4 Kapitel 2 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen. Die Prüfungsmöglichkeiten der Aufsichtsbehörde der zuständigen Behörde bleiben unberührt.</p> <p>(8) Die zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 <u>für Linienverkehre und öffentliche Bedarfsverkehre</u> kann in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gewähren. Das ausschließliche Recht darf sich nur auf den Schutz der Verkehrsleistungen beziehen, die Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind. Die zuständige Behörde bestimmt hierbei den räumlichen und zeitlichen Geltungsbereich sowie die Art der Personenverkehrsdienstleistungen, die unter Ausschluss anderer Betreiber zu erbringen sind. Dabei dürfen solche Verkehre, die das Fahrgastpotenzial der geschützten Verkehre nur unerheblich beeinträchtigen, nicht ausgeschlossen werden.</p>
<p>§ 8b Wettbewerbliches Vergabeverfahren</p>	
<p>(1) Ein wettbewerbliches Vergabeverfahren nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 muss die Anforderungen nach den Absätzen 2 bis 7 erfüllen.</p> <p>(2) Die Bekanntmachung über das vorgesehene wettbewerbliche Vergabeverfahren muss allen in Betracht kommenden Bietern zugänglich sein. Sie</p>	<p>(1) Ein wettbewerbliches Vergabeverfahren nach Artikel 5 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 muss die Anforderungen nach den Absätzen 2 bis 7 erfüllen.</p> <p>(2) Die Bekanntmachung über das vorgesehene wettbewerbliche Vergabeverfahren muss allen in Betracht kommenden Bietern zugänglich sein. Sie</p>

<p>kann auf der Internetseite www.bund.de veröffentlicht werden. Die Bekanntmachung muss alle für die Teilnahme an dem Vergabeverfahren erforderlichen Informationen enthalten, insbesondere Informationen über</p> <ol style="list-style-type: none">1. den vorgesehenen Ablauf des wettbewerblichen Vergabeverfahrens,2. vorzulegende Nachweise der Fachkunde, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit (Eignungsnachweis),3. Anforderungen an die Übermittlung von Unterlagen sowie4. Zuschlagskriterien einschließlich deren vorgesehener Gewichtung. <p>(3) Die Dienstleistungen sind eindeutig und umfassend zu beschreiben, so dass alle in Betracht kommenden Bieter die Beschreibung im gleichen Sinne verstehen müssen und miteinander vergleichbare Angebote zu erwarten sind. Fristen sind unter Berücksichtigung der Komplexität der Dienstleistungen angemessen zu setzen.</p> <p>(4) Die Teilnehmer an dem wettbewerblichen Vergabeverfahren sind gleich zu behandeln. Der Zuschlag ist auf das unter Berücksichtigung aller Umstände wirtschaftlichste Angebot zu erteilen.</p> <p>(5) Werden Unteraufträge zugelassen, kann vorgegeben werden, dass die Übertragung von Unteraufträgen nach wettbewerblichen Grundsätzen vorzunehmen ist.</p> <p>(6) Das Vergabeverfahren ist vom Beginn fortlaufend zu dokumentieren. Alle wesentlichen Entscheidungen sind zu begründen.</p>	<p>kann auf der Internetseite www.bund.de veröffentlicht werden. Die Bekanntmachung muss alle für die Teilnahme an dem Vergabeverfahren erforderlichen Informationen enthalten, insbesondere Informationen über</p> <ol style="list-style-type: none">1. den vorgesehenen Ablauf des wettbewerblichen Vergabeverfahrens,2. vorzulegende Nachweise der Fachkunde, Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit (Eignungsnachweis),3. Anforderungen an die Übermittlung von Unterlagen sowie4. Zuschlagskriterien einschließlich deren vorgesehener Gewichtung. <p>(3) Die Dienstleistungen sind eindeutig und umfassend zu beschreiben, so dass alle in Betracht kommenden Bieter die Beschreibung im gleichen Sinne verstehen müssen und miteinander vergleichbare Angebote zu erwarten sind. Fristen sind unter Berücksichtigung der Komplexität der Dienstleistungen angemessen zu setzen.</p> <p>(4) Die Teilnehmer an dem wettbewerblichen Vergabeverfahren sind gleich zu behandeln. Der Zuschlag ist auf das unter Berücksichtigung aller Umstände wirtschaftlichste Angebot zu erteilen.</p> <p>(5) Werden Unteraufträge zugelassen, kann vorgegeben werden, dass die Übertragung von Unteraufträgen nach wettbewerblichen Grundsätzen vorzunehmen ist.</p> <p>(6) Das Vergabeverfahren ist vom Beginn fortlaufend zu dokumentieren. Alle wesentlichen Entscheidungen sind zu begründen.</p>
---	---

<p>(7) Der Aufgabenträger hat die nicht berücksichtigten Bieter über den Namen des ausgewählten Unternehmens, über die Gründe für ihre Nichtberücksichtigung und über den frühesten Zeitpunkt der Beauftragung unverzüglich zu informieren. Die §§ 134 und 135 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen gelten entsprechend.</p>	<p>(7) Der Aufgabenträger hat die nicht berücksichtigten Bieter über den Namen des ausgewählten Unternehmens, über die Gründe für ihre Nichtberücksichtigung und über den frühesten Zeitpunkt der Beauftragung unverzüglich zu informieren. Die §§ 134 und 135 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen gelten entsprechend.</p>
<p>II. Genehmigung</p>	
<p>§ 9 Umfang der Genehmigung</p>	
<p>(1) Die Genehmigung wird erteilt</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. bei einem Verkehr mit Straßenbahnen für den Bau, den Betrieb und die Linienführung, 2. bei einem Verkehr mit Obussen für den Bau, den Betrieb und die Linienführung, 3. bei einem Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen für die Einrichtung, die Linienführung und den Betrieb, 4. bei einem Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen für den Betrieb, 5. bei einem Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen für die Form des Gelegenheitsverkehrs und den Betrieb mit bestimmten Kraftfahrzeugen unter Angabe ihrer amtlichen Kennzeichen. <p>(2) Soweit es die Zielsetzung des § 8 erfordert, kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 bis 3 die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden.</p> <p>(3) (weggefallen)</p>	<p>(1) Die Genehmigung wird erteilt</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. bei einem Verkehr mit Straßenbahnen für den Bau, den Betrieb und die Linienführung, 2. bei einem Verkehr mit Obussen für den Bau, den Betrieb und die Linienführung, 3. bei einem Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen für die Einrichtung, die Linienführung und den Betrieb, 4. bei einem <u>Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen öffentlichen Bedarfsverkehrs für den Betrieb mit bestimmten Fahrzeugen unter Angabe ihrer amtlichen Kennzeichen und für ein bestimmtes Bedienegebiet,</u> 5. bei einem <u>Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen für die Form des Gelegenheitsverkehrs und Anmietverkehrs für den Betrieb mit bestimmten Kraftfahrzeugen unter Angabe ihrer amtlichen Kennzeichen.</u> <p>(2) Soweit es die Zielsetzung des § 8 erfordert, kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 bis 3 die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden.</p>

<p>(4) (weggefallen)</p>	<p>(3) (weggefallen)</p> <p>(4) (weggefallen)</p>
<p>§ 10 Entscheidung in Zweifelsfällen</p>	
<p>Entstehen Zweifel darüber, ob eine Personenbeförderung den Vorschriften dieses Gesetzes unterliegt oder welcher Verkehrsart oder Verkehrsform ein Verkehr zugehört oder wer Unternehmer im Sinne des § 3 Abs. 1 und 2 ist, so entscheidet die für den Sitz des Unternehmers zuständige, von der Landesregierung bestimmte Behörde.</p>	<p>Entstehen Zweifel darüber, ob eine Personenbeförderung den Vorschriften dieses Gesetzes unterliegt oder welcher Verkehrsart oder Verkehrsform ein Verkehr zugehört oder wer Unternehmer im Sinne des § 3 Abs. 1 und 2 ist, so entscheidet die für den Sitz des Unternehmers zuständige, von der Landesregierung bestimmte Behörde.</p>
<p>§ 11 Genehmigungsbehörden</p>	
<p>(1) Die Genehmigung erteilt die von der Landesregierung bestimmte Behörde.</p> <p>(2) Zuständig ist</p> <p>1. bei einem Straßenbahn-, Obusverkehr oder einem Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen die Genehmigungsbehörde, in deren Bezirk der Verkehr ausschließlich betrieben werden soll,</p> <p>2. bei einem Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen die Genehmigungsbehörde, in deren Bezirk der Unternehmer seinen Sitz oder seine Niederlassung im Sinne des Handelsrechts hat.</p>	<p>(1) Die Genehmigung erteilt die von der Landesregierung bestimmte Behörde.</p> <p>(2) Zuständig ist</p> <p>1. bei einem Straßenbahn-, Obusverkehr oder einem Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen die Genehmigungsbehörde, in deren Bezirk der Verkehr ausschließlich <u>überwiegend</u> betrieben werden soll,</p> <p>2. bei einem Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen <u>beim öffentlichen Bedarfsverkehr</u> die Genehmigungsbehörde, in deren Bezirk der Unternehmer seinen Sitz oder seine Niederlassung im Sinne des Handelsrechts hat <u>das Bediengebiet ganz oder überwiegend gelegen ist,</u></p> <p>3. <u>beim Anmietverkehr die Genehmigungsbehörde, in deren Bezirk der Unternehmer seinen Sitz oder seine Niederlassung im Sinne des Handelsrechts hat.</u></p>

<p>(3) Soll ein Straßenbahn-, Obusverkehr oder ein Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen in den Bezirken mehrerer Genehmigungsbehörden desselben Landes betrieben werden, so ist die Genehmigungsbehörde zuständig, in deren Bezirk die Linie ihren Ausgangspunkt hat. Bestehen Zweifel über die Zuständigkeit, so wird die zuständige Genehmigungsbehörde von der von der Landesregierung bestimmten Behörde benannt. Die zuständige Genehmigungsbehörde trifft ihre Entscheidung im Einvernehmen mit den an der Linienführung beteiligten Genehmigungsbehörden; Genehmigungsbehörden, deren Bezirke im Transit durchfahren werden, sind nicht zu beteiligen. Kommt ein Einvernehmen nicht zustande, so entscheidet die von der Landesregierung bestimmte Behörde.</p> <p>(4) Soll ein Straßenbahn-, Obusverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen in mehreren Ländern betrieben werden, so ist Absatz 3 Satz 1 und 3 entsprechend anzuwenden. Bestehen zwischen den beteiligten Ländern Zweifel über die Zuständigkeit und kommt eine Einigung der obersten Landesverkehrsbehörden darüber nicht zustande, so entscheidet auf Antrag einer beteiligten obersten Landesverkehrsbehörde das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Das gleiche gilt, wenn über die Entscheidung eines Genehmigungsantrags zwischen den Genehmigungsbehörden der beteiligten Länder ein Einvernehmen nicht hergestellt und auch ein Einvernehmen zwischen den obersten Landesverkehrsbehörden darüber nicht erzielt werden kann.</p>	<p>(3) Soll ein Straßenbahn-, Obusverkehr oder ein Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen in den Bezirken mehrerer Genehmigungsbehörden desselben Landes betrieben werden, so ist die Genehmigungsbehörde zuständig, in deren Bezirk die Linie ihren Ausgangspunkt hat. Bestehen Zweifel über die Zuständigkeit, so wird die zuständige Genehmigungsbehörde von der von der Landesregierung bestimmten Behörde benannt. Die zuständige Genehmigungsbehörde trifft ihre Entscheidung im Einvernehmen mit den an der Linienführung beteiligten Genehmigungsbehörden; Genehmigungsbehörden, deren Bezirke im Transit durchfahren werden, sind nicht zu beteiligen. Kommt ein Einvernehmen nicht zustande, so entscheidet die von der Landesregierung bestimmte Behörde.</p> <p>(4) Soll ein Straßenbahn-, Obusverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen in mehreren Ländern betrieben werden, so ist Absatz 3 Satz 1 und 3 entsprechend anzuwenden. Bestehen zwischen den beteiligten Ländern Zweifel über die Zuständigkeit und kommt eine Einigung der obersten Landesverkehrsbehörden darüber nicht zustande, so entscheidet auf Antrag einer beteiligten obersten Landesverkehrsbehörde das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Das gleiche gilt, wenn über die Entscheidung eines Genehmigungsantrags zwischen den Genehmigungsbehörden der beteiligten Länder ein Einvernehmen nicht hergestellt und auch ein Einvernehmen zwischen den obersten Landesverkehrsbehörden darüber nicht erzielt werden kann.</p>
<p>§ 12 Antragstellung</p>	
<p>(1) Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung soll enthalten</p> <p>1. in allen Fällen</p> <p>a) Namen sowie Wohn- und Betriebsitz des Antragstellers, bei natürlichen Personen außerdem Geburtstag und Geburtsort,</p>	<p>(1) Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung soll enthalten</p> <p>1. in allen Fällen</p> <p>a) Namen sowie Wohn- und Betriebsitz des Antragstellers, bei natürlichen Personen außerdem Geburtstag und Geburtsort,</p>

<p>b) Angaben darüber, ob der Antragsteller bereits eine Genehmigung für eine Verkehrsart besitzt oder besessen hat,</p> <p>c) eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan (§ 8 Abs. 3 Satz 3),</p> <p>d) Beginn und Ende der beantragten Geltungsdauer,</p> <p>e) gegebenenfalls den Nachweis über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007;</p> <p>2. bei einem Straßenbahn- oder Obusverkehr</p> <p>a) eine Übersichtskarte, in der die beantragte Strecke mit Haltestellen und alle in dem Verkehrsgebiet bereits vorhandenen Schienenbahnen, Obuslinien, Kraftfahrzeuglinien und Schiffahrtslinien, letztere soweit sie dem Berufsverkehr dienen, eingezeichnet sind,</p> <p>b) Beförderungsentgelte und Fahrplan,</p> <p>c) auf Verlangen der Genehmigungsbehörde einen Bauplan mit Kostenschlag sowie Beschreibung der Anlage, Angaben über die höchste und tiefste Lage des Fahrdrachts, Längs- und Querschnitte sowie Pläne für notwendige Änderungen an öffentlichen Straßen, Beschreibung der Fahrzeuge einschließlich der Schaltpläne und der Betriebsweise;</p> <p>3. bei einem Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen</p> <p>a) eine Übersichtskarte in der unter Nummer 2 Buchstabe a beschriebenen Form,</p>	<p>b) Angaben darüber, ob der Antragsteller bereits eine Genehmigung für eine Verkehrsart besitzt oder besessen hat,</p> <p>c) eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung der möglichst weitreichenden barrierefreien Nutzung des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan (§ 8 Abs. <u>2</u> 3 Satz 3),</p> <p>d) Beginn und Ende der beantragten Geltungsdauer,</p> <p>e) gegebenenfalls den Nachweis über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007;</p> <p>2. bei einem Straßenbahn- oder Obusverkehr</p> <p>a) eine Übersichtskarte, in der die beantragte Strecke mit Haltestellen und alle in dem Verkehrsgebiet bereits vorhandenen Schienenbahnen, Obuslinien, Kraftfahrzeuglinien und Schiffahrtslinien, letztere soweit sie dem Berufsverkehr dienen, eingezeichnet sind,</p> <p>b) Beförderungsentgelte und Fahrplan,</p> <p>c) auf Verlangen der Genehmigungsbehörde einen Bauplan mit Kostenschlag sowie Beschreibung der Anlage, Angaben über die höchste und tiefste Lage des Fahrdrachts, Längs- und Querschnitte sowie Pläne für notwendige Änderungen an öffentlichen Straßen, Beschreibung der Fahrzeuge einschließlich der Schaltpläne und der Betriebsweise;</p> <p>3. bei einem Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen</p> <p>a) eine Übersichtskarte in der unter Nummer 2 Buchstabe a beschriebenen Form,</p>
--	--

<p>b) die Länge der Linie, bei Unterwegsbedienung auch der Teilstrecken, in Kilometern,</p> <p>c) Angaben über die Zahl, die Art und das Fassungsvermögen (Sitz- und Stehplätze) der zu verwendenden Fahrzeuge,</p> <p>d) Beförderungsentgelte und Fahrplan;</p> <p>4. bei einem Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen</p> <p>a) Verkehrsform des Gelegenheitsverkehrs (§ 46),</p> <p>b) Angaben über die Zahl, die Art und das Fassungsvermögen (Sitzplätze) der zu verwendenden Fahrzeuge.</p> <p>Bei einem Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) genügt abweichend von Satz 1 Nummer 3 Buchstabe a eine Übersichtskarte, in der die beantragte Strecke mit Haltestellen eingezeichnet ist und abweichend von Satz 1 Nummer 3 Buchstabe d der Fahrplan.</p> <p>(1a) Um bestimmte Standards des beantragten Verkehrs verbindlich zuzusichern, kann der Antragsteller dem Genehmigungsantrag weitere Bestandteile hinzufügen, die als verbindliche Zusicherungen zu bezeichnen sind.</p>	<p>b) die Länge der Linie, bei Unterwegsbedienung auch der Teilstrecken, in Kilometern,</p> <p>c) Angaben über die Zahl, die Art und das Fassungsvermögen (Sitz- und Stehplätze) der zu verwendenden Fahrzeuge,</p> <p>d) Beförderungsentgelte und Fahrplan;</p> <p><u>4. bei einem öffentlichen Bedarfsverkehr Angaben über</u></p> <p><u>a) räumliche Bedienungsgebiete und der Betriebszeiten,</u></p> <p><u>b) Art und Beschaffenheit der einzusetzenden Fahrzeuge,</u></p> <p><u>c) Aussagen zur Umsetzung einer Rechtsverordnung nach § 47 Abs. 2,</u></p> <p><u>d) bei platzweiser Buchungsmöglichkeit Aussagen zur Nachfragebündelung;</u></p> <p><u>5. beim Anmietverkehr Angaben über die Zahl, die Art und das Fassungsvermögen (Sitzplätze) der zu verwendenden Fahrzeuge.</u></p> <p>Bei einem Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) genügt abweichend von Satz 1 Nummer 3 Buchstabe a eine Übersichtskarte, in der die beantragte Strecke mit Haltestellen eingezeichnet ist und abweichend von Satz 1 Nummer 3 Buchstabe d der Fahrplan.</p> <p>(1a) Um bestimmte Standards des beantragten Verkehrs verbindlich zuzusichern, kann der Antragsteller dem Genehmigungsantrag weitere Bestandteile hinzufügen, die als verbindliche Zusicherungen zu bezeichnen sind.</p>
---	---

<p>(2) Dem Antrag sind Unterlagen beizufügen, die ein Urteil über die Zuverlässigkeit des Antragstellers und die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebs ermöglichen.</p> <p>(3) Die Genehmigungsbehörde kann weitere Angaben und Unterlagen, insbesondere Vorlage eines polizeilichen Führungszeugnisses, verlangen. Sie hat bei einem Antrag auf Erteilung der Genehmigung von Linien- oder Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen das Kraftfahrt-Bundesamt um Auskunft über den Antragsteller zu ersuchen.</p> <p>(4) Das Genehmigungsverfahren soll im Falle des § 3 Abs. 3 erst dann eingeleitet werden, wenn auch der Antrag auf Erteilung der Genehmigung für den Betrieb vorliegt. Die Verfahren sind nach Möglichkeit miteinander zu verbinden.</p> <p>(5) Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr ist spätestens zwölf Monate vor dem Beginn des beantragten Geltungszeitraums zu stellen. Die Genehmigungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen, wenn kein genehmigungsfähiger Antrag gestellt worden ist. Die Genehmigungsbehörde kann andere Termine setzen. Sie muss hierauf in der Bekanntmachung nach § 18 hinweisen. Danach sind Ergänzungen und Änderungen von Anträgen nur dann zulässig, wenn sie von der Genehmigungsbehörde im öffentlichen Verkehrsinteresse angeregt worden sind.</p> <p>(6) Beabsichtigt die zuständige Behörde die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 2 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 oder nach dem Vierten Teil des Gesetzes gegen</p>	<p>(2) Dem Antrag sind Unterlagen beizufügen, die ein Urteil über die Zuverlässigkeit des Antragstellers und die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebs ermöglichen.</p> <p>(3) Die Genehmigungsbehörde kann weitere Angaben und Unterlagen, insbesondere Vorlage eines polizeilichen Führungszeugnisses, verlangen. Sie hat bei einem Antrag auf Erteilung der Genehmigung von Linien- oder Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen das Kraftfahrt-Bundesamt um Auskunft über den Antragsteller zu ersuchen.</p> <p>(4) Das Genehmigungsverfahren soll im Falle des § 3 Abs. 3 erst dann eingeleitet werden, wenn auch der Antrag auf Erteilung der Genehmigung für den Betrieb vorliegt. Die Verfahren sind nach Möglichkeit miteinander zu verbinden.</p> <p>(5) Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr ist spätestens zwölf Monate <u>und im öffentlichen Bedarfsverkehr drei Monate</u> vor dem Beginn des beantragten Geltungszeitraums zu stellen. Die Genehmigungsbehörde kann verspätete Anträge zulassen, wenn kein genehmigungsfähiger Antrag gestellt worden ist. Die Genehmigungsbehörde kann andere Termine setzen. Sie muss hierauf in der Bekanntmachung nach § 18 hinweisen. Danach sind Ergänzungen und Änderungen von Anträgen nur dann zulässig, wenn sie von der Genehmigungsbehörde im öffentlichen Verkehrsinteresse angeregt worden sind.</p> <p>(6) Beabsichtigt die zuständige Behörde die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages nach Artikel 5 Absatz 2 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 oder nach dem Vierten Teil des Gesetzes gegen</p>
---	---

<p>Wettbewerbsbeschränkungen, ist der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr spätestens drei Monate nach der Vorabbekanntmachung zu stellen. Die Genehmigungsbehörde kann im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger verspätete Anträge zulassen. Das Einvernehmen des Aufgabenträgers nach Satz 2 gilt als erteilt, wenn der von dem Aufgabenträger beauftragte Verkehr den im Rahmen der Vorabbekanntmachung gesetzten Anforderungen nach § 8a Absatz 2 Satz 3 bis 5 nicht entspricht.</p> <p>(7) Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr im Sinne von § 8a Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 soll spätestens sechs Monate vor dem Beginn der beantragten Geltungsdauer gestellt werden. Die Genehmigungsbehörde kann auf Antrag die Frist verkürzen.</p> <p>(8) Die Absätze 5 und 6 gelten nicht für den Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1).</p>	<p>Wettbewerbsbeschränkungen, ist der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen, oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr, <u>sowie für den öffentlichen Bedarfsverkehr</u> spätestens drei Monate nach der Vorabbekanntmachung zu stellen. Die Genehmigungsbehörde kann im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger verspätete Anträge zulassen. Das Einvernehmen des Aufgabenträgers nach Satz 2 gilt als erteilt, wenn der von dem Aufgabenträger beauftragte Verkehr den im Rahmen der Vorabbekanntmachung gesetzten Anforderungen nach § 8a Absatz 2 Satz 3 bis 5 nicht entspricht.</p> <p>(7) Der Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr <u>Verkehre</u> im Sinne von § 8a Absatz 1 Satz 1 in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 soll spätestens sechs Monate vor dem Beginn der beantragten Geltungsdauer gestellt werden. Die Genehmigungsbehörde kann auf Antrag die Frist verkürzen.</p> <p>(8) Die Absätze 5 und 6 gelten nicht für den Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1).</p>
<p>§ 13 Voraussetzung der Genehmigung</p>	
<p>(1) Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit des Betriebs gewährleistet sind, 2. keine Tatsachen vorliegen, die die Unzuverlässigkeit des Antragstellers als Unternehmer oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Personen dartun, 3. der Antragsteller als Unternehmer oder die für die Führung der Geschäfte bestellte Person fachlich geeignet ist und 	<p>(1) Die Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Sicherheit und die Leistungsfähigkeit des Betriebs gewährleistet sind, 2. keine Tatsachen vorliegen, die die Unzuverlässigkeit des Antragstellers als Unternehmer oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Personen dartun,

<p>4. der Antragsteller und die von ihm mit der Durchführung von Verkehrsleistungen beauftragten Unternehmer ihren Betriebssitz oder ihre Niederlassung im Sinne des Handelsrechts im Inland haben.</p> <p>Die fachliche Eignung nach Satz 1 Nr. 3 wird durch eine angemessene Tätigkeit in einem Unternehmen des Straßenpersonenverkehrs oder durch Ablegung einer Prüfung nachgewiesen.</p> <p>(1a) Abweichend von Absatz 1 darf beim Verkehr mit Kraftomnibussen die Genehmigung nur erteilt werden, wenn die Anforderungen nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51) erfüllt sind.</p> <p>(2) Beim Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigung zu versagen, wenn</p> <ol style="list-style-type: none">1. der Verkehr auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes hierfür nicht eignen,2. der beantragte Verkehr ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verletzt, das von der zuständigen Behörde nach § 8a Absatz 1 in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unter Beachtung der in § 8a Absatz 8 genannten Voraussetzungen gewährt wurde,3. durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere	<p>3. der Antragsteller als Unternehmer oder die für die Führung der Geschäfte bestellte Person fachlich geeignet ist und</p> <p>4. der Antragsteller und die von ihm mit der Durchführung von Verkehrsleistungen beauftragten Unternehmer ihren Betriebssitz oder ihre Niederlassung im Sinne des Handelsrechts im Inland haben.</p> <p>Die fachliche Eignung nach Satz 1 Nr. 3 wird durch eine angemessene Tätigkeit in einem Unternehmen des Straßenpersonenverkehrs oder durch Ablegung einer Prüfung nachgewiesen.</p> <p>(1a) Abweichend von Absatz 1 darf beim Verkehr mit Kraftomnibussen die Genehmigung nur erteilt werden, wenn die Anforderungen nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51) erfüllt sind.</p> <p>(2) Beim Straßenbahn-, Obusverkehr und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigung zu versagen, wenn</p> <ol style="list-style-type: none">1. der Verkehr auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes hierfür nicht eignen,2. der beantragte Verkehr ein ausschließliches Recht im Sinne von Artikel 2 Buchstabe f der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 verletzt, das von der zuständigen Behörde nach § 8a Absatz 1 in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 unter Beachtung der in § 8a Absatz 8 genannten Voraussetzungen gewährt wurde,
--	---

<p>a) der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann,</p> <p>b) der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen,</p> <p>c) die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmen oder Eisenbahnen bereit sind, die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden Frist und, soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr handelt, unter den Voraussetzungen des § 8 Absatz 3 selbst durchzuführen oder</p> <p>d) der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.</p> <p>Satz 1 Nummer 2 und 3 gilt nicht für den Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1).</p> <p>(2a) Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 nicht in Einklang steht. Die Genehmigung ist zu versagen, wenn ein in der Frist nach § 12 Absatz 6 gestellter Antrag die in der Vorabbe- kanntmachung beschriebenen Anforderungen nicht erfüllt oder sich nur auf Teilleistungen bezieht, es sei denn, die zuständige Behörde erteilt gegenüber der Genehmigungsbehörde ihr Einvernehmen zu den beantragten Abweichungen. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn der beantragte und in seinen Bestandteilen verbindlich zugesicherte Verkehr mindestens dem bisherigen Verkehrsangebot entspricht und darüber hinaus von den in der Vorabbe- kanntmachung beschriebenen weitergehenden Anforderungen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung nur unwesentlich abweicht. Als wesentlich gelten grundsätzlich Abweichungen von Anforderungen zu</p>	<p>3. durch den beantragten Verkehr die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden, insbesondere</p> <p>a) der Verkehr mit den vorhandenen Verkehrsmitteln befriedigend bedient werden kann,</p> <p>b) der beantragte Verkehr ohne eine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung Verkehrsaufgaben wahrnehmen soll, die vorhandene Unternehmen oder Eisenbahnen bereits wahrnehmen,</p> <p>c) die für die Bedienung dieses Verkehrs vorhandenen Unternehmen oder Eisenbahnen bereit sind, die notwendige Ausgestaltung des Verkehrs innerhalb einer von der Genehmigungsbehörde festzusetzenden Frist und, soweit es sich um öffentlichen Personennahverkehr handelt, unter den Voraussetzungen des § 8 <u>Abs. 2 Absatz 3</u> selbst durchzuführen oder</p> <p>d) der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.</p> <p>Satz 1 Nummer 2 und 3 gilt nicht für den Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1).</p> <p>(2a) Im öffentlichen Personennahverkehr <u>als Linienverkehr und als gebündelter Bedarfsverkehr</u> kann die Genehmigung versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 <u>Abs. 2 Absatz 3</u> nicht in Einklang steht. Die Genehmigung ist zu versagen, wenn ein in der Frist nach § 12 Absatz 6 gestellter Antrag die in der Vorabbe- kanntmachung beschriebenen Anforderungen nicht erfüllt, <u>keine verbindliche Zusicherung enthält, die Anforderungen gemäß § 8a Abs. 2 Satz 5 einzuhalten</u> oder sich nur auf Teilleistungen bezieht, es sei denn, die zuständige Behörde erteilt gegenüber der Genehmigungsbehörde ihr Einvernehmen zu den beantragten Abweichungen. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn der beantragte und in</p>
--	---

Linienweg und Haltestellen, zu Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum, zur Abstimmung der Fahrpläne und zur Barrierefreiheit. Das Gleiche gilt für Anforderungen zur Anwendung verbundener Beförderungstarife und Beförderungsbedingungen, für die ein Ausgleich nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gezahlt werden soll. Sofern diese Abweichungen Anforderungen betreffen, die über das bisherige Verkehrsangebot hinausgehen, sind sie nur dann wesentlich, wenn der Unternehmer, der diesen Verkehr bisher betrieben hat, hierzu angehört wurde und diese Anforderungen für die ausreichende Verkehrsbedienung erforderlich sind.

(2b) Werden im öffentlichen Personennahverkehr mehrere Anträge gestellt, die sich ganz oder zum Teil auf die gleiche oder im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung beziehen, so ist die Auswahl des Unternehmers danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsbedienung anbietet. Hierbei sind insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 zu berücksichtigen.

(2c) Auf Antrag des Aufgabenträgers ist die Genehmigungsbehörde verpflichtet, die Erfüllung der in den Absätzen 1, 1a und 2 Satz 1 Nummer 1 genannten Voraussetzungen bereits im Verfahren der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu prüfen.

(3) Ist ein Verkehr von einem Unternehmer jahrelang in einer dem öffentlichen Verkehrsinteresse entsprechenden Weise betrieben worden, so ist dieser Umstand, im öffentlichen Personennahverkehr unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 3, angemessen zu berücksichtigen; das gilt auch im Fall des Absatzes 2 Nummer 3.

seinen Bestandteilen verbindlich zugesicherte Verkehr mindestens dem bisherigen Verkehrsangebot entspricht und darüber hinaus von den in der Vorabbekanntmachung beschriebenen weitergehenden Anforderungen zur Sicherstellung der ausreichenden Verkehrsbedienung nur unwesentlich abweicht. Als wesentlich gelten grundsätzlich Abweichungen von Anforderungen zu Linienweg und Haltestellen, zu Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum, zur Abstimmung der Fahrpläne und zur Barrierefreiheit. Das Gleiche gilt für Anforderungen zur Anwendung verbundener Beförderungstarife und Beförderungsbedingungen, für die ein Ausgleich nach der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gezahlt werden soll. Sofern diese Abweichungen Anforderungen betreffen, die über das bisherige Verkehrsangebot hinausgehen, sind sie nur dann wesentlich, wenn der Unternehmer, der diesen Verkehr bisher betrieben hat, hierzu angehört wurde und diese Anforderungen für die ausreichende Verkehrsbedienung erforderlich sind.

(2b) Werden im öffentlichen Personennahverkehr als Linienverkehr und als gebündelter Bedarfsverkehr mehrere Anträge gestellt, die sich ganz oder zum Teil auf die gleiche oder im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung beziehen, so ist die Auswahl des Unternehmers danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsbedienung anbietet. Hierbei sind insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Abs. 2 Absatz 3 zu berücksichtigen.

(2c) Auf Antrag des Aufgabenträgers ist die Genehmigungsbehörde verpflichtet, die Erfüllung der in den Absätzen 1, 1a und 2 Satz 1 Nummer 1 genannten Voraussetzungen bereits im Verfahren der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu prüfen.

(3) Ist ein Verkehr Linienverkehr oder gebündelter Bedarfsverkehr von einem Unternehmer jahrelang in einer dem öffentlichen Verkehrsinteresse

<p>(4) Beim Verkehr mit Taxen ist die Genehmigung zu versagen, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, daß durch die Ausübung des beantragten Verkehrs das örtliche Taxengewerbe in seiner Funktionsfähigkeit bedroht wird. Hierbei sind für den Bezirk der Genehmigungsbehörde insbesondere zu berücksichtigen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Nachfrage nach Beförderungsaufträgen im Taxenverkehr, 2. die Taxendichte, 3. die Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit, 4. die Anzahl und Ursachen der Geschäftsaufgaben. <p>Zur Feststellung der Auswirkungen früher erteilter Genehmigungen auf die öffentlichen Verkehrsinteressen soll die Genehmigungsbehörde vor der Entscheidung über neue Anträge einen Beobachtungszeitraum einschalten. Der Beobachtungszeitraum soll höchstens ein Jahr seit der letzten Erteilung einer Genehmigung betragen.</p> <p>(5) Bei der Erteilung der Genehmigungen für den Taxenverkehr sind Neubeerber und vorhandene Unternehmer angemessen zu berücksichtigen. Innerhalb der Gruppen sollen die Antragsteller nach der zeitlichen Reihenfolge des Eingangs der Anträge berücksichtigt werden. Ein Antragsteller wird unabhängig vom Zeitpunkt der Antragstellung nachrangig behandelt, wenn er</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. das Taxengewerbe nicht als Hauptbeschäftigung zu betreiben beabsichtigt, 	<p>entsprechenden Weise betrieben worden, so ist dieser Umstand, im öffentlichen Personennahverkehr unter den Voraussetzungen des § 8 Abs. 2 3, angemessen zu berücksichtigen; das gilt auch im Fall des Absatzes 2 Nummer 3.</p> <p><u>(4) Beim öffentlichen Bedarfsverkehr ist die Genehmigung zu versagen,</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <u>1. wenn der Verkehr auf Straßen und Halteplätzen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes hierfür nicht eignen,</u> <u>2. in den Fällen des Absatzes 2 Nr. 2,</u> <u>3. in den Fällen des Absatzes 2a,</u> <u>4. wenn konkrete Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass der Betreiber den Anforderungen der Rechtsverordnungen aus § 47 Abs. 2 und § 47a Abs. 2 nicht entsprechen wird oder der Antrag diesen Regelungen zuwiderläuft oder</u> <u>5. wenn eine Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen zu besorgen ist und verbindliche Zusicherungen nach § 12 Abs. 1a nicht vorliegen, die diese Gefahr ausschließen oder erheblich mindern.</u> <p><u>Die Genehmigung eines öffentlichen Bedarfsverkehrs nach §§ 47 und 47a kann ganz oder teilweise versagt werden, wenn diesem ein ausschließliches Recht nach § 8a Abs. 8 entgegensteht, das durch den Aufgabenträger vergeben worden ist.</u></p> <p>(5) Bei der Erteilung der Genehmigungen für den Taxenverkehr sind Neubeerber und vorhandene Unternehmer angemessen zu berücksichtigen. Innerhalb der Gruppen sollen die Antragsteller nach der zeitlichen Reihenfolge</p>
--	---

<p>2. sein Unternehmen nicht als Hauptbeschäftigung betrieben hat oder innerhalb der letzten acht Jahre ganz oder teilweise veräußert oder verpachtet hat oder</p> <p>3. seiner Betriebspflicht nicht ordnungsgemäß nachgekommen ist. Einem Antragsteller darf jeweils nur eine Genehmigung erteilt werden, sofern nicht mehr Genehmigungen erteilt werden können, als Antragsteller vorhanden sind. Die Genehmigung ist Neubewerbern für die Dauer von zwei Jahren zu erteilen; die aus der Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten dürfen während dieses Zeitraums nicht übertragen werden.</p> <p>(6) Bei juristischen Personen des öffentlichen Rechts gelten die Genehmigungsvoraussetzungen nach Absatz 1 als gegeben.</p> <p>(7) Bei der Genehmigung in den Fällen des § 2 Abs. 2 Nr. 2 und 3 sind die Absätze 2, 4 und 5 Satz 1, 2, 4 und 5 nicht anzuwenden.</p>	<p>des Eingangs der Anträge berücksichtigt werden. Ein Antragsteller wird unabhängig vom Zeitpunkt der Antragstellung nachrangig behandelt, wenn er</p> <p>1. das Taxengewerbe nicht als Hauptbeschäftigung zu betreiben beabsichtigt,</p> <p>2. sein Unternehmen nicht als Hauptbeschäftigung betrieben hat oder innerhalb der letzten acht Jahre ganz oder teilweise veräußert oder verpachtet hat oder</p> <p>3. seiner Betriebspflicht nicht ordnungsgemäß nachgekommen ist. Einem Antragsteller darf jeweils nur eine Genehmigung erteilt werden, sofern nicht mehr Genehmigungen erteilt werden können, als Antragsteller vorhanden sind. Die Genehmigung ist Neubewerbern für die Dauer von zwei Jahren zu erteilen; die aus der Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten dürfen während dieses Zeitraums nicht übertragen werden.</p> <p>(56) Bei juristischen Personen des öffentlichen Rechts gelten die Genehmigungsvoraussetzungen nach Absatz 1 als gegeben sind die Absätze 2 und 4 nicht anzuwenden.</p> <p>(67) Bei der Genehmigung in den Fällen des § 2 Abs. 2 Nr. 2 und 3 sind die Absätze 2, 4 und 5 Satz 1, 2, 4 und 5 nicht anzuwenden.</p>
<p>§ 13a (weggefallen)</p>	
<p>§ 14 Anhörungsverfahren</p>	
<p>(1) Vor der Entscheidung über den Antrag auf Erteilung der Genehmigung für die Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen oder mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr hat die Genehmigungsbehörde</p>	<p>(1) Vor der Entscheidung über den Antrag auf Erteilung der Genehmigung für die Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, Obussen, <u>oder</u> mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr <u>oder im öffentlichen Bedarfsverkehr</u> hat die Genehmigungsbehörde</p>

<p>1. die Unternehmer, die im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs Eisenbahn-, Straßenbahn-, Obusverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen betreiben, zu hören;</p> <p>2. die Stellungnahmen der im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs liegenden Gemeinden, bei kreisangehörigen Gemeinden auch der Landkreise, der Aufgabenträger und der Verbundorganisationen, soweit diese Aufgaben für die Aufgabenträger oder Unternehmer wahrnehmen, der örtlich zuständigen Träger der Straßenbaulast, der nach Landesrecht zuständigen Planungsbehörden und der für Gewerbeaufsicht zuständigen Behörden sowie anderer Behörden, deren Aufgaben durch den Antrag berührt werden, einzuholen;</p> <p>3. die Industrie- und Handelskammern, die betroffenen Fachgewerkschaften und die Fachverbände der Verkehrtreibenden gutachtlich zu hören; sie kann auch weitere Stellen hören.</p> <p>Bei einem Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr ist das Anhörungsverfahren erst nach dem Ablauf der Antragsfrist in § 12 Absatz 5 oder 6 durchzuführen.</p> <p>(2) Vor der Entscheidung über den Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen im Gelegenheitsverkehr hat die Genehmigungsbehörde die Gemeinde, in deren Gebiet der Betriebssitz des Unternehmens liegt, die nach Landesrecht für die Gewerbeaufsicht zuständige Behörde, die Industrie- und Handelskammer, die Fachgewerkschaften und Verkehrsverbände gutachtlich zu hören. Sie kann auch weitere Stellen hören.</p> <p>(3) Die Genehmigungsbehörde kann von der Durchführung des Anhörungsverfahrens absehen, wenn sie aus eigener Kenntnis der Sachlage dem Antrag</p>	<p>1. die Unternehmer, die im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs Eisenbahn-, Straßenbahn-, Obusverkehr oder Linienverkehr <u>oder öffentlichen Bedarfsverkehr</u> mit Kraftfahrzeugen betreiben, zu hören;</p> <p>2. die Stellungnahmen der im Einzugsbereich des beantragten Verkehrs liegenden Gemeinden, bei kreisangehörigen Gemeinden auch der Landkreise, der Aufgabenträger und der Verbundorganisationen, soweit diese Aufgaben für die Aufgabenträger oder Unternehmer wahrnehmen, der örtlich zuständigen Träger der Straßenbaulast, der nach Landesrecht zuständigen Planungsbehörden und der für Gewerbeaufsicht zuständigen Behörden sowie anderer Behörden, deren Aufgaben durch den Antrag berührt werden, einzuholen;</p> <p>3. die Industrie- und Handelskammern, die betroffenen Fachgewerkschaften und die Fachverbände der Verkehrtreibenden gutachtlich zu hören; sie kann auch weitere Stellen hören.</p> <p>Bei einem Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr ist das Anhörungsverfahren erst nach dem Ablauf der Antragsfrist in § 12 Absatz 5 oder 6 durchzuführen.</p> <p>(2) Vor der Entscheidung über den Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen im Gelegenheitsverkehr <u>den Anmietverkehr</u> hat die Genehmigungsbehörde die Gemeinde, in deren Gebiet der Betriebssitz des Unternehmens liegt, die nach Landesrecht für die Gewerbeaufsicht zuständige Behörde, die Industrie- und Handelskammer, die Fachgewerkschaften und Verkehrsverbände gutachtlich zu hören. Sie kann auch weitere Stellen hören.</p> <p>(3) Die Genehmigungsbehörde kann von der Durchführung des Anhörungsverfahrens absehen, wenn sie aus eigener Kenntnis der Sachlage dem Antrag</p>
--	---

<p>nicht entsprechen will oder in den Fällen des § 2 Abs. 2 die Durchführung des Anhörungsverfahrens nicht zur Sachverhaltsaufklärung erforderlich ist. Wird bei einem Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen ein Kraftfahrzeugaus-tausch beantragt, ist davon abzusehen.</p> <p>(4) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Personen und Stellen können sich zu dem Antrag schriftlich gegenüber der Genehmigungsbehörde äußern. Stellungnahmen sind zu berücksichtigen, wenn diese binnen zwei Wochen, nachdem die Behörde die Vorgenannten über den Antrag in Kenntnis gesetzt hat, bei der Behörde eingehen.</p> <p>(5) Bei Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung für grenzüberschreitende Gelegenheitsverkehre oder für Transitverkehre sind die Absätze 1 bis 4 nicht anzuwenden. Bei Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung für einen Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) sind nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 nur die Unternehmer zu hören, deren Rechte nach § 13 Absatz 2 berührt sein können; Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 ist nicht anzuwenden.</p>	<p>nicht entsprechen will oder in den Fällen des § 2 Abs. 2 die Durchführung des Anhörungsverfahrens nicht zur Sachverhaltsaufklärung erforderlich ist. Wird bei einem Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen ein Kraftfahrzeugaus-tausch beantragt, ist davon abzusehen.</p> <p>(4) Die in den Absätzen 1 und 2 genannten Personen und Stellen können sich zu dem Antrag schriftlich gegenüber der Genehmigungsbehörde äußern. Stellungnahmen sind zu berücksichtigen, wenn diese binnen zwei Wochen, nachdem die Behörde die Vorgenannten über den Antrag in Kenntnis gesetzt hat, bei der Behörde eingehen.</p> <p>(5) Bei Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung für grenzüberschreitende Gelegenheitsverkehre oder für Transitverkehre sind die Absätze 1 bis 4 nicht anzuwenden. Bei Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung für einen Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) sind nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 nur die Unternehmer zu hören, deren Rechte nach § 13 Absatz 2 berührt sein können; Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 ist nicht anzuwenden.</p>
<p>§ 15 Erteilung und Versagung der Genehmigung</p>	
<p>(1) Die Entscheidung über den Antrag erfolgt schriftlich; sie ist den Antragstellern und, soweit diese Einwendungen erhoben haben, auch den in § 14 Abs. 1 Nr. 1 und 2 genannten Personen und Stellen zuzustellen. Über den Antrag ist innerhalb von 3 Monaten nach Eingang bei der Genehmigungsbe-hörde zu entscheiden. Kann die Prüfung des Antrags in dieser Zeit nicht abge-schlossen werden, ist die Frist vor ihrem Ablauf in einem den Antragstellern mitzuteilenden Zwischenbescheid um den Zeitraum zu verlängern, der not-wendig ist, um die Prüfung abschließen zu können. Die Verlängerung der in Satz 2 bezeichneten Frist darf höchstens 3 Monate betragen. Die Genehmi-gung gilt als erteilt, wenn sie nicht innerhalb der Frist versagt wird. Die Frist für eine Entscheidung über einen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im</p>	<p>(1) Die Entscheidung über den Antrag erfolgt schriftlich; sie ist den Antragstellern und, soweit diese Einwendungen erhoben haben, auch den in § 14 Abs. 1 Nr. 1 und 2 genannten Personen und Stellen zuzustellen. Über den Antrag ist innerhalb von 3 Monaten nach Eingang bei der Genehmigungsbe-hörde zu entscheiden. Kann die Prüfung des Antrags in dieser Zeit nicht abge-schlossen werden, ist die Frist vor ihrem Ablauf in einem den Antragstellern mitzuteilenden Zwischenbescheid um den Zeitraum zu verlängern, der not-wendig ist, um die Prüfung abschließen zu können. Die Verlängerung der in Satz 2 bezeichneten Frist darf höchstens 3 Monate betragen. Die Genehmi-gung gilt als erteilt, wenn sie nicht innerhalb der Frist versagt wird. Die Frist für eine Entscheidung über einen Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen, oder Kraftfahrzeugen im</p>

<p>Linienverkehr beginnt frühestens mit dem ersten Kalendertag nach dem Ablauf der Antragsfrist in § 12 Absatz 5 oder 6.</p> <p>(2) Ist die Entscheidung über den Antrag unanfechtbar geworden, wird dem Antragsteller eine Genehmigungsurkunde erteilt. Einer juristischen Person darf die Genehmigungsurkunde erst ausgehändigt werden, wenn die Eintragung in das Register nachgewiesen ist.</p> <p>(3) Die Genehmigung kann unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden, sofern sich diese Nebenbestimmungen im Rahmen des Gesetzes und der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen halten. Wurden dem Genehmigungsantrag weitere Bestandteile im Sinne des § 12 Absatz 1a hinzugefügt, so ist deren Einhaltung durch eine Auflage zur Genehmigung abzusichern, in deren Kontrolle die zuständige Behörde auf ihren Wunsch eingebunden werden kann.</p> <p>(4) Die Genehmigung darf nicht vorläufig oder mit einem Vorbehalt des Widerrufs erteilt werden.</p> <p>(5) Die Genehmigungsbehörde hat die zuständige Berufsgenossenschaft von der Erteilung der Genehmigung zu unterrichten.</p>	<p>Linienverkehr <u>oder im öffentlichen Bedarfsverkehr</u> beginnt frühestens mit dem ersten Kalendertag nach dem Ablauf der Antragsfrist in § 12 Absatz 5 oder 6.</p> <p>(2) Ist die Entscheidung über den Antrag unanfechtbar geworden, wird dem Antragsteller eine Genehmigungsurkunde erteilt. Einer juristischen Person darf die Genehmigungsurkunde erst ausgehändigt werden, wenn die Eintragung in das Register nachgewiesen ist.</p> <p>(3) Die Genehmigung kann unter Bedingungen und Auflagen erteilt werden, sofern sich diese Nebenbestimmungen im Rahmen des Gesetzes und der auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnungen halten. Wurden dem Genehmigungsantrag weitere Bestandteile im Sinne des § 12 Absatz 1a hinzugefügt, so ist deren Einhaltung durch eine Auflage zur Genehmigung abzusichern, in deren Kontrolle die zuständige Behörde auf ihren Wunsch eingebunden werden kann.</p> <p><u>(3a) Die Genehmigung nach § 47a kann mit einem Vorbehalt der nachträglichen Aufnahme, Änderung oder Ergänzung einer Auflage erteilt werden.</u></p> <p>(4) Die Genehmigung darf nicht vorläufig oder mit einem Vorbehalt des Widerrufs <u>– hiervon ausgenommen Genehmigungen nach § 47a –</u> erteilt werden.</p> <p>(5) Die Genehmigungsbehörde hat die zuständige Berufsgenossenschaft von der Erteilung der Genehmigung zu unterrichten.</p>
<p>§ 16 Geltungsdauer der Genehmigung</p>	

(1) Die Geltungsdauer der Genehmigung für Straßenbahn- und Obusverkehr beträgt höchstens 15 Jahre. Sie kann unter den Voraussetzungen des Artikels 4 Absatz 3 Satz 2 und Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für einen längeren Zeitraum festgelegt werden. Bei Wiedererteilung der Genehmigung ist die Geltungsdauer so zu bemessen, dass die Genehmigung mit Vereinbarungen und Entscheidungen über die Benutzung öffentlicher Straßen nach § 31 Absatz 2 und 5 in Einklang steht. Ist die beantragte Verkehrsleistung Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, darf die Geltungsdauer der Genehmigung die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nicht überschreiten.

(2) Die Geltungsdauer der Genehmigung für Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist unter Berücksichtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen zu bemessen. Sie beträgt höchstens zehn Jahre. Die Genehmigung kann unter den Voraussetzungen des Artikels 4 Absatz 3 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für einen längeren Zeitraum festgelegt werden. Ist die beantragte Verkehrsleistung Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, darf die Geltungsdauer der Genehmigung die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nicht überschreiten. Im öffentlichen Personennahverkehr ist § 8 Absatz 3 zu beachten.

(3) Weicht im öffentlichen Personennahverkehr ein Genehmigungsantrag für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr wesentlich vom bisherigen Verkehrsangebot ab und sichert die zuständige Behörde der Genehmigungsbehörde die Vergabe eines dem bisherigen Verkehrsangebot entsprechenden öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu, so ist die Geltungsdauer der Genehmigung so zu bemessen, dass sie zu dem Zeitpunkt endet, den die zuständige Behörde als Zeitpunkt der geplanten Betriebsaufnahme des zugesicherten Verkehrs angibt. Setzt die zuständige Behörde ihre Zusicherung nicht um, so ist

(1) Die Geltungsdauer der Genehmigung für Straßenbahn- und Obusverkehr beträgt höchstens 15 Jahre. Sie kann unter den Voraussetzungen des Artikels 4 Absatz 3 Satz 2 und Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für einen längeren Zeitraum festgelegt werden. Bei Wiedererteilung der Genehmigung ist die Geltungsdauer so zu bemessen, dass die Genehmigung mit Vereinbarungen und Entscheidungen über die Benutzung öffentlicher Straßen nach § 31 Absatz 2 und 5 in Einklang steht. Ist die beantragte Verkehrsleistung Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, darf die Geltungsdauer der Genehmigung die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nicht überschreiten.

(2) Die Geltungsdauer der Genehmigung für Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist unter Berücksichtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen zu bemessen. Sie beträgt höchstens zehn Jahre. Die Genehmigung kann unter den Voraussetzungen des Artikels 4 Absatz 3 Satz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für einen längeren Zeitraum festgelegt werden. Ist die beantragte Verkehrsleistung Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, darf die Geltungsdauer der Genehmigung die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages nicht überschreiten. Im öffentlichen Personennahverkehr ist § 8 ~~Abs. 2 Absatz 3~~ zu beachten.

(3) Weicht im öffentlichen Personennahverkehr ein Genehmigungsantrag für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr wesentlich vom bisherigen Verkehrsangebot ab und sichert die zuständige Behörde der Genehmigungsbehörde die Vergabe eines dem bisherigen Verkehrsangebot entsprechenden öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu, so ist die Geltungsdauer der Genehmigung so zu bemessen, dass sie zu dem Zeitpunkt endet, den die zuständige Behörde als Zeitpunkt der geplanten Betriebsaufnahme des zugesicherten Verkehrs angibt. Setzt die zuständige Behörde ihre Zusicherung nicht um, so ist

<p>die Geltungsdauer der Genehmigung unter Beachtung der Absätze 1 und 2 neu festzusetzen.</p> <p>(4) Die Geltungsdauer der Genehmigungen für Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen beträgt höchstens zehn Jahre und für sonstigen Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen höchstens fünf Jahre.</p>	<p>die Geltungsdauer der Genehmigung unter Beachtung der Absätze 1 und 2 neu festzusetzen.</p> <p><u>(3a) Die Geltungsdauer im öffentlichen Bedarfsverkehr beträgt fünf Jahre. Sie kann bis zu zehn Jahre im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Sinne von Art. 3 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 genehmigt werden.</u></p> <p><u>(3b) Beschließt der Aufgabenträger erstmalig die Erstellung einer Vorabbe- kanntmachung für gebündelte Bedarfsverkehre nach § 8a Abs. 2, so sind ab dem Zeitpunkt der Beschlussfassung Genehmigungen für den eigenwirt- schaftlichen gebündelten Bedarfsverkehr auf den frühestens möglichen Zeit- punkt der Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zum zeitglei- chen Auslaufen aller Genehmigungen für den öffentlichen Bedarfsverkehr im Bedienungsgebiet zu befristen.</u></p> <p>(4) Die Geltungsdauer der Genehmigungen für Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen den Anmietverkehr beträgt höchstens zehn Jahre und für sonstigen Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen höchstens fünf Jahre.</p>
<p>§ 17 Genehmigungsurkunde</p>	
<p>(1) Die Genehmigungsurkunde muß enthalten:</p> <p>1. Name, Wohn- und Betriebssitz des Unternehmers,</p> <p>2. Bezeichnung der Verkehrsart, für die die Genehmigung erteilt wird, im Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen auch der Verkehrsform,</p> <p>3. Geltungsdauer der Genehmigung,</p>	<p>(1) Die Genehmigungsurkunde muß enthalten:</p> <p>1. Name, Wohn- und Betriebssitz des Unternehmers,</p> <p>2. Bezeichnung der Verkehrsart, für die die Genehmigung erteilt wird, im Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen auch der Verkehrsform,</p> <p>3. Geltungsdauer der Genehmigung,</p>

<p>4. etwaige Bedingungen und Auflagen,</p> <p>5. Bezeichnung der Aufsichtsbehörde,</p> <p>6. bei Straßenbahn- oder Obusverkehr die Linienführung und im Falle des § 28 Abs. 4 einen Hinweis auf den Vorbehalt,</p> <p>7. bei Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen die Linienführung,</p> <p>8. bei Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen die amtlichen Kennzeichen der einzusetzenden Kraftfahrzeuge.</p> <p>(2) Im Falle eines Austausches von Kraftfahrzeugen im Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen hat der Unternehmer die Genehmigungsurkunde der Genehmigungsbehörde zur Ergänzung vorzulegen. Das gleiche gilt, wenn der Unternehmer ein Kraftfahrzeug nicht mehr im Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen einsetzt.</p> <p>(3) Die Erteilung der Genehmigung kann nur durch die Genehmigungsurkunde oder eine amtliche Ausfertigung oder im Falle des Gelegenheitsverkehrs mit Kraftomnibussen durch eine beglaubigte Kopie der Gemeinschafts-lizenz nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88) und die den Zusatz "Gilt auch als Genehmigung für die Beförderung im innerdeutschen Gelegenheitsverkehr" enthält, nachgewiesen werden.</p>	<p>4. etwaige Bedingungen und Auflagen,</p> <p>5. Bezeichnung der Aufsichtsbehörde,</p> <p>6. bei Straßenbahn- oder Obusverkehr die Linienführung und im Falle des § 28 Abs. 4 einen Hinweis auf den Vorbehalt,</p> <p>7. bei Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen die Linienführung,</p> <p><u>7a. im öffentlichen Bedarfsverkehr das Bedienungsgebiet und die amtlichen Kennzeichen der einzusetzenden Fahrzeuge,</u></p> <p>8. bei Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen <u>beim Anmietverkehr</u> die amtlichen Kennzeichen der einzusetzenden Kraftfahrzeuge.</p> <p>(2) Im Falle eines Austausches von Kraftfahrzeugen im Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen <u>öffentlichen Bedarfsverkehr oder Anmietverkehr</u> hat der Unternehmer die Genehmigungsurkunde der Genehmigungsbehörde zur Ergänzung vorzulegen. Das gleiche gilt, wenn der Unternehmer ein Kraftfahrzeug nicht mehr im Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen <u>öffentlichen Bedarfsverkehr oder Anmietverkehr</u> einsetzt.</p> <p>(3) Die Erteilung der Genehmigung kann nur durch die Genehmigungsurkunde oder eine amtliche Ausfertigung oder im Falle des Gelegenheitsverkehrs mit Kraftomnibussen durch eine beglaubigte Kopie der Gemeinschafts-lizenz nach Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 561/2006 (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 88) und die den Zusatz "Gilt auch als Genehmigung für die Beförderung im innerdeutschen Gelegenheitsverkehr" enthält, nachgewiesen werden.</p>
--	---

<p>(4) Im Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigungsurkunde oder eine gekürzte amtliche Ausfertigung oder eine beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz während der Fahrt mitzuführen und auf Verlangen den zuständigen Personen zur Prüfung auszuhändigen. Im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gilt Satz 1 nur, wenn die Genehmigungsurkunde eine entsprechende Auflage enthält.</p> <p>(5) Ist eine Genehmigung anders als durch Fristablauf ungültig geworden, ist die Genehmigungsurkunde unverzüglich einzuziehen. Ist dies nicht möglich, ist sie auf Kosten des Unternehmers für kraftlos zu erklären.</p>	<p>(4) Im Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen <u>Taxi- und Anmietverkehr</u> ist die Genehmigungsurkunde oder eine gekürzte amtliche Ausfertigung oder eine beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz während der Fahrt mitzuführen und auf Verlangen den zuständigen Personen zur Prüfung auszuhändigen. Im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen <u>und gebündelten Bedarfsverkehr</u> gilt Satz 1 nur, wenn die Genehmigungsurkunde eine entsprechende Auflage enthält.</p> <p>(5) Ist eine Genehmigung anders als durch Fristablauf ungültig geworden, ist die Genehmigungsurkunde unverzüglich einzuziehen. Ist dies nicht möglich, ist sie auf Kosten des Unternehmers für kraftlos zu erklären.</p>
<p>§ 18 Informationspflicht der Genehmigungsbehörde</p>	
<p>(1) Die Genehmigungsbehörde hat ein Verzeichnis aller Genehmigungen, die im öffentlichen Personennahverkehr für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr bestehen, am Ende jedes Kalenderjahres im Amtsblatt der Europäischen Union bekannt zu machen. Die Bekanntmachung muss folgende Angaben enthalten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Linienführung, 2. die Geltungsdauer, 3. einen Hinweis darauf, dass der Antrag auf Genehmigung für den weiteren Betrieb des Verkehrs in den Fristen des § 12 Absatz 5 Satz 1 oder Absatz 6 Satz 1 gestellt werden kann. 	<p>(1) Die Genehmigungsbehörde hat ein Verzeichnis aller Genehmigungen, die im öffentlichen Personennahverkehr für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen, oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr <u>oder mit öffentlichen Bedarfsverkehren</u> bestehen, am Ende jedes Kalenderjahres im Amtsblatt der Europäischen Union bekannt zu machen. Die Bekanntmachung muss folgende Angaben enthalten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Linienführung, 2. die Geltungsdauer, 3. einen Hinweis darauf, dass der Antrag auf Genehmigung für den weiteren Betrieb des Verkehrs in den Fristen des § 12 Absatz 5 Satz 1 oder Absatz 6 Satz 1 gestellt werden kann.

<p>(2) In die Bekanntmachung nach Absatz 1 können die nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und die nach § 8a Absatz 2 Satz 2 dieses Gesetzes vorgeschriebenen Informationen der zuständigen Behörde aufgenommen werden. In diesem Fall ist die dreimonatige Frist für den Antrag auf Genehmigung eines Verkehrs abweichend von § 12 Absatz 6 Satz 1 besonders festzulegen.</p>	<p>(2) In die Bekanntmachung nach Absatz 1 können die nach Artikel 7 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und die nach § 8a Absatz 2 Satz 2 dieses Gesetzes vorgeschriebenen Informationen der zuständigen Behörde aufgenommen werden. In diesem Fall ist die dreimonatige Frist für den Antrag auf Genehmigung eines Verkehrs abweichend von § 12 Absatz 6 Satz 1 besonders festzulegen.</p>
<p>§ 19 Tod des Unternehmers</p>	
<p>(1) Nach dem Tode des Unternehmers kann der Erbe den Betrieb vorläufig weiterführen oder diese Befugnis auf einen Dritten übertragen; das gleiche gilt für den Testamentsvollstrecker, Nachlaßpfleger oder Nachlaßverwalter während einer Testamentsvollstreckung, Nachlaßpflegschaft oder Nachlaßverwaltung.</p> <p>(2) Die Befugnis erlischt, wenn nicht der Erbe oder der Dritte binnen drei Monaten nach Ablauf der für die Ausschlagung der Erbschaft vorgesehenen Frist oder die in Absatz 1 zweiter Halbsatz genannten Personen binnen drei Monaten nach der Annahme ihres Amtes oder ihrer Bestellung die Genehmigung beantragt haben; ein in der Person des Erben wirksam gewordener Fristablauf wirkt auch gegen den Nachlaßverwalter. Bei der Prüfung des Genehmigungsantrages ist § 13 Abs. 2 und 4 nicht anzuwenden. Wird dem Antrag stattgegeben, so ist als Zeitpunkt des Ablaufs der Genehmigung der Tag zu bestimmen, an dem die Genehmigung des Rechtsvorgängers abgelaufen sein würde.</p> <p>(3) Bei Unternehmern mit Betriebspflicht nach § 21 hat die Genehmigungsbehörde dafür zu sorgen, daß der Betrieb keine Unterbrechung erfährt. Wird der Betrieb von den in Absatz 1 genannten Personen nicht vorläufig weitergeführt, so kann die Genehmigungsbehörde für die Übergangszeit zur Aufrechterhaltung des Betriebs eine einstweilige Erlaubnis nach § 20 an einen anderen erteilen.</p>	<p>(1) Nach dem Tode des Unternehmers kann der Erbe den Betrieb vorläufig weiterführen oder diese Befugnis auf einen Dritten übertragen; das gleiche gilt für den Testamentsvollstrecker, Nachlaßpfleger oder Nachlaßverwalter während einer Testamentsvollstreckung, Nachlaßpflegschaft oder Nachlaßverwaltung.</p> <p>(2) Die Befugnis erlischt, wenn nicht der Erbe oder der Dritte binnen drei Monaten nach Ablauf der für die Ausschlagung der Erbschaft vorgesehenen Frist oder die in Absatz 1 zweiter Halbsatz genannten Personen binnen drei Monaten nach der Annahme ihres Amtes oder ihrer Bestellung die Genehmigung beantragt haben; ein in der Person des Erben wirksam gewordener Fristablauf wirkt auch gegen den Nachlaßverwalter. Bei der Prüfung des Genehmigungsantrages ist § 13 Abs. 2 und 4 nicht anzuwenden. Wird dem Antrag stattgegeben, so ist als Zeitpunkt des Ablaufs der Genehmigung der Tag zu bestimmen, an dem die Genehmigung des Rechtsvorgängers abgelaufen sein würde.</p> <p>(3) Bei Unternehmern mit Betriebspflicht nach § 21 hat die Genehmigungsbehörde dafür zu sorgen, daß der Betrieb keine Unterbrechung erfährt. Wird der Betrieb von den in Absatz 1 genannten Personen nicht vorläufig weitergeführt, so kann die Genehmigungsbehörde für die Übergangszeit zur Aufrechterhaltung des Betriebs eine einstweilige Erlaubnis nach § 20 an einen anderen erteilen.</p>

<p>(4) Im Falle der Erwerbs- oder Geschäftsunfähigkeit des Unternehmers oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Person darf ein Dritter das Unternehmen bis zu einem Jahr weiterführen. In ausreichend begründeten Sonderfällen kann diese Frist um sechs Monate verlängert werden.</p>	<p>(4) Im Falle der Erwerbs- oder Geschäftsunfähigkeit des Unternehmers oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Person darf ein Dritter das Unternehmen bis zu einem Jahr weiterführen. In ausreichend begründeten Sonderfällen kann diese Frist um sechs Monate verlängert werden.</p>
<p>§ 20 Einstweilige Erlaubnis</p>	
<p>(1) Wenn eine sofortige Einrichtung, Erweiterung oder wesentliche Änderung eines Linienverkehrs mit Kraftfahrzeugen im öffentlichen Verkehrsinteresse liegt, kann die Genehmigungsbehörde, in deren Bezirk der Verkehr betrieben werden soll, dem Antragsteller eine widerrufliche einstweilige Erlaubnis erteilen; die Voraussetzungen des § 13 Abs. 1 oder Absatz 1a müssen vorliegen. Die Erteilung ist auch den in § 14 Abs. 1 Nr. 1 genannten Unternehmern bekanntzugeben.</p> <p>(2) Die einstweilige Erlaubnis wird schriftlich erteilt. Sie muß enthalten</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. den Hinweis auf diese Vorschrift mit einem Zusatz, daß die einstweilige Erlaubnis einen Anspruch auf Erteilung einer Genehmigung nicht begründet, 2. Name, Wohn- und Betriebssitz des Unternehmers, 3. Geltungsdauer, 4. etwaige Bedingungen und Auflagen, 5. Linienführung. <p>(3) Die einstweilige Erlaubnis erlischt nach sechs Monaten, soweit sie nicht vorher widerrufen wird. In den Fällen des Artikels 5 Absatz 5 der Verordnung</p>	<p>(1) Wenn eine sofortige Einrichtung, Erweiterung oder wesentliche Änderung eines Linienverkehrs <u>oder gemeinwirtschaftlicher öffentlicher Bedarfsverkehr</u> mit Kraftfahrzeugen im öffentlichen Verkehrsinteresse liegt, kann die Genehmigungsbehörde, in deren Bezirk der Verkehr betrieben werden soll, dem Antragsteller eine widerrufliche einstweilige Erlaubnis erteilen; die Voraussetzungen des § 13 Abs. 1 oder Absatz 1a müssen vorliegen. Die Erteilung ist auch den in § 14 Abs. 1 Nr. 1 genannten Unternehmern bekanntzugeben.</p> <p>(2) Die einstweilige Erlaubnis wird schriftlich erteilt. Sie muß enthalten</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. den Hinweis auf diese Vorschrift mit einem Zusatz, daß die einstweilige Erlaubnis einen Anspruch auf Erteilung einer Genehmigung nicht begründet, 2. Name, Wohn- und Betriebssitz des Unternehmers, 3. Geltungsdauer, 4. etwaige Bedingungen und Auflagen, 5. Linienführung. <p>(3) Die einstweilige Erlaubnis erlischt nach sechs Monaten, soweit sie nicht vorher widerrufen wird. In den Fällen des Artikels 5 Absatz 5 der Verordnung</p>

<p>(EG) Nr. 1370/2007 kann die einstweilige Erlaubnis auf bis zu zwei Jahre befristet werden. Sie begründet keinen Anspruch auf Erteilung einer Genehmigung. § 15 Abs. 3 und 5 gilt entsprechend.</p> <p>(4) § 17 Abs. 3, 4 und 5 gilt entsprechend.</p>	<p>(EG) Nr. 1370/2007 kann die einstweilige Erlaubnis auf bis zu zwei Jahre befristet werden. Sie begründet keinen Anspruch auf Erteilung einer Genehmigung. § 15 Abs. 3 und 5 gilt entsprechend.</p> <p>(4) § 17 Abs. 3, 4 und 5 gilt entsprechend.</p>
<p>§ 20a (weggefallen)</p>	
<p>§ 21 Betriebspflicht</p>	
<p>(1) Der Unternehmer ist verpflichtet, den ihm genehmigten Betrieb aufzunehmen und während der Geltungsdauer der Genehmigung den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Stand der Technik entsprechend aufrechtzuerhalten. Gegenstand der Betriebspflicht sind alle Bestandteile der Genehmigung und die nach § 12 Absatz 1a zugesicherten Bestandteile des Genehmigungsantrages.</p> <p>(2) Die Genehmigungsbehörde kann dem Unternehmer für die Aufnahme des Betriebs eine Frist setzen.</p> <p>(3) Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigungsbehörde dem Unternehmer auferlegen, den von ihm betriebenen Verkehr zu erweitern oder zu ändern, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen es erfordern und es dem Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung zugemutet werden kann. Für das Verfahren gelten die §§ 14, 15 und 17 entsprechend.</p> <p>(4) Die Genehmigungsbehörde kann den Unternehmer auf seinen Antrag von der Verpflichtung nach Absatz 1 für den gesamten oder einen Teil des von ihm betriebenen Verkehrs vorübergehend oder auf Dauer entbinden, wenn</p>	<p>(1) Der Unternehmer ist verpflichtet, den ihm genehmigten Betrieb aufzunehmen und während der Geltungsdauer der Genehmigung den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Stand der Technik entsprechend aufrechtzuerhalten. Gegenstand der Betriebspflicht sind alle Bestandteile der Genehmigung und die nach § 12 Absatz 1a zugesicherten Bestandteile des Genehmigungsantrages.</p> <p>(2) Die Genehmigungsbehörde kann dem Unternehmer für die Aufnahme des Betriebs eine Frist setzen.</p> <p>(3) Im öffentlichen Personennahverkehr kann die Genehmigungsbehörde dem Unternehmer auferlegen, den von ihm betriebenen Verkehr zu erweitern oder zu ändern, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen es erfordern und es dem Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung zugemutet werden kann. Für das Verfahren gelten die §§ 14, 15 und 17 entsprechend.</p> <p>(4) Die Genehmigungsbehörde kann den Unternehmer auf seinen Antrag von der Verpflichtung nach Absatz 1 für den gesamten oder einen Teil des von ihm betriebenen Verkehrs vorübergehend oder auf Dauer entbinden, wenn</p>

<p>ihm die Erfüllung der Betriebspflicht nicht mehr möglich ist oder ihm dies unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung nicht mehr zugemutet werden kann. Eine Entbindung von der Verpflichtung nach Absatz 1 für einen Teil des vom Unternehmer betriebenen Verkehrs darf darüber hinaus in der Regel nur vorgenommen werden, wenn das öffentliche Verkehrsinteresse nicht entgegensteht. Für Bestandteile des Genehmigungsantrages, die vom Unternehmer nach § 12 Absatz 1a verbindlich zugesichert wurden, bleibt die Erfüllung der Betriebspflicht in der Regel zumutbar. Bis zur Entscheidung über den Antrag hat der Unternehmer den Verkehr aufrechtzuerhalten. Die Genehmigungsbehörde informiert die zuständige Behörde über eine beabsichtigte Entbindung so rechtzeitig, dass diese eine Notmaßnahme nach Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergreifen kann.</p> <p>(5) Im Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) kann der Unternehmer unbeschadet des Absatzes 4 der Genehmigungsbehörde anzeigen, dass er den Verkehr einstellen will. In diesem Fall endet die Betriebspflicht drei Monate nach Eingang der Anzeige bei der Genehmigungsbehörde.</p>	<p>ihm die Erfüllung der Betriebspflicht nicht mehr möglich ist oder ihm dies unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung nicht mehr zugemutet werden kann. Eine Entbindung von der Verpflichtung nach Absatz 1 für einen Teil des vom Unternehmer betriebenen Verkehrs darf darüber hinaus in der Regel nur vorgenommen werden, wenn das öffentliche Verkehrsinteresse nicht entgegensteht. Für Bestandteile des Genehmigungsantrages, die vom Unternehmer nach § 12 Absatz 1a verbindlich zugesichert wurden, bleibt die Erfüllung der Betriebspflicht in der Regel zumutbar. Bis zur Entscheidung über den Antrag hat der Unternehmer den Verkehr aufrechtzuerhalten. Die Genehmigungsbehörde informiert die zuständige Behörde über eine beabsichtigte Entbindung so rechtzeitig, dass diese eine Notmaßnahme nach Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergreifen kann.</p> <p>(5) Im Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) kann der Unternehmer unbeschadet des Absatzes 4 der Genehmigungsbehörde anzeigen, dass er den Verkehr einstellen will. In diesem Fall endet die Betriebspflicht drei Monate nach Eingang der Anzeige bei der Genehmigungsbehörde.</p>
<p>§ 22 Beförderungspflicht</p>	
<p>Der Unternehmer ist zur Beförderung verpflichtet, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Beförderungsbedingungen eingehalten werden, 2. die Beförderung mit den regelmäßig eingesetzten Beförderungsmitteln möglich ist und 3. die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, die der Unternehmer nicht abwenden und denen er auch nicht abhelfen kann. 	<p>Der Unternehmer ist zur Beförderung verpflichtet, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Beförderungsbedingungen eingehalten werden, 2. die Beförderung mit den regelmäßig eingesetzten Beförderungsmitteln möglich ist und 3. die Beförderung nicht durch Umstände verhindert wird, die der Unternehmer nicht abwenden und denen er auch nicht abhelfen kann.
<p>§ 23 Haftung für Sachschäden</p>	

<p>Der Unternehmer kann die Haftung für Sachschäden gegenüber jeder beförderten Person nur insoweit ausschließen, als der Schaden 1.000 Euro übersteigt und nicht auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit beruht.</p>	<p>Der Unternehmer kann die Haftung für Sachschäden gegenüber jeder beförderten Person nur insoweit ausschließen, als der Schaden 1.000 Euro übersteigt und nicht auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit beruht.</p>
<p>§ 24 (weggefallen)</p>	
<p>§ 25 Widerruf der Genehmigung</p>	
<p>(1) Die Genehmigungsbehörde hat die Genehmigung zu widerrufen, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. nicht mehr alle Voraussetzungen des § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3 vorliegen, 2. bei eigenwirtschaftlichen Verkehren die Betriebspflichten nachhaltig nicht erfüllt werden oder 3. bei Verkehren nach § 8a Absatz 1 Satz 2 in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nach Feststellung der zuständigen Behörde kein wirksamer öffentlicher Dienstleistungsauftrag mehr besteht. Die erforderliche Zuverlässigkeit des Unternehmers ist insbesondere nicht mehr gegeben, wenn in seinem Verkehrsunternehmen trotz schriftlicher Mahnung die der Verkehrssicherheit dienenden Vorschriften nicht befolgt werden oder den Verpflichtungen zuwidergehandelt wird, die dem Unternehmer nach diesem Gesetz oder nach den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften obliegen. <p>(2) Die Genehmigungsbehörde kann die Genehmigung widerrufen, wenn die Voraussetzungen des § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 nicht mehr vorliegen oder der Unternehmer die ihm gesetzlich obliegenden arbeitsrechtlichen, sozialrechtlichen oder die sich aus seinem Unternehmen ergebenden steuerrechtlichen Verpflichtungen wiederholt nicht erfüllt oder in schwerwiegender Weise dagegen verstoßen hat.</p>	<p>(1) Die Genehmigungsbehörde hat die Genehmigung zu widerrufen, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. nicht mehr alle Voraussetzungen des § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 bis 3 vorliegen, 2. bei eigenwirtschaftlichen Verkehren die Betriebspflichten nachhaltig nicht erfüllt werden oder 3. bei Verkehren nach § 8a Absatz 1 Satz 2 in Verbindung mit Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 nach Feststellung der zuständigen Behörde kein wirksamer öffentlicher Dienstleistungsauftrag mehr besteht. Die erforderliche Zuverlässigkeit des Unternehmers ist insbesondere nicht mehr gegeben, wenn in seinem Verkehrsunternehmen trotz schriftlicher Mahnung die der Verkehrssicherheit dienenden Vorschriften nicht befolgt werden oder den Verpflichtungen zuwidergehandelt wird, die dem Unternehmer nach diesem Gesetz oder nach den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsvorschriften obliegen. <p>(2) Die Genehmigungsbehörde kann die Genehmigung widerrufen, wenn die Voraussetzungen des § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 nicht mehr vorliegen oder der Unternehmer die ihm gesetzlich obliegenden arbeitsrechtlichen, sozialrechtlichen oder die sich aus seinem Unternehmen ergebenden steuerrechtlichen Verpflichtungen wiederholt nicht erfüllt oder in schwerwiegender Weise dagegen verstoßen hat.</p>

<p>(3) Auf Verlangen der Genehmigungsbehörde hat der Unternehmer den Nachweis zu führen, dass die Voraussetzungen des § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 vorliegen und die sonst in Absatz 2 bezeichneten Verpflichtungen erfüllt werden. Die Finanzbehörden dürfen den Genehmigungsbehörden Mitteilung über die wiederholte Nichterfüllung der sich aus dem Unternehmen ergebenden steuerrechtlichen Verpflichtungen oder die Abgabe der Vermögensauskunft nach § 284 der Abgabenordnung machen.</p> <p>(3a) Soweit beim Verkehr mit Kraftomnibussen eine Genehmigung nicht nach Artikel 13 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zu entziehen ist, hat die zuständige Behörde die Genehmigung zu widerrufen, wenn nachträglich Tatsachen eintreten, die zur Versagung der Berufszulassung hätten führen müssen. Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 ist entsprechend anzuwenden. Absatz 3 Satz 2 gilt entsprechend.</p> <p>(4) Die Absätze 1 bis 3a sind auf den Widerruf der Genehmigung für die Übertragung der Betriebsführung entsprechend anzuwenden.</p>	<p>(3) Auf Verlangen der Genehmigungsbehörde hat der Unternehmer den Nachweis zu führen, dass die Voraussetzungen des § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 vorliegen und die sonst in Absatz 2 bezeichneten Verpflichtungen erfüllt werden. Die Finanzbehörden dürfen den Genehmigungsbehörden Mitteilung über die wiederholte Nichterfüllung der sich aus dem Unternehmen ergebenden steuerrechtlichen Verpflichtungen oder die Abgabe der Vermögensauskunft nach § 284 der Abgabenordnung machen.</p> <p>(3a) Soweit beim Verkehr mit Kraftomnibussen eine Genehmigung nicht nach Artikel 13 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 zu entziehen ist, hat die zuständige Behörde die Genehmigung zu widerrufen, wenn nachträglich Tatsachen eintreten, die zur Versagung der Berufszulassung hätten führen müssen. Artikel 13 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 ist entsprechend anzuwenden. Absatz 3 Satz 2 gilt entsprechend.</p> <p><u>(3b) Soweit Auflagen gemäß § 47a Abs. 2 nicht ausreichen, kann die Genehmigung zum platzweisen Verkauf nach § 47a teilweise widerrufen werden.</u></p> <p>(4) Die Absätze 1 bis 3a sind auf den Widerruf der Genehmigung für die Übertragung der Betriebsführung entsprechend anzuwenden.</p>
<p>§ 25a Untersagung von Personenkraftverkehrsgeschäften</p>	
<p>Rechtfertigen Tatsachen die Annahme, dass beim Verkehr mit Kraftomnibussen der Unternehmer oder der Verkehrsleiter die Voraussetzungen hinsichtlich der Zuverlässigkeit nach Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 nicht erfüllt, kann dem Unternehmer oder dem Verkehrsleiter die Führung von Personenkraftverkehrsgeschäften untersagt werden. Das Untersagungsverfahren kann unabhängig von einem Verfahren auf Widerruf der Genehmigung durchgeführt werden. Auf Antrag ist dem Unternehmer oder dem Verkehrsleiter die Führung von Personenkraftverkehrsgeschäften von der</p>	<p>Rechtfertigen Tatsachen die Annahme, dass beim Verkehr mit Kraftomnibussen der Unternehmer oder der Verkehrsleiter die Voraussetzungen hinsichtlich der Zuverlässigkeit nach Artikel 6 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 nicht erfüllt, kann dem Unternehmer oder dem Verkehrsleiter die Führung von Personenkraftverkehrsgeschäften untersagt werden. Das Untersagungsverfahren kann unabhängig von einem Verfahren auf Widerruf der Genehmigung durchgeführt werden. Auf Antrag ist dem Unternehmer oder dem Verkehrsleiter die Führung von Personenkraftverkehrsgeschäften von der</p>

<p>Behörde, die die Führung von Personenkraftverkehrsgeschäften untersagt hat, wieder zu gestatten, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass eine Unzuverlässigkeit im Sinne des Satzes 1 nicht mehr vorliegt. Vor Ablauf eines Jahres nach Bestandskraft der Untersagungsverfügung kann die Wiederaufnahme der Führung von Personenkraftverkehrsgeschäften nur gestattet werden, wenn hierfür besondere Gründe vorliegen.</p>	<p>Behörde, die die Führung von Personenkraftverkehrsgeschäften untersagt hat, wieder zu gestatten, wenn Tatsachen die Annahme rechtfertigen, dass eine Unzuverlässigkeit im Sinne des Satzes 1 nicht mehr vorliegt. Vor Ablauf eines Jahres nach Bestandskraft der Untersagungsverfügung kann die Wiederaufnahme der Führung von Personenkraftverkehrsgeschäften nur gestattet werden, wenn hierfür besondere Gründe vorliegen.</p>
<p>§ 26 Erlöschen der Genehmigung</p>	
<p>Die Genehmigung erlischt</p> <p>1. bei einem Straßenbahn-, Obusverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen sowie einem Taxenverkehr, wenn der Unternehmer</p> <p>a) den Betrieb nicht innerhalb der ihm von der Genehmigungsbehörde gesetzten Frist aufgenommen hat oder</p> <p>b) von der Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des gesamten ihm genehmigten Verkehrs dauernd entbunden wird,</p> <p>2. beim Taxenverkehr, wenn der Unternehmer seinen Betriebssitz in eine andere Gemeinde verlegt.</p>	<p>Die Genehmigung erlischt</p> <p>1. bei einem Straßenbahn-, Obusverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen sowie einem Taxenverkehr, wenn der Unternehmer</p> <p>a) den Betrieb nicht innerhalb der ihm von der Genehmigungsbehörde gesetzten Frist aufgenommen hat oder</p> <p>b) von der Verpflichtung zur Aufrechterhaltung des gesamten ihm genehmigten Verkehrs dauernd entbunden wird,</p> <p>2. beim Taxenverkehr <u>öffentlichen Bedarfsverkehr</u>, wenn der Unternehmer seinen Betriebssitz in eine andere Gemeinde verlegt.</p>
<p>§ 27 Zwangsmaßnahmen</p>	
<p>Das Verwaltungszwangsverfahren richtet sich, soweit dieses Gesetz von Behörden der Länder ausgeführt wird, nach den landesrechtlichen Vorschriften.</p>	<p>Das Verwaltungszwangsverfahren richtet sich, soweit dieses Gesetz von Behörden der Länder ausgeführt wird, nach den landesrechtlichen Vorschriften.</p>
<p>III. Sonderbestimmungen für die einzelnen Verkehrsarten</p>	
<p>A. Straßenbahnen</p>	
<p>§ 28 Planfeststellung und vorläufige Anordnung</p>	
<p>(1) Betriebsanlagen für Straßenbahnen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu</p>	<p>(1) Betriebsanlagen für Straßenbahnen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu</p>

berücksichtigen. Für das Planfeststellungsverfahren gelten die §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes nach Maßgabe dieses Gesetzes. Die Maßgaben gelten entsprechend, soweit das Planfeststellungsverfahren landesrechtlich durch ein Verwaltungsverfahrensgesetz geregelt ist.

(1a) (weggefallen)

(2) Abweichend von § 74 Absatz 6 Satz 1 Nummer 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes kann für ein Vorhaben, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, an Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden. § 29 Absatz 1a Satz 1 gilt entsprechend. Im Übrigen findet das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung mit Ausnahme des § 21 Absatz 3 Anwendung.

(3) Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuches ersetzen die Planfeststellung nach Absatz 1 und die Plangenehmigung nach § 74 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes, sofern darin Betriebsanlagen für Straßenbahnen ausgewiesen sind. Ist eine Ergänzung der Betriebsanlagen notwendig, ein Bebauungsplan unvollständig oder soll von Festsetzungen des Bebauungsplanes abgewichen werden, ist insoweit die Planfeststellung durchzuführen. Es gelten die §§ 40 und 43 Abs. 1, 2, 4 und 5 sowie § 44 Abs. 1 bis 4 des Baugesetzbuches. § 29 Abs. 3 ist nicht anzuwenden.

(3a) Ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, kann die Planfeststellungsbehörde nach Anhörung der betroffenen Gemeinde eine vorläufige Anordnung erlassen, in der vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung festgesetzt werden,

berücksichtigen. Für das Planfeststellungsverfahren gelten die §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes nach Maßgabe dieses Gesetzes. Die Maßgaben gelten entsprechend, soweit das Planfeststellungsverfahren landesrechtlich durch ein Verwaltungsverfahrensgesetz geregelt ist.

(1a) (weggefallen)

(2) Abweichend von § 74 Absatz 6 Satz 1 Nummer 3 des Verwaltungsverfahrensgesetzes kann für ein Vorhaben, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, an Stelle eines Planfeststellungsbeschlusses eine Plangenehmigung erteilt werden. § 29 Absatz 1a Satz 1 gilt entsprechend. Im Übrigen findet das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung mit Ausnahme des § 21 Absatz 3 Anwendung.

(3) Bebauungspläne nach § 9 des Baugesetzbuches ersetzen die Planfeststellung nach Absatz 1 und die Plangenehmigung nach § 74 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes, sofern darin Betriebsanlagen für Straßenbahnen ausgewiesen sind. Ist eine Ergänzung der Betriebsanlagen notwendig, ein Bebauungsplan unvollständig oder soll von Festsetzungen des Bebauungsplanes abgewichen werden, ist insoweit die Planfeststellung durchzuführen. Es gelten die §§ 40 und 43 Abs. 1, 2, 4 und 5 sowie § 44 Abs. 1 bis 4 des Baugesetzbuches. § 29 Abs. 3 ist nicht anzuwenden.

(3a) Ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet, kann die Planfeststellungsbehörde nach Anhörung der betroffenen Gemeinde eine vorläufige Anordnung erlassen, in der vorbereitende Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung festgesetzt werden,

<p>1. soweit es sich um reversible Maßnahmen handelt,</p> <p>2. wenn an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse besteht,</p> <p>3. wenn mit einer Entscheidung zugunsten des Trägers des Vorhabens gerechnet werden kann und</p> <p>4. wenn die nach § 74 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden.</p> <p>In der vorläufigen Anordnung sind die Auflagen zur Sicherung der nach Satz 1 Nummer 4 zu wahren Interessen und der Umfang der vorläufig zulässigen Maßnahmen festzulegen. Sie ist den anliegenden Gemeinden sowie den Beteiligten zuzustellen oder öffentlich bekannt zu machen. Sie ersetzt nicht die Planfeststellung. § 32 bleibt unberührt. Soweit die vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung durch die Planfeststellung für unzulässig erklärt sind, ordnet die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Träger des Vorhabens an, den früheren Zustand wiederherzustellen. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wurde. Der Betroffene ist durch den Vorhabenträger zu entschädigen, soweit die Wiederherstellung des früheren Zustandes nicht möglich oder mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden oder ein Schaden eingetreten ist, der durch die Wiederherstellung des früheren Zustandes nicht ausgeglichen wird. Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung haben keine aufschiebende Wirkung; ein Vorverfahren findet nicht statt.</p> <p>(4) Eine Genehmigung nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 darf nur erteilt werden vorbehaltlich einer nach den Absätzen 1 bis 3 erforderlichen Planfeststellung oder einer Plangenehmigung oder vorbehaltlich einer nach § 74 Absatz 7 Nummer 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes getroffenen Vereinbarung. Das Planfeststellungsverfahren kann gleichzeitig mit dem Genehmigungsverfahren durchgeführt werden.</p>	<p>1. soweit es sich um reversible Maßnahmen handelt,</p> <p>2. wenn an dem vorzeitigen Beginn ein öffentliches Interesse besteht,</p> <p>3. wenn mit einer Entscheidung zugunsten des Trägers des Vorhabens gerechnet werden kann und</p> <p>4. wenn die nach § 74 Absatz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes zu berücksichtigenden Interessen gewahrt werden.</p> <p>In der vorläufigen Anordnung sind die Auflagen zur Sicherung der nach Satz 1 Nummer 4 zu wahren Interessen und der Umfang der vorläufig zulässigen Maßnahmen festzulegen. Sie ist den anliegenden Gemeinden sowie den Beteiligten zuzustellen oder öffentlich bekannt zu machen. Sie ersetzt nicht die Planfeststellung. § 32 bleibt unberührt. Soweit die vorbereitenden Maßnahmen oder Teilmaßnahmen zum Bau oder zur Änderung durch die Planfeststellung für unzulässig erklärt sind, ordnet die Planfeststellungsbehörde gegenüber dem Träger des Vorhabens an, den früheren Zustand wiederherzustellen. Dies gilt auch, wenn der Antrag auf Planfeststellung zurückgenommen wurde. Der Betroffene ist durch den Vorhabenträger zu entschädigen, soweit die Wiederherstellung des früheren Zustandes nicht möglich oder mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden oder ein Schaden eingetreten ist, der durch die Wiederherstellung des früheren Zustandes nicht ausgeglichen wird. Rechtsbehelfe gegen die vorläufige Anordnung haben keine aufschiebende Wirkung; ein Vorverfahren findet nicht statt.</p> <p>(4) Eine Genehmigung nach § 9 Abs. 1 Nr. 1 darf nur erteilt werden vorbehaltlich einer nach den Absätzen 1 bis 3 erforderlichen Planfeststellung oder einer Plangenehmigung oder vorbehaltlich einer nach § 74 Absatz 7 Nummer 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes getroffenen Vereinbarung. Das Planfeststellungsverfahren kann gleichzeitig mit dem Genehmigungsverfahren durchgeführt werden.</p>
---	---

<p>§ 28a Veränderungssperre, Vorkaufsrecht</p>	
<p>(1) Sobald der Plan ausgelegt oder andere Gelegenheit gegeben ist, den Plan einzusehen, dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Inanspruchnahme wesentlich wertsteigernde oder die geplanten Baumaßnahmen erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden (Veränderungssperre). Veränderungen, die in rechtlich zulässiger Weise vorher begonnen worden sind, Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung werden davon nicht berührt. Unzulässige Veränderungen bleiben bei der Anordnung von Vorkehrungen und Anlagen und im Entschädigungsverfahren unberücksichtigt.</p> <p>(2) Dauert die Veränderungssperre über vier Jahre, können die Eigentümer für die dadurch entstandenen Vermögensnachteile Entschädigung verlangen.</p> <p>(3) In den Fällen des Absatzes 1 Satz 1 steht dem Unternehmer an den betroffenen Flächen ein Vorkaufsrecht zu.</p>	<p>(1) Sobald der Plan ausgelegt oder andere Gelegenheit gegeben ist, den Plan einzusehen, dürfen auf den vom Plan betroffenen Flächen bis zu ihrer Inanspruchnahme wesentlich wertsteigernde oder die geplanten Baumaßnahmen erheblich erschwerende Veränderungen nicht vorgenommen werden (Veränderungssperre). Veränderungen, die in rechtlich zulässiger Weise vorher begonnen worden sind, Unterhaltungsarbeiten und die Fortführung einer bisher ausgeübten Nutzung werden davon nicht berührt. Unzulässige Veränderungen bleiben bei der Anordnung von Vorkehrungen und Anlagen und im Entschädigungsverfahren unberücksichtigt.</p> <p>(2) Dauert die Veränderungssperre über vier Jahre, können die Eigentümer für die dadurch entstandenen Vermögensnachteile Entschädigung verlangen.</p> <p>(3) In den Fällen des Absatzes 1 Satz 1 steht dem Unternehmer an den betroffenen Flächen ein Vorkaufsrecht zu.</p>
<p>§ 28b Projektmanager</p>	
<p>Die Anhörungsbehörde kann einen Dritten mit der Vorbereitung und Durchführung von Verfahrensschritten, insbesondere</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. der Erstellung von Verfahrensleitplänen unter Bestimmung von Verfahrensabschnitten und Zwischenterminen, 2. der Fristenkontrolle, 3. der Koordinierung von erforderlichen Sachverständigengutachten, 4. dem Entwurf eines Anhörungsberichts, 5. der ersten Auswertung der eingereichten Stellungnahmen, 	<p>Die Anhörungsbehörde kann einen Dritten mit der Vorbereitung und Durchführung von Verfahrensschritten, insbesondere</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. der Erstellung von Verfahrensleitplänen unter Bestimmung von Verfahrensabschnitten und Zwischenterminen, 2. der Fristenkontrolle, 3. der Koordinierung von erforderlichen Sachverständigengutachten, 4. dem Entwurf eines Anhörungsberichts, 5. der ersten Auswertung der eingereichten Stellungnahmen,

<p>6. der organisatorischen Vorbereitung eines Erörterungstermins und</p> <p>7. der Leitung eines Erörterungstermins</p> <p>auf Vorschlag oder mit Zustimmung des Vorhabenträgers und auf dessen Kosten beauftragen. § 73 Absatz 9 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bleibt unberührt. Die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag verbleibt bei der zuständigen Behörde.</p>	<p>6. der organisatorischen Vorbereitung eines Erörterungstermins und</p> <p>7. der Leitung eines Erörterungstermins</p> <p>auf Vorschlag oder mit Zustimmung des Vorhabenträgers und auf dessen Kosten beauftragen. § 73 Absatz 9 des Verwaltungsverfahrensgesetzes bleibt unberührt. Die Entscheidung über den Planfeststellungsantrag verbleibt bei der zuständigen Behörde.</p>
<p>§ 28c Veröffentlichung im Internet</p>	
<p>Wird der Plan nicht nach § 27a Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes oder § 20 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung zugänglich gemacht, ist dieser vom Träger des Vorhabens zur Bürgerinformation über das Internet zugänglich zu machen. § 23 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung gilt entsprechend. Maßgeblich ist der Inhalt des im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zur Einsicht ausgelegten Plans. Hierauf ist bei der Zugänglichmachung hinzuweisen.</p>	<p>Wird der Plan nicht nach § 27a Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes oder § 20 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung zugänglich gemacht, ist dieser vom Träger des Vorhabens zur Bürgerinformation über das Internet zugänglich zu machen. § 23 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung gilt entsprechend. Maßgeblich ist der Inhalt des im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zur Einsicht ausgelegten Plans. Hierauf ist bei der Zugänglichmachung hinzuweisen.</p>
<p>§ 29 Planfeststellungsbehörde</p>	
<p>(1) Planfeststellungsbehörde ist die Genehmigungsbehörde nach § 11. Diese stellt den Plan nach § 28 Absatz 1 fest, erteilt die Plangenehmigung nach § 28 Absatz 2 und § 74 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes oder trifft die Entscheidung nach § 74 Absatz 7 des Verwaltungsverfahrensgesetzes.</p> <p>(1a) Für das Anhörungsverfahren gilt § 73 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit folgenden Maßgaben:</p> <p>1. Die Anhörungsbehörde kann von einer Erörterung im Sinne des § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung absehen. Findet keine Erörterung statt, so hat die Anhörungsbehörde ihre Stellungnahme innerhalb von sechs Wochen nach Ablauf der Einwendungsfrist abzugeben und</p>	<p>(1) Planfeststellungsbehörde ist die Genehmigungsbehörde nach § 11. Diese stellt den Plan nach § 28 Absatz 1 fest, erteilt die Plangenehmigung nach § 28 Absatz 2 und § 74 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes oder trifft die Entscheidung nach § 74 Absatz 7 des Verwaltungsverfahrensgesetzes.</p> <p>(1a) Für das Anhörungsverfahren gilt § 73 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit folgenden Maßgaben:</p> <p>1. Die Anhörungsbehörde kann von einer Erörterung im Sinne des § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung absehen. Findet keine Erörterung statt, so hat die Anhörungsbehörde ihre Stellungnahme innerhalb von sechs Wochen nach Ablauf der Einwendungsfrist abzugeben und</p>

<p>zusammen mit den sonstigen in § 73 Absatz 9 des Verwaltungsverfahrensgesetzes aufgeführten Unterlagen der Planfeststellungsbehörde zuzuleiten.</p> <p>2. Soll ein ausgelegter Plan geändert werden, so kann im Regelfall von der Erörterung im Sinne des § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden.</p> <p>(2) Werden Einwendungen gegen den Plan mit der Begründung erhoben, daß öffentliche Interessen im Bereich von Bundesbehörden oder von Behörden, die im Auftrag des Bundes tätig werden, beeinträchtigt werden und kommt eine Einigung zwischen der Planfeststellungsbehörde und den genannten Behörden nicht zustande, entscheidet die Planfeststellungsbehörde im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.</p> <p>(3) Kommt eine Einigung über Einwendungen nichtbundeseigener Eisenbahnen oder von Bergbahnunternehmen nicht zustande, hat die Planfeststellungsbehörde die Entscheidung der von der Landesregierung bestimmten Behörde einzuholen und der Planfeststellung zugrunde zu legen.</p> <p>(4) Für die Rechtswirkungen der Planfeststellung und Plangenehmigung gilt § 75 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit folgenden Maßgaben:</p> <p>1. Wird mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt er außer Kraft, es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Trägers des Vorhabens von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert.</p>	<p>zusammen mit den sonstigen in § 73 Absatz 9 des Verwaltungsverfahrensgesetzes aufgeführten Unterlagen der Planfeststellungsbehörde zuzuleiten.</p> <p>2. Soll ein ausgelegter Plan geändert werden, so kann im Regelfall von der Erörterung im Sinne des § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden.</p> <p>(2) Werden Einwendungen gegen den Plan mit der Begründung erhoben, daß öffentliche Interessen im Bereich von Bundesbehörden oder von Behörden, die im Auftrag des Bundes tätig werden, beeinträchtigt werden und kommt eine Einigung zwischen der Planfeststellungsbehörde und den genannten Behörden nicht zustande, entscheidet die Planfeststellungsbehörde im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.</p> <p>(3) Kommt eine Einigung über Einwendungen nichtbundeseigener Eisenbahnen oder von Bergbahnunternehmen nicht zustande, hat die Planfeststellungsbehörde die Entscheidung der von der Landesregierung bestimmten Behörde einzuholen und der Planfeststellung zugrunde zu legen.</p> <p>(4) Für die Rechtswirkungen der Planfeststellung und Plangenehmigung gilt § 75 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit folgenden Maßgaben:</p> <p>1. Wird mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen, so tritt er außer Kraft, es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Trägers des Vorhabens von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert.</p>
---	---

<p>2. Vor der Entscheidung nach Nummer 1 ist eine auf den Antrag begrenzte Anhörung nach dem für die Planfeststellung oder für die Plangenehmigung vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen.</p> <p>3. Für die Zustellung und Auslegung sowie die Anfechtung der Entscheidung über die Verlängerung sind die Bestimmungen über den Planfeststellungsbeschluss entsprechend anzuwenden.</p> <p>(5) Für die Planergänzung und das ergänzende Verfahren im Sinne des § 75 Absatz 1a Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und für die Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens gilt § 76 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit der Maßgabe, dass im Falle des § 76 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes von einer Erörterung im Sinne des § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden kann. Im Übrigen gelten für das neue Verfahren die Vorschriften dieses Gesetzes.</p> <p>(6) Vor Erhebung einer verwaltungsgerichtlichen Klage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder gegen eine Plangenehmigung für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen für Straßenbahnen bedarf es keiner Nachprüfung in einem Vorverfahren. Die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen für Straßenbahnen hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung gestellt und begründet werden. Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung Beschwerzte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der</p>	<p>2. Vor der Entscheidung nach Nummer 1 ist eine auf den Antrag begrenzte Anhörung nach dem für die Planfeststellung oder für die Plangenehmigung vorgeschriebenen Verfahren durchzuführen.</p> <p>3. Für die Zustellung und Auslegung sowie die Anfechtung der Entscheidung über die Verlängerung sind die Bestimmungen über den Planfeststellungsbeschluss entsprechend anzuwenden.</p> <p>(5) Für die Planergänzung und das ergänzende Verfahren im Sinne des § 75 Absatz 1a Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und für die Planänderung vor Fertigstellung des Vorhabens gilt § 76 des Verwaltungsverfahrensgesetzes mit der Maßgabe, dass im Falle des § 76 Absatz 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes von einer Erörterung im Sinne des § 73 Absatz 6 des Verwaltungsverfahrensgesetzes und des § 18 Absatz 1 Satz 4 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung abgesehen werden kann. Im Übrigen gelten für das neue Verfahren die Vorschriften dieses Gesetzes.</p> <p>(6) Vor Erhebung einer verwaltungsgerichtlichen Klage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder gegen eine Plangenehmigung für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen für Straßenbahnen bedarf es keiner Nachprüfung in einem Vorverfahren. Die Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen für Straßenbahnen hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen einen Planfeststellungsbeschluss oder eine Plangenehmigung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses oder der Plangenehmigung gestellt und begründet werden. Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss oder die Plangenehmigung Beschwerzte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der</p>
---	---

<p>Verwaltungsgerichtsordnung innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerter von den Tatsachen Kenntnis erlangt.</p> <p>(7) Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Satz 2 gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Die Frist nach Satz 1 kann durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte. § 6 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes ist nicht anzuwenden.</p> <p>(8) (weggefallen)</p>	<p>Verwaltungsgerichtsordnung innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerter von den Tatsachen Kenntnis erlangt.</p> <p>(7) Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen. Satz 2 gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Die Frist nach Satz 1 kann durch den Vorsitzenden oder den Berichterstatter auf Antrag verlängert werden, wenn der Kläger in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte. § 6 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes ist nicht anzuwenden.</p> <p>(8) (weggefallen)</p>
<p>§ 29a Vorzeitige Besitzeinweisung</p>	
<p>(1) Ist der sofortige Beginn von Bauarbeiten geboten und weigert sich der Eigentümer oder Besitzer, den Besitz eines für den Bau oder die Änderung einer Betriebsanlage für Straßenbahnen benötigten Grundstücks durch Vereinbarung unter Vorbehalt aller Entschädigungsansprüche zu überlassen, so hat die Enteignungsbehörde den Unternehmer auf Antrag nach Feststellung des Planes oder Erteilung der Plangenehmigung in den Besitz einzuweisen. Der Planfeststellungsbeschluß oder die Plangenehmigung müssen vollziehbar sein. Weiterer Voraussetzungen bedarf es nicht.</p> <p>(2) Die Enteignungsbehörde hat spätestens sechs Wochen nach Eingang des Antrags auf Besitzeinweisung mit den Beteiligten mündlich zu verhandeln.</p>	<p>(1) Ist der sofortige Beginn von Bauarbeiten geboten und weigert sich der Eigentümer oder Besitzer, den Besitz eines für den Bau oder die Änderung einer Betriebsanlage für Straßenbahnen benötigten Grundstücks durch Vereinbarung unter Vorbehalt aller Entschädigungsansprüche zu überlassen, so hat die Enteignungsbehörde den Unternehmer auf Antrag nach Feststellung des Planes oder Erteilung der Plangenehmigung in den Besitz einzuweisen. Der Planfeststellungsbeschluß oder die Plangenehmigung müssen vollziehbar sein. Weiterer Voraussetzungen bedarf es nicht.</p> <p>(2) Die Enteignungsbehörde hat spätestens sechs Wochen nach Eingang des Antrags auf Besitzeinweisung mit den Beteiligten mündlich zu verhandeln.</p>

Hierzu sind der Unternehmer und die Betroffenen zu laden. Dabei ist den Betroffenen der Antrag auf Besitzeinweisung mitzuteilen. Die Ladungsfrist beträgt drei Wochen. Mit der Ladung sind die Betroffenen aufzufordern, etwaige Einwendungen gegen den Antrag vor der mündlichen Verhandlung bei der Enteignungsbehörde einzureichen. Sie sind außerdem darauf hinzuweisen, daß auch bei Nichterscheinen über den Antrag auf Besitzeinweisung und andere im Verfahren zu erledigende Anträge entschieden werden kann.

(3) Soweit der Zustand des Grundstücks von Bedeutung ist, hat die Enteignungsbehörde diesen bis zum Beginn der mündlichen Verhandlung in einer Niederschrift festzustellen oder durch einen Sachverständigen ermitteln zu lassen. Den Beteiligten ist eine Abschrift der Niederschrift oder des Ermittlungsergebnisses zu übersenden.

(4) Der Beschluß über die Besitzeinweisung ist dem Unternehmer und den Betroffenen spätestens zwei Wochen nach der mündlichen Verhandlung zuzustellen. Die Besitzeinweisung wird in dem von der Enteignungsbehörde bezeichneten Zeitpunkt wirksam. Dieser Zeitpunkt soll auf höchstens zwei Wochen nach Zustellung der Anordnung über die vorzeitige Besitzeinweisung an den unmittelbaren Besitzer festgesetzt werden. Durch die Besitzeinweisung wird dem Besitzer der Besitz entzogen und der Unternehmer Besitzer. Der Unternehmer darf auf dem Grundstück das im Antrag auf Besitzeinweisung bezeichnete Bauvorhaben durchführen und die dafür erforderlichen Maßnahmen treffen.

(5) Der Unternehmer hat für die durch die vorzeitige Besitzeinweisung entstehenden Vermögensnachteile Entschädigung zu leisten, soweit die Nachteile nicht durch die Verzinsung der Geldentschädigung für die Entziehung oder Beschränkung des Eigentums oder eines anderen Rechts ausgeglichen

Hierzu sind der Unternehmer und die Betroffenen zu laden. Dabei ist den Betroffenen der Antrag auf Besitzeinweisung mitzuteilen. Die Ladungsfrist beträgt drei Wochen. Mit der Ladung sind die Betroffenen aufzufordern, etwaige Einwendungen gegen den Antrag vor der mündlichen Verhandlung bei der Enteignungsbehörde einzureichen. Sie sind außerdem darauf hinzuweisen, daß auch bei Nichterscheinen über den Antrag auf Besitzeinweisung und andere im Verfahren zu erledigende Anträge entschieden werden kann.

(3) Soweit der Zustand des Grundstücks von Bedeutung ist, hat die Enteignungsbehörde diesen bis zum Beginn der mündlichen Verhandlung in einer Niederschrift festzustellen oder durch einen Sachverständigen ermitteln zu lassen. Den Beteiligten ist eine Abschrift der Niederschrift oder des Ermittlungsergebnisses zu übersenden.

(4) Der Beschluß über die Besitzeinweisung ist dem Unternehmer und den Betroffenen spätestens zwei Wochen nach der mündlichen Verhandlung zuzustellen. Die Besitzeinweisung wird in dem von der Enteignungsbehörde bezeichneten Zeitpunkt wirksam. Dieser Zeitpunkt soll auf höchstens zwei Wochen nach Zustellung der Anordnung über die vorzeitige Besitzeinweisung an den unmittelbaren Besitzer festgesetzt werden. Durch die Besitzeinweisung wird dem Besitzer der Besitz entzogen und der Unternehmer Besitzer. Der Unternehmer darf auf dem Grundstück das im Antrag auf Besitzeinweisung bezeichnete Bauvorhaben durchführen und die dafür erforderlichen Maßnahmen treffen.

(5) Der Unternehmer hat für die durch die vorzeitige Besitzeinweisung entstehenden Vermögensnachteile Entschädigung zu leisten, soweit die Nachteile nicht durch die Verzinsung der Geldentschädigung für die Entziehung oder Beschränkung des Eigentums oder eines anderen Rechts ausgeglichen

<p>werden. Art und Höhe der Entschädigung sind von der Enteignungsbehörde in einem Beschluß festzusetzen.</p> <p>(6) Wird der festgestellte Plan oder die Plangenehmigung aufgehoben, so ist auch die vorzeitige Besitzeinweisung aufzuheben und der vorherige Besitzer wieder in den Besitz einzuweisen. Der Unternehmer hat für alle durch die Besitzeinweisung entstandenen besonderen Nachteile Entschädigung zu leisten.</p> <p>(7) Ein Rechtsbehelf gegen eine vorzeitige Besitzeinweisung hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Besitzeinweisungsbeschlusses gestellt und begründet werden.</p>	<p>werden. Art und Höhe der Entschädigung sind von der Enteignungsbehörde in einem Beschluß festzusetzen.</p> <p>(6) Wird der festgestellte Plan oder die Plangenehmigung aufgehoben, so ist auch die vorzeitige Besitzeinweisung aufzuheben und der vorherige Besitzer wieder in den Besitz einzuweisen. Der Unternehmer hat für alle durch die Besitzeinweisung entstandenen besonderen Nachteile Entschädigung zu leisten.</p> <p>(7) Ein Rechtsbehelf gegen eine vorzeitige Besitzeinweisung hat keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung des Besitzeinweisungsbeschlusses gestellt und begründet werden.</p>
<p>§ 30 Enteignung</p>	
<p>Die Enteignung ist zulässig, soweit sie zur Ausführung eines nach den §§ 28, 29 festgestellten oder genehmigten Bauvorhabens notwendig ist. Der festgestellte Plan oder die Plangenehmigung ist dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Im übrigen gelten die Enteignungsgesetze der Länder.</p>	<p>Die Enteignung ist zulässig, soweit sie zur Ausführung eines nach den §§ 28, 29 festgestellten oder genehmigten Bauvorhabens notwendig ist. Der festgestellte Plan oder die Plangenehmigung ist dem Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Im übrigen gelten die Enteignungsgesetze der Länder.</p>
<p>§ 30a Entschädigungsverfahren</p>	
<p>Soweit der Unternehmer nach § 28 Absatz 3a oder auf Grund eines Planfeststellungsbeschlusses oder einer Plangenehmigung verpflichtet ist, eine Entschädigung in Geld zu leisten, und über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen dem Betroffenen und dem Unternehmer zustande kommt, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde; für das Verfahren und den Rechtsweg gelten die Enteignungsgesetze der Länder entsprechend.</p>	<p>Soweit der Unternehmer nach § 28 Absatz 3a oder auf Grund eines Planfeststellungsbeschlusses oder einer Plangenehmigung verpflichtet ist, eine Entschädigung in Geld zu leisten, und über die Höhe der Entschädigung keine Einigung zwischen dem Betroffenen und dem Unternehmer zustande kommt, entscheidet auf Antrag eines der Beteiligten die nach Landesrecht zuständige Behörde; für das Verfahren und den Rechtsweg gelten die Enteignungsgesetze der Länder entsprechend.</p>
<p>§ 31 Benutzung öffentlicher Straßen</p>	

<p>(1) Der Unternehmer hat die Zustimmung des Trägers der der Straßenbaulast beizubringen, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. eine öffentliche Straße von der Straßenbahn benutzt werden soll, 2. Betriebsanlagen von Straßenbahnen eine öffentliche Straße höhengleich kreuzen. <p>(2) Vereinbarungen über die Höhe eines Entgelts für die Benutzung einer öffentlichen Straße bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Bestehende Verträge zwischen dem Unternehmer und dem Träger der Straßenbaulast bleiben unberührt.</p> <p>(3) Wird eine öffentliche Straße, die von einer Straßenbahn benutzt wird, erweitert oder verlegt, kann der Träger der Straßenbaulast von dem Unternehmer einen Beitrag zu den Kosten der Erweiterung oder Verlegung der Straßen verlangen. Dabei ist zu berücksichtigen, ob und inwieweit die Erweiterung oder Verlegung der Straße durch die Straßenbahn, den sonstigen Straßenverkehr oder andere Gründe veranlaßt ist. Absatz 2 Satz 2 gilt entsprechend.</p> <p>(4) Auf Verlangen des Trägers der Straßenbaulast hat der Unternehmer bei Ablauf der Genehmigung die Betriebsanlagen der Straßenbahn zu beseitigen und die Straße wiederherzustellen.</p> <p>(5) Kommt in den Fällen der Absätze 1 und 3 eine Einigung nicht zustande, entscheiden die von der Landesregierung bestimmten Behörden.</p>	<p>(1) Der Unternehmer hat die Zustimmung des Trägers der der Straßenbaulast beizubringen, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. eine öffentliche Straße von der Straßenbahn benutzt werden soll, 2. Betriebsanlagen von Straßenbahnen eine öffentliche Straße höhengleich kreuzen. <p>(2) Vereinbarungen über die Höhe eines Entgelts für die Benutzung einer öffentlichen Straße bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Bestehende Verträge zwischen dem Unternehmer und dem Träger der Straßenbaulast bleiben unberührt.</p> <p>(3) Wird eine öffentliche Straße, die von einer Straßenbahn benutzt wird, erweitert oder verlegt, kann der Träger der Straßenbaulast von dem Unternehmer einen Beitrag zu den Kosten der Erweiterung oder Verlegung der Straßen verlangen. Dabei ist zu berücksichtigen, ob und inwieweit die Erweiterung oder Verlegung der Straße durch die Straßenbahn, den sonstigen Straßenverkehr oder andere Gründe veranlaßt ist. Absatz 2 Satz 2 gilt entsprechend.</p> <p>(4) Auf Verlangen des Trägers der Straßenbaulast hat der Unternehmer bei Ablauf der Genehmigung die Betriebsanlagen der Straßenbahn zu beseitigen und die Straße wiederherzustellen.</p> <p>(5) Kommt in den Fällen der Absätze 1 und 3 eine Einigung nicht zustande, entscheiden die von der Landesregierung bestimmten Behörden.</p>
--	--

<p>(6) Auf Vereinbarungen des Unternehmers mit dem Träger der Straßenbau- last über die Benutzung öffentlicher Straßen ist im Planfeststellungsbeschluß oder in der Plangenehmigung hinzuweisen.</p>	<p>(6) Auf Vereinbarungen des Unternehmers mit dem Träger der Straßenbau- last über die Benutzung öffentlicher Straßen ist im Planfeststellungsbeschluß oder in der Plangenehmigung hinzuweisen.</p>
<p>§ 32 Duldungspflichten Dritter</p>	
<p>(1) Eigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte haben</p> <p>1. Vermessungen, Boden- und Grundwasseruntersuchungen einschließlich der vorübergehenden Anbringung von Markierungszeichen und sonstigen Vorarbeiten, die zur Planung von Betriebsanlagen und Straßenbahnen not- wendig sind, zu dulden, wenn die Genehmigungsbehörde diesen Arbeiten zu- stimmt,</p> <p>2. das Anbringen oder Errichten von Haltevorrichtungen für elektrische Lei- tungen, von Signalen und Haltestellenzeichen durch den Unternehmer oder von ihm Beauftragte zu dulden. Arbeits-, Betriebs- oder Geschäftsräume dür- fen vom Unternehmer oder von ihm Beauftragte nur während der jeweiligen Arbeits- oder Geschäftsstunden, Wohnungen nur mit Zustimmung des Woh- nungsinhabers betreten werden. Die Absicht, Vorarbeiten durchzuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens 2 Wo- chen vorher unmittelbar und in den Gemeinden, in deren Gebiet Vorarbeiten durchgeführt werden sollen, ortsüblich bekanntzugeben.</p> <p>(2) Die Zustimmung der Genehmigungsbehörde zu den Vorarbeiten begrün- det keinen Anspruch auf Erteilung der Genehmigung nach § 9 Abs. 1 Nr. 1.</p> <p>(3) Über eine Verpflichtung zur Duldung der in Absatz 1 Nr. 2 bezeichneten technischen Einrichtungen ist beim Bau neuer Betriebsanlagen für Straßen- bahnen im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden. Im übrigen entschei- det die Genehmigungsbehörde.</p>	<p>(1) Eigentümer oder sonstige Nutzungsberechtigte haben</p> <p>1. Vermessungen, Boden- und Grundwasseruntersuchungen einschließlich der vorübergehenden Anbringung von Markierungszeichen und sonstigen Vorarbeiten, die zur Planung von Betriebsanlagen und Straßenbahnen not- wendig sind, zu dulden, wenn die Genehmigungsbehörde diesen Arbeiten zu- stimmt,</p> <p>2. das Anbringen oder Errichten von Haltevorrichtungen für elektrische Lei- tungen, von Signalen und Haltestellenzeichen durch den Unternehmer oder von ihm Beauftragte zu dulden. Arbeits-, Betriebs- oder Geschäftsräume dür- fen vom Unternehmer oder von ihm Beauftragte nur während der jeweiligen Arbeits- oder Geschäftsstunden, Wohnungen nur mit Zustimmung des Woh- nungsinhabers betreten werden. Die Absicht, Vorarbeiten durchzuführen, ist dem Eigentümer oder sonstigen Nutzungsberechtigten mindestens 2 Wo- chen vorher unmittelbar und in den Gemeinden, in deren Gebiet Vorarbeiten durchgeführt werden sollen, ortsüblich bekanntzugeben.</p> <p>(2) Die Zustimmung der Genehmigungsbehörde zu den Vorarbeiten begrün- det keinen Anspruch auf Erteilung der Genehmigung nach § 9 Abs. 1 Nr. 1.</p> <p>(3) Über eine Verpflichtung zur Duldung der in Absatz 1 Nr. 2 bezeichneten technischen Einrichtungen ist beim Bau neuer Betriebsanlagen für Straßen- bahnen im Planfeststellungsverfahren zu entscheiden. Im übrigen entschei- det die Genehmigungsbehörde.</p>

<p>(4) Für Schäden, die durch Vorarbeiten, das Anbringen, Errichten oder Entfernen technischer Einrichtungen verursacht worden sind, hat der Unternehmer Entschädigung zu leisten. § 31 Abs. 5 gilt entsprechend. Für die Geltendmachung von Entschädigungsansprüchen ist der ordentliche Rechtsweg gegeben.</p>	<p>(4) Für Schäden, die durch Vorarbeiten, das Anbringen, Errichten oder Entfernen technischer Einrichtungen verursacht worden sind, hat der Unternehmer Entschädigung zu leisten. § 31 Abs. 5 gilt entsprechend. Für die Geltendmachung von Entschädigungsansprüchen ist der ordentliche Rechtsweg gegeben.</p>
<p>§ 33 (weggefallen)</p>	
<p>§ 34 (weggefallen)</p>	
<p>§ 35 (weggefallen)</p>	
<p>§ 36 Bau- und Unterhaltungspflicht</p>	
<p>(1) Der Unternehmer ist verpflichtet, die ihm genehmigten Betriebsanlagen für Straßenbahnen zu bauen und während der Geltungsdauer der Genehmigung den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Stand der Technik entsprechend zu unterhalten.</p> <p>(2) Die Genehmigungsbehörde kann dem Unternehmer eine Frist setzen, innerhalb derer die Betriebsanlagen zu bauen sind.</p>	<p>(1) Der Unternehmer ist verpflichtet, die ihm genehmigten Betriebsanlagen für Straßenbahnen zu bauen und während der Geltungsdauer der Genehmigung den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Stand der Technik entsprechend zu unterhalten.</p> <p>(2) Die Genehmigungsbehörde kann dem Unternehmer eine Frist setzen, innerhalb derer die Betriebsanlagen zu bauen sind.</p>
<p>§ 36a Besondere Pflichten im Interesse der Unterhaltung</p>	
<p>(1) Soweit es zur Unterhaltung einer Betriebsanlage für Straßenbahnen erforderlich ist, haben Dritte, insbesondere die Anlieger und die Hinterlieger, zu dulden, dass Beauftragte des Unternehmers die Grundstücke betreten oder vorübergehend benutzen. Die Arbeiten zur Unterhaltung müssen dem Dritten angekündigt werden.</p> <p>(2) Entstehen durch Handlungen nach Absatz 1 Schäden, hat der Geschädigte Anspruch auf Schadensersatz.</p>	<p>(1) Soweit es zur Unterhaltung einer Betriebsanlage für Straßenbahnen erforderlich ist, haben Dritte, insbesondere die Anlieger und die Hinterlieger, zu dulden, dass Beauftragte des Unternehmers die Grundstücke betreten oder vorübergehend benutzen. Die Arbeiten zur Unterhaltung müssen dem Dritten angekündigt werden.</p> <p>(2) Entstehen durch Handlungen nach Absatz 1 Schäden, hat der Geschädigte Anspruch auf Schadensersatz.</p>

<p>(3) Der Inhaber einer Sondernutzungserlaubnis hat, ohne Anspruch auf Entschädigung, zu dulden, dass die Ausübung seines Rechts durch Arbeiten zur Unterhaltung vorübergehend behindert oder unterbrochen wird. Auf die Interessen des Inhabers einer Sondernutzungserlaubnis ist Rücksicht zu nehmen.</p>	<p>(3) Der Inhaber einer Sondernutzungserlaubnis hat, ohne Anspruch auf Entschädigung, zu dulden, dass die Ausübung seines Rechts durch Arbeiten zur Unterhaltung vorübergehend behindert oder unterbrochen wird. Auf die Interessen des Inhabers einer Sondernutzungserlaubnis ist Rücksicht zu nehmen.</p>
<p>§ 37 Aufnahme des Betriebs</p>	
<p>Die Genehmigung zur Aufnahme des Betriebs der Straßenbahnen erteilt die Genehmigungsbehörde im Einvernehmen mit der für die technische Aufsicht zuständigen Behörde.</p>	<p>Die Genehmigung zur Aufnahme des Betriebs der Straßenbahnen erteilt die Genehmigungsbehörde im Einvernehmen mit der für die technische Aufsicht zuständigen Behörde.</p>
<p>§ 38 (weggefallen)</p>	
<p>§ 39 Beförderungsentgelte und -bedingungen</p>	
<p>(1) Beförderungsentgelte und deren Änderung bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Mit der Zustimmung sind die Beförderungsentgelte allgemein verbindlich. Soweit die Beförderungsentgelte Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind, hat die zuständige Behörde der Genehmigungsbehörde dies anzuzeigen; in diesem Fall gilt die Zustimmung als erteilt.</p>	<p>(1) Beförderungsentgelte und deren Änderung bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Mit der Zustimmung sind die Beförderungsentgelte allgemein verbindlich. Soweit die Beförderungsentgelte Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind, hat die zuständige Behörde der Genehmigungsbehörde dies anzuzeigen; in diesem Fall gilt die Zustimmung als erteilt.</p>
<p>(2) Die Genehmigungsbehörde hat die Beförderungsentgelte insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind. Die Zustimmung zu einer Änderung der Beförderungsentgelte wird in der Regel nicht erteilt, wenn diese einer verbindlichen Zusicherung nach § 12 Absatz 1a widerspricht.</p>	<p>(2) Die Genehmigungsbehörde hat die Beförderungsentgelte insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind. Die Zustimmung zu einer Änderung der Beförderungsentgelte wird in der Regel nicht erteilt, wenn diese einer verbindlichen Zusicherung nach § 12 Absatz 1a widerspricht.</p>
<p>(3) Die nach Absatz 1 festgestellten Beförderungsentgelte dürfen nicht über- oder unterschritten werden; sie sind gleichmäßig anzuwenden.</p>	<p>(3) Die nach Absatz 1 festgestellten Beförderungsentgelte dürfen nicht über- oder unterschritten werden; sie sind gleichmäßig anzuwenden.</p>

<p>Ermäßigungen, die nicht unter gleichen Bedingungen jedermann zugute kommen, sind verboten und nichtig.</p> <p>(4) Die Zustimmung zu den Beförderungsentgelten kann von der Genehmigungsbehörde nach Anhörung des Unternehmers widerrufen werden, wenn die für die Bildung der Beförderungsentgelte maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben; in diesem Falle kann die Genehmigungsbehörde nach Anhörung des Unternehmers die Beförderungsentgelte anderweitig festsetzen.</p> <p>(5) Eine Erhöhung der Beförderungsentgelte tritt frühestens am siebenten Tage nach der Veröffentlichung in Kraft.</p> <p>(6) Die Beförderungsbedingungen sind vor ihrer Einführung der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen, soweit sie von den Allgemeinen Beförderungsbedingungen (§ 57 Abs. 1 Nr. 5) für das Unternehmen im Einzelfalle abweichen (Besondere Beförderungsbedingungen). Das gleiche gilt für Änderungen der Besonderen Beförderungsbedingungen. Absatz 1 Satz 3 und Absatz 2 Satz 2 gelten entsprechend. Die Genehmigungsbehörde kann eine Änderung der Beförderungsbedingungen verlangen, wenn die für ihre Festsetzung maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung der Besonderen Beförderungsbedingungen Rechnung getragen werden kann.</p> <p>(7) Die Beförderungsentgelte und die Besonderen Beförderungsbedingungen sind vom Unternehmer vor ihrer Einführung ortsüblich bekanntzumachen; die Bekanntmachung ist in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen auszuhängen.</p>	<p>Ermäßigungen, die nicht unter gleichen Bedingungen jedermann zugute kommen, sind verboten und nichtig.</p> <p>(4) Die Zustimmung zu den Beförderungsentgelten kann von der Genehmigungsbehörde nach Anhörung des Unternehmers widerrufen werden, wenn die für die Bildung der Beförderungsentgelte maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben; in diesem Falle kann die Genehmigungsbehörde nach Anhörung des Unternehmers die Beförderungsentgelte anderweitig festsetzen.</p> <p>(5) Eine Erhöhung der Beförderungsentgelte tritt frühestens am siebenten Tage nach der Veröffentlichung in Kraft.</p> <p>(6) Die Beförderungsbedingungen sind vor ihrer Einführung der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen, soweit sie von den Allgemeinen Beförderungsbedingungen (§ 57 Abs. 1 Nr. 5) für das Unternehmen im Einzelfalle abweichen (Besondere Beförderungsbedingungen). Das gleiche gilt für Änderungen der Besonderen Beförderungsbedingungen. Absatz 1 Satz 3 und Absatz 2 Satz 2 gelten entsprechend. Die Genehmigungsbehörde kann eine Änderung der Beförderungsbedingungen verlangen, wenn die für ihre Festsetzung maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung der Besonderen Beförderungsbedingungen Rechnung getragen werden kann.</p> <p>(7) Die Beförderungsentgelte und die Besonderen Beförderungsbedingungen sind vom Unternehmer vor ihrer Einführung ortsüblich bekanntzumachen; die Bekanntmachung ist in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen auszuhängen.</p>
---	---

§ 40 Fahrpläne

(1) Der Fahrplan muß die Führung der Linie, ihren Ausgangs- und Endpunkt sowie die Haltestellen und Fahrzeiten enthalten.

(2) Fahrpläne und deren Änderungen bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Ausgenommen sind Fahrplanänderungen, die wegen vorübergehender Störungen des Betriebs oder aus besonderen Anlässen vorgenommen werden und für einen Zeitraum von nicht länger als einen Monat gelten, sowie andere geringfügige Fahrplanänderungen. Werden durch Fahrplanänderungen die Interessen anderer Verkehrsunternehmen berührt, so sind diese vor der Zustimmung zu hören. Die in Satz 2 genannten Fahrplanänderungen sind der Genehmigungsbehörde anzuzeigen. Die Genehmigungsbehörde kann den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb einer Frist von zwei Wochen widersprechen, wenn die Voraussetzungen des Satzes 2 nicht vorliegen; die Fahrplanänderungen dürfen dann nicht in Kraft treten. Soweit die Fahrpläne Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind, hat die zuständige Behörde diese der Genehmigungsbehörde anzuzeigen. In diesem Fall gilt die Zustimmung als erteilt.

(2a) Die Zustimmung zu einer Fahrplanänderung wird in der Regel nicht erteilt, wenn diese einer verbindlichen Zusicherung nach § 12 Absatz 1a widerspricht.

(3) Die Genehmigungsbehörde kann für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr Änderungen des Fahrplans verlangen, wenn die maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung des Fahrplans Rechnung getragen werden kann. Die Genehmigungsbehörde hat hiervon abzusehen, wenn die Änderungen dem Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer

(1) Der Fahrplan muß die Führung der Linie, ihren Ausgangs- und Endpunkt sowie die Haltestellen und Fahrzeiten enthalten.

(2) Fahrpläne und deren Änderungen bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Ausgenommen sind Fahrplanänderungen, die wegen vorübergehender Störungen des Betriebs oder aus besonderen Anlässen vorgenommen werden und für einen Zeitraum von nicht länger als einen Monat gelten, sowie andere geringfügige Fahrplanänderungen. Werden durch Fahrplanänderungen die Interessen anderer Verkehrsunternehmen berührt, so sind diese vor der Zustimmung zu hören. Die in Satz 2 genannten Fahrplanänderungen sind der Genehmigungsbehörde anzuzeigen. Die Genehmigungsbehörde kann den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb einer Frist von zwei Wochen widersprechen, wenn die Voraussetzungen des Satzes 2 nicht vorliegen; die Fahrplanänderungen dürfen dann nicht in Kraft treten. Soweit die Fahrpläne Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind, hat die zuständige Behörde diese der Genehmigungsbehörde anzuzeigen. In diesem Fall gilt die Zustimmung als erteilt.

(2a) Die Zustimmung zu einer Fahrplanänderung wird in der Regel nicht erteilt, wenn diese einer verbindlichen Zusicherung nach § 12 Absatz 1a widerspricht.

(3) Die Genehmigungsbehörde kann für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr Änderungen des Fahrplans verlangen, wenn die maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung des Fahrplans Rechnung getragen werden kann. Die Genehmigungsbehörde hat hiervon abzusehen, wenn die Änderungen dem Unternehmer unter Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Lage, einer

<p>ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung nicht zugemutet werden können.</p> <p>(4) Fahrpläne und Fahrplanänderungen sind vom Unternehmer ortsüblich bekanntzumachen. Ferner sind die gültigen Fahrpläne in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen anzubringen. An den Haltestellen sind mindestens die Abfahrtszeiten anzuzeigen. Der Unternehmer ist verpflichtet, der Genehmigungsbehörde auf deren Anforderung die Fahrplandaten in einem geeigneten elektronischen Format zur Kontrolle der Einhaltung der Fahrplanpflichten sowie zur Nutzung in unternehmensübergreifenden Auskunftssystemen zeitgerecht und unentgeltlich bereitzustellen.</p>	<p>ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung nicht zugemutet werden können.</p> <p>(4) Fahrpläne und Fahrplanänderungen sind vom Unternehmer ortsüblich bekanntzumachen. Ferner sind die gültigen Fahrpläne in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen anzubringen. An den Haltestellen sind mindestens die Abfahrtszeiten anzuzeigen. Der Unternehmer ist verpflichtet, der Genehmigungsbehörde auf deren Anforderung die Fahrplandaten in einem geeigneten elektronischen Format zur Kontrolle der Einhaltung der Fahrplanpflichten sowie zur Nutzung in unternehmensübergreifenden Auskunftssystemen zeitgerecht und unentgeltlich bereitzustellen.</p>
<p>B. Verkehr mit Obussen</p>	
<p>§ 41 Entsprechend anwendbare Vorschriften</p>	
<p>(1) Die Vorschriften der §§ 28 bis 30 und der §§ 32 bis 37 sind auf die Errichtung von Bau- und Betriebsanlagen für den Obusverkehr entsprechend anzuwenden.</p> <p>(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.</p> <p>(3) Im übrigen sind auf den Obusverkehr die Vorschriften der §§ 39 und 40 entsprechend anzuwenden.</p>	<p>(1) Die Vorschriften der §§ 28 bis 30 und der §§ 32 bis 37 sind auf die Errichtung von Bau- und Betriebsanlagen für den Obusverkehr entsprechend anzuwenden.</p> <p>(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.</p> <p>(3) Im übrigen sind auf den Obusverkehr die Vorschriften der §§ 39 und 40 entsprechend anzuwenden.</p>
<p>C. Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen</p>	
<p>§ 42 Begriffsbestimmung Linienverkehr</p>	
<p>Linienverkehr ist eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an</p>	<p>Linienverkehr ist eine zwischen bestimmten Ausgangs- und Endpunkten eingerichtete regelmäßige Verkehrsverbindung, auf der Fahrgäste an</p>

<p>bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Er setzt nicht voraus, daß ein Fahrplan mit bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten besteht oder Zwischenhaltestellen eingerichtet sind.</p>	<p>bestimmten Haltestellen ein- und aussteigen können. Er setzt nicht voraus, daß ein Fahrplan mit bestimmten Abfahrts- und Ankunftszeiten besteht oder Zwischenhaltestellen eingerichtet sind.</p>
<p>§ 42a Personenfernverkehr</p>	
<p>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 gehört. Die Beförderung von Personen zwischen zwei Haltestellen ist unzulässig, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>In der Genehmigung sind auf Antrag für einzelne Teilstrecken Ausnahmen zu gewähren, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. kein ausreichendes Nahverkehrsangebot besteht oder 2. das Fahrgastpotenzial der vorhandenen Verkehrsangebote nur unerheblich beeinträchtigt wird. 	<p>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 gehört. Die Beförderung von Personen zwischen zwei Haltestellen ist unzulässig, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>In der Genehmigung sind auf Antrag für einzelne Teilstrecken Ausnahmen zu gewähren, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. kein ausreichendes Nahverkehrsangebot besteht oder 2. das Fahrgastpotenzial der vorhandenen Verkehrsangebote nur unerheblich beeinträchtigt wird.
<p>§ 42b Technische Anforderungen</p>	
<p>Kraftomnibusse, die im Personenfernverkehr eingesetzt werden, müssen den Vorschriften des Anhangs VII 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) in der jeweils zum Zeitpunkt der Erstzulassung des jeweiligen Kraftomnibusses geltenden Fassung entsprechen und mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzer ausgerüstet sein.</p>	<p>Kraftomnibusse, die im Personenfernverkehr eingesetzt werden, müssen den Vorschriften des Anhangs VII 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) in der jeweils zum Zeitpunkt der Erstzulassung des jeweiligen Kraftomnibusses geltenden Fassung entsprechen und mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzer ausgerüstet sein.</p>

§ 43 Sonderformen des Linienverkehrs	
<p>Als Linienverkehr gilt, unabhängig davon, wer den Ablauf der Fahrten bestimmt, auch der Verkehr, der unter Ausschluß anderer Fahrgäste der regelmäßigen Beförderung von</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Berufstätigen zwischen Wohnung und Arbeitsstelle (Berufsverkehr), 2. Schülern zwischen Wohnung und Lehranstalt (Schülerfahrten), 3. Personen zum Besuch von Märkten (Marktfahrten), 4. Theaterbesuchern <p>dient. Die Regelmäßigkeit wird nicht dadurch ausgeschlossen, daß der Ablauf der Fahrten wechselnden Bedürfnissen der Beteiligten angepaßt wird.</p>	<p>Als Linienverkehr gilt, unabhängig davon, wer den Ablauf der Fahrten bestimmt, auch der Verkehr, der unter Ausschluß anderer Fahrgäste der regelmäßigen Beförderung von</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Berufstätigen zwischen Wohnung und Arbeitsstelle (Berufsverkehr), 2. Schülern zwischen Wohnung und Lehranstalt (Schülerfahrten), 3. Personen zum Besuch von Märkten (Marktfahrten), 4. Theaterbesuchern <p>dient. Die Regelmäßigkeit wird nicht dadurch ausgeschlossen, daß der Ablauf der Fahrten wechselnden Bedürfnissen der Beteiligten angepaßt wird.</p>
§ 44 (weggefallen)	
§ 45 Sonstige Vorschriften	
<p>(1) Auf den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist § 32, soweit diese Vorschrift sich auf das Anbringen oder Errichten von Haltestellenzeichen bezieht, entsprechend anzuwenden; über die Verpflichtung zur Duldung entscheidet die Genehmigungsbehörde ohne Planfeststellungsverfahren.</p> <p>(2) Auf den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen sind die §§ 39 und 40 mit folgenden Maßgaben anzuwenden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. § 39 Absatz 1 bis 5 und 7 gilt nicht für den Personenfernverkehr, 2. § 40 Absatz 3 gilt nicht für den Personenfernverkehr; abweichend von § 40 Absatz 2 Satz 1 genügt bei Fahrplanänderungen im Personenfernverkehr eine 	<p>(1) Auf den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist § 32, soweit diese Vorschrift sich auf das Anbringen oder Errichten von Haltestellenzeichen bezieht, entsprechend anzuwenden; über die Verpflichtung zur Duldung entscheidet die Genehmigungsbehörde ohne Planfeststellungsverfahren.</p> <p>(2) Auf den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen sind die §§ 39 und 40 mit folgenden Maßgaben anzuwenden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. § 39 Absatz 1 bis 5 und 7 gilt nicht für den Personenfernverkehr, 2. § 40 Absatz 3 gilt nicht für den Personenfernverkehr; abweichend von § 40 Absatz 2 Satz 1 genügt bei Fahrplanänderungen im Personenfernverkehr eine

<p>Anzeige bei der Genehmigungsbehörde; sofern die Genehmigungsbehörde den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb von einem Monat widerspricht, dürfen diese nicht in Kraft treten.</p> <p>(3) Die Genehmigungsbehörde kann bei den Verkehrsformen nach § 43 auf die Einhaltung der Vorschriften über die Betriebspflicht (§ 21), die Beförderungspflicht (§ 22), die Beförderungsentgelte und -bedingungen (§ 39) sowie über die Fahrpläne (§ 40) ganz oder teilweise verzichten. Bei den Sonderformen des Linienverkehrs (§ 43) ist § 13 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 und 3 so anzuwenden, daß insbesondere den Belangen von Berufstätigen und Arbeitgebern sowie von Schülern und Lehranstalten Rechnung getragen wird.</p>	<p>Anzeige bei der Genehmigungsbehörde; sofern die Genehmigungsbehörde den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb von einem Monat widerspricht, dürfen diese nicht in Kraft treten.</p> <p>(3) Die Genehmigungsbehörde kann bei den Verkehrsformen nach § 43 auf die Einhaltung der Vorschriften über die Betriebspflicht (§ 21), die Beförderungspflicht (§ 22), die Beförderungsentgelte und -bedingungen (§ 39) sowie über die Fahrpläne (§ 40) ganz oder teilweise verzichten. Bei den Sonderformen des Linienverkehrs (§ 43) ist § 13 Absatz 2 Satz 1 Nummer 2 und 3 so anzuwenden, daß insbesondere den Belangen von Berufstätigen und Arbeitgebern sowie von Schülern und Lehranstalten Rechnung getragen wird.</p>
<p>D. Ausgleichszahlungen</p>	
<p>§ 45a Ausgleichspflicht</p>	
<p>(1) Im Verkehr mit Straßenbahnen und Obussen sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach den §§ 42 und 43 Nr. 2 ist dem Unternehmer für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs auf Antrag ein Ausgleich nach Maßgabe des Absatzes 2 zu gewähren, wenn und soweit</p> <p>1. der Ertrag aus den für diese Beförderungen genehmigten Beförderungsentgelten zur Deckung der nach Absatz 2 Satz 2 zu errechnenden Kosten nicht ausreicht, und</p> <p>2. der Unternehmer innerhalb eines angemessenen Zeitraums die Zustimmung zu einer Anpassung der in den genannten Verkehrsformen erhobenen Beförderungsentgelte an die Ertrags- und Kostenlage beantragt hat.</p> <p>(2) Als Ausgleich werden gewährt 50 vom Hundert des Unterschiedsbetrages zwischen dem Ertrag, der in den in Absatz 1 genannten Verkehrsformen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des</p>	<p>(1) Im Verkehr mit Straßenbahnen und Obussen sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach den §§ 42 und 43 Nr. 2 ist dem Unternehmer für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs auf Antrag ein Ausgleich nach Maßgabe des Absatzes 2 zu gewähren, wenn und soweit</p> <p>1. der Ertrag aus den für diese Beförderungen genehmigten Beförderungsentgelten zur Deckung der nach Absatz 2 Satz 2 zu errechnenden Kosten nicht ausreicht, und</p> <p>2. der Unternehmer innerhalb eines angemessenen Zeitraums die Zustimmung zu einer Anpassung der in den genannten Verkehrsformen erhobenen Beförderungsentgelte an die Ertrags- und Kostenlage beantragt hat.</p> <p>(2) Als Ausgleich werden gewährt 50 vom Hundert des Unterschiedsbetrages zwischen dem Ertrag, der in den in Absatz 1 genannten Verkehrsformen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des</p>

<p>Ausbildungsverkehrs erzielt worden ist, und dem Produkt aus den in diesem Verkehr geleisteten Personen-Kilometern und den durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten. Als durchschnittliche verkehrsspezifische Kosten im Sinne dieser Vorschrift gelten die Kostensätze je Personen-Kilometer, die von den Landesregierungen oder den von ihnen durch Rechtsverordnung ermächtigten Behörden durch Rechtsverordnung nach Durchschnittswerten einzelner repräsentativer Unternehmen, die sparsam wirtschaften und leistungsfähig sind, pauschal festgelegt werden; dabei können entsprechend betrieblichen und verkehrlichen Besonderheiten unterschiedliche Kostensätze für den schienengebundenen und den nichtschienengebundenen Verkehr sowie für verschiedene Verkehrsregionen festgelegt werden. Der sich in Anwendung des Satzes 1 ergebende Ausgleichsbetrag wird für das Jahr 2004 um 4 Prozent, für das Jahr 2005 um 8 Prozent und vom Jahr 2006 an jeweils um 12 Prozent verringert.</p> <p>(3) Den Ausgleich nach den Absätzen 1 und 2 gewährt das Land, in dessen Gebiet der Verkehr betrieben wird. Erstreckt sich der Verkehr auch auf das Gebiet eines anderen Landes, so wird dem Ausgleich der Teil der Leistungen zugrunde gelegt, der in dem jeweiligen Land erbracht wird.</p> <p>(4) Über den Ausgleich entscheidet die Genehmigungsbehörde oder die von der Landesregierung bestimmte Behörde. Die Entscheidung kann mit Auflagen verbunden werden, die dazu bestimmt sind, die wirtschaftlichen Ergebnisse der in den in Absatz 1 genannten Verkehrsformen erbrachten Leistungen zu verbessern. Kommt der Unternehmer solchen Auflagen nicht oder nicht in vollem Umfange nach, so ist ein Ausgleich nur insoweit zu gewähren, wie er sich im Falle der Befolgung der Auflagen errechnet hätte.</p> <p>(5)</p>	<p>Ausbildungsverkehrs erzielt worden ist, und dem Produkt aus den in diesem Verkehr geleisteten Personen-Kilometern und den durchschnittlichen verkehrsspezifischen Kosten. Als durchschnittliche verkehrsspezifische Kosten im Sinne dieser Vorschrift gelten die Kostensätze je Personen-Kilometer, die von den Landesregierungen oder den von ihnen durch Rechtsverordnung ermächtigten Behörden durch Rechtsverordnung nach Durchschnittswerten einzelner repräsentativer Unternehmen, die sparsam wirtschaften und leistungsfähig sind, pauschal festgelegt werden; dabei können entsprechend betrieblichen und verkehrlichen Besonderheiten unterschiedliche Kostensätze für den schienengebundenen und den nichtschienengebundenen Verkehr sowie für verschiedene Verkehrsregionen festgelegt werden. Der sich in Anwendung des Satzes 1 ergebende Ausgleichsbetrag wird für das Jahr 2004 um 4 Prozent, für das Jahr 2005 um 8 Prozent und vom Jahr 2006 an jeweils um 12 Prozent verringert.</p> <p>(3) Den Ausgleich nach den Absätzen 1 und 2 gewährt das Land, in dessen Gebiet der Verkehr betrieben wird. Erstreckt sich der Verkehr auch auf das Gebiet eines anderen Landes, so wird dem Ausgleich der Teil der Leistungen zugrunde gelegt, der in dem jeweiligen Land erbracht wird.</p> <p>(4) Über den Ausgleich entscheidet die Genehmigungsbehörde oder die von der Landesregierung bestimmte Behörde. Die Entscheidung kann mit Auflagen verbunden werden, die dazu bestimmt sind, die wirtschaftlichen Ergebnisse der in den in Absatz 1 genannten Verkehrsformen erbrachten Leistungen zu verbessern. Kommt der Unternehmer solchen Auflagen nicht oder nicht in vollem Umfange nach, so ist ein Ausgleich nur insoweit zu gewähren, wie er sich im Falle der Befolgung der Auflagen errechnet hätte.</p> <p>(5)</p>
<p>E. Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen</p>	<p><u>E. Öffentlicher Bedarfsverkehr</u></p>

<p>§ 46 Formen des Gelegenheitsverkehrs</p>	<p><u>§ 46 (weggefallen)</u></p>
<p>(1) Gelegenheitsverkehr ist die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen, die nicht Linienverkehr nach den §§ 42, 42a und 43 ist.</p> <p>(2) Als Formen des Gelegenheitsverkehrs sind nur zulässig</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verkehr mit Taxen (§ 47), 2. Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen (§ 48), 3. Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen (§ 49). <p>(3) In Orten mit mehr als 50 000 Einwohnern oder in den von der höheren Verwaltungsbehörde bestimmten Orten unter 50 000 Einwohnern darf eine Genehmigung für den Taxenverkehr und den Mietwagenverkehr nicht für denselben Personenkraftwagen erteilt werden.</p>	<p>(1) Gelegenheitsverkehr ist die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen, die nicht Linienverkehr nach den §§ 42, 42a und 43 ist.</p> <p>(2) Als Formen des Gelegenheitsverkehrs sind nur zulässig</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Verkehr mit Taxen (§ 47), 2. Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen (§ 48), 3. Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen (§ 49). <p>(3) In Orten mit mehr als 50 000 Einwohnern oder in den von der höheren Verwaltungsbehörde bestimmten Orten unter 50 000 Einwohnern darf eine Genehmigung für den Taxenverkehr und den Mietwagenverkehr nicht für denselben Personenkraftwagen erteilt werden.</p>
<p>§ 47 Verkehr mit Taxen</p>	<p><u>§ 47 Bedarfsverkehr mit Taxen</u></p>
<p>(1) Verkehr mit Taxen ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, die der Unternehmer an behördlich zugelassenen Stellen bereithält und mit denen er Fahrten zu einem vom Fahrgast bestimmten Ziel ausführt. Der Unternehmer kann Beförderungsaufträge auch während einer Fahrt oder am Betriebsitz entgegennehmen.</p> <p>(2) Taxen dürfen nur in der Gemeinde bereitgehalten werden, in der der Unternehmer seinen Betriebsitz hat. Fahrten auf vorherige Bestellung dürfen auch von anderen Gemeinden aus durchgeführt werden. Die Genehmigungsbehörde kann im Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden das</p>	<p>(1) Verkehr mit Taxen ist die Beförderung mit Personen mit Personenkraftwagen, die der Unternehmer an behördlich zugelassenen Stellen bereithält und mit denen er Fahrten zu einem vom Fahrgast bestimmten Ziel ausführt. Der Unternehmer kann Beförderungsaufträge auch während einer Fahrt oder am Betriebsitz entgegennehmen. <u>Die Nutzung hat mit dem Fahrzeug im Ganzen zu erfolgen.</u></p> <p>(2) Taxen <u>dürfen sind grundsätzlich</u> nur in der Gemeinde bereitgehalten werden <u>bereitzuhalten</u>, in der der Unternehmer seiner Betriebsitz hat. Fahrten auf vorherige Bestellung dürfen auch von anderen Gemeinden aus durchgeführt werden. Die Genehmigungsbehörde kann im Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden das <u>Bereithalten an behördlich zugelassenen</u></p>

<p>Bereithalten an behördlich zugelassenen Stellen außerhalb der Betriebssitzgemeinde gestatten und einen größeren Bezirk festsetzen.</p> <p>(3) Die Landesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung den Umfang der Betriebspflicht, die Ordnung auf Taxenständen sowie Einzelheiten des Dienstbetriebs zu regeln. Sie kann die Ermächtigung durch Rechtsverordnung übertragen. In der Rechtsverordnung können insbesondere Regelungen getroffen werden über</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. das Bereithalten von Taxen in Sonderfällen einschließlich eines Bereitschaftsdienstes, 2. die Annahme und Ausführung von fernmündlichen Fahraufträgen, 3. den Fahr- und Funkbetrieb, 4. die Behindertenbeförderung und 5. die Krankenbeförderung, soweit es sich nicht um Beförderungen nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 handelt. 	<p>Stellen außerhalb der Betriebssitzgemeinde gestatten und einen größeren Bezirk festsetzen.</p> <p><u>(2a) Das Bediengebiet ist von der Genehmigungsbehörde so festzusetzen, dass Leerfahrten vermieden werden. Hierzu hat die Genehmigungsbehörde im Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden das Bereithalten an behördlich zugelassenen Stellen außerhalb der Betriebssitzgemeinde zu gestatten.</u></p> <p>(3) Die Landesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung den Umfang der Betriebspflicht, <u>die Tarifpflicht</u>, die Ordnung auf Taxenständen, so <u>wie die Einzelheiten des Dienstbetriebs Betriebs sowie den Umwelt- und Verbraucherschutz</u> zu regeln. Sie kann die Ermächtigung durch Rechtsverordnung übertragen. In der Rechtsverordnung können insbesondere Regelungen getroffen werden über</p> <ol style="list-style-type: none"> <u>1. die Standplatzpflicht von Taxen für Taxistände,</u> <u>2. die Festlegung von Mindest- und Höchstpreisen und von Festpreisen für telefonisch, online oder per App bestellte Fahrten, sowie von einheitlichen Preisen für den Einstieg auf Taxenständen und beim Heranwinken aus dem fließenden Verkehr; die Mindestpreise sind unter Abgrenzung zum Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen und Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, die Höchstpreise sind aus Gründen des Verbraucherschutzes festzulegen,</u> <u>3. die besonderen Anforderungen an die Qualifikation des Fahrpersonals für das Bereithalten an Orten mit hohem Aufkommen ortsfremder Fahrgäste,</u> <u>4. die Kennzeichnung der Fahrzeuge,</u> <u>5. die Aufzeichnungspflichten über Fahraufträge und Umsätze,</u>
--	--

<p>(4) Die Beförderungspflicht besteht nur für Fahrten innerhalb des Geltungsbereichs der nach § 51 Abs. 1 Satz 1 und 2 und Abs. 2 Satz 1 festgesetzten Beförderungsentgelte (Pflichtfahrbereich).</p> <p>(5) Die Vermietung von Taxen an Selbstfahrer ist verboten.</p>	<p><u>6. Umsetzungsmaßnahme zu kommunalen Luftreinhalte- sowie Lärmschutzplänen gemäß dem Bundesimmissionsschutzgesetz und sowie den Vorgaben der Verordnung (EU) 2019/631 zur Festsetzung von CO2-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge und</u></p> <p><u>7. die Bevorrechtigungen von Taxistandplätzen für saubere und lokale Fahrzeuge gemäß den Standards der Verordnung (EU) 2019/631.</u></p> <p>(4) Die Beförderungspflicht besteht nur für Fahrten innerhalb des Geltungsbereichs der nach § 51 Abs. 1 Satz 1 und 2 und Abs. 2 Satz 1 festgesetzten Beförderungsentgelte (Pflichtfahrbereich).</p> <p>(45) Die Vermietung von Taxen an Selbstfahrer ist verboten.</p>
	<p><u>§ 47a Gebündelter Bedarfsverkehr</u></p>
	<p><u>(1) Abweichend von § 47 ist der platzweise Verkauf im Rahmen des Verkehrs mit Kraftfahrzeugen zur Personenbeförderung mit dem Ziel zugelassen, die Nachfrage zu bündeln und damit den Verkehr wirtschaftlicher zu gestalten, den Verkehrsraum effektiver zu nutzen und die Umwelt zu entlasten. Die Aufnahme von Fahrgästen durch Heranwinken aus dem fließenden Verkehr ist nicht zulässig.</u></p> <p><u>(2) In den Rechtsverordnungen nach § 47 Absatz 3 kann für gebündelte Bedarfsverkehre zusätzlich geregelt werden:</u></p> <p><u>1. das Ein- und Aussteigen an Halteplätzen,</u></p> <p><u>2. die Bereitstellung und Nutzungspflicht von eigenen Standplätzen in ausreichender Fläche,</u></p>

	<p><u>3. die Buchungssicherheit für die Fahrgäste und Alternativen zur digitalen Buchung und</u></p> <p><u>4. die Umsetzung von Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan der Aufgabenträger.</u></p> <p><u>(3) Soweit durch den platzweisen Verkauf die Verkehrsnachfrage vom Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen und Linienverkehre mit Kraftfahrzeugen im erheblichen Umfang vermindert oder das Straßennetz erheblich belastet wird, kann die Genehmigungsbehörde im öffentlichen Verkehrsinteresse gemäß § 15 Abs. 3a nach pflichtgemäßem Ermessen Auflagen zur Sicherstellung einer höheren Nachfragebündelung festlegen. Wenn die Auflagen nach Satz 1 nicht ausreichen, kann die Anzahl der genehmigten Fahrzeuge gemäß § 25 Abs. 3b ganz oder teilweise widerrufen werden.</u></p>
<p>§ 48 Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen</p>	<p><u>§ 48 (weggefallen)</u></p>
<p>(1) Ausflugsfahrten sind Fahrten, die der Unternehmer mit Kraftomnibussen oder Personenkraftwagen nach einem bestimmten, von ihm aufgestellten Plan und zu einem für alle Teilnehmer gleichen und gemeinsam verfolgten Ausflugszweck anbietet und ausführt. Die Fahrt muß wieder an den Ausgangsort zurückführen. Die Fahrgäste müssen im Besitz eines für die gesamte Fahrt gültigen Fahrscheins sein, der die Beförderungsstrecke und das Beförderungsentgelt ausweist. Bei Ausflugsfahrten, die als Pauschalfahrten ausgeführt werden, genügt im Fahrschein die Angabe des Gesamtentgelts an Stelle des Beförderungsentgelts.</p> <p>(2) Ferienziel-Reisen sind Reisen zu Erholungsaufenthalten, die der Unternehmer mit Kraftomnibussen oder Personenkraftwagen nach einem bestimmten, von ihm aufgestellten Plan zu einem Gesamtentgelt für Beförderung und Unterkunft mit oder ohne Verpflegung anbietet und ausführt. Es</p>	<p>(1) Ausflugsfahrten sind Fahrten, die der Unternehmer mit Kraftomnibussen oder Personenkraftwagen nach einem bestimmten, von ihm aufgestellten Plan und zu einem für alle Teilnehmer gleichen und gemeinsam verfolgten Ausflugszweck anbietet und ausführt. Die Fahrt muß wieder an den Ausgangsort zurückführen. Die Fahrgäste müssen im Besitz eines für die gesamte Fahrt gültigen Fahrscheins sein, der die Beförderungsstrecke und das Beförderungsentgelt ausweist. Bei Ausflugsfahrten, die als Pauschalfahrten ausgeführt werden, genügt im Fahrschein die Angabe des Gesamtentgelts an Stelle des Beförderungsentgelts.</p> <p>(2) Ferienziel-Reisen sind Reisen zu Erholungsaufenthalten, die der Unternehmer mit Kraftomnibussen oder Personenkraftwagen nach einem bestimmten, von ihm aufgestellten Plan zu einem Gesamtentgelt für Beförderung und Unterkunft mit oder ohne Verpflegung anbietet und ausführt. Es</p>

<p>dürfen nur Rückfahrtscheine und diese nur auf den Namen des Reisenden ausgegeben werden. Die Fahrgäste sind zu einem für alle Teilnehmer gleichen Reiseziel zu bringen und an den Ausgangspunkt der Reise zurückzuführen. Auf der Rückfahrt dürfen nur Reisende befördert werden, die der Unternehmer zum Reiseziel gebracht hat.</p> <p>(3) (weggefallen)</p> <p>(4) Die Vorschriften der §§ 21 und 22 sind nicht anzuwenden.</p>	<p>dürfen nur Rückfahrtscheine und diese nur auf den Namen des Reisenden ausgegeben werden. Die Fahrgäste sind zu einem für alle Teilnehmer gleichen Reiseziel zu bringen und an den Ausgangspunkt der Reise zurückzuführen. Auf der Rückfahrt dürfen nur Reisende befördert werden, die der Unternehmer zum Reiseziel gebracht hat.</p> <p>(3) (weggefallen)</p> <p>(4) Die Vorschriften der §§ 21 und 22 sind nicht anzuwenden.</p>
	<p>F. Anmietverkehr</p>
<p>§ 49 Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen</p>	<p>§ 49 Anmietverkehr</p>
<p>(1) Verkehr mit Mietomnibussen ist die Beförderung von Personen mit Kraftomnibussen, die nur im ganzen zur Beförderung angemietet werden und mit denen der Unternehmer Fahrten ausführt, deren Zweck, Ziel und Ablauf der Mieter bestimmt. Die Teilnehmer müssen ein zusammengehöriger Personenkreis und über Ziel und Ablauf der Fahrt einig sein.</p> <p>(2) Die Voraussetzungen des Absatzes 1 Satz 1 sind nicht gegeben, wenn Fahrten unter Angabe des Fahrtziels vermittelt werden. Mietomnibusse dürfen nicht durch Bereitstellen auf öffentlichen Straßen oder Plätzen angeboten werden.</p> <p>(3) Die Vorschriften der §§ 21 und 22 sind nicht anzuwenden.</p>	<p>(1) Verkehr mit Mietomnibussen <u>Anmietverkehr</u> ist die Beförderung von Personen mit Kraftomnibussen <u>Kraftfahrzeugen</u>, die nur im Ganzen zur Beförderung angemietet werden und mit denen der Unternehmer Fahrten ausführt, deren Zweck, Ziel und Ablauf der Mieter bestimmt. <u>Der Anmietverkehr darf keinen öffentlichen Zwecken dienen.</u> Die Teilnehmer müssen ein zusammengehöriger Personenkreis und sich über Ziel und Ablauf der Fahrt einig sein. <u>Der Verkehr darf nicht als öffentlicher Personennahverkehr gemäß § 8 Abs. 1 angeboten werden. Dies ist im Zweifel der Fall, wenn der Auftrag mindestens 24 Stunden vorab erteilt wurde.</u></p> <p>(2) Die Voraussetzungen des Absatzes 1 Satz 1 sind nicht gegeben, wenn Fahrten unter Angabe des Fahrtziels vermittelt werden. Mietomnibusse <u>Kraftfahrzeuge</u> dürfen nicht durch Bereitstellen auf öffentlichen Straßen oder Plätzen angeboten werden.</p> <p>(3) Die Vorschriften der §§ 21 und 22 sind nicht anzuwenden.</p>

<p>(4) Verkehr mit Mietwagen ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, die nur im ganzen zur Beförderung gemietet werden und mit denen der Unternehmer Fahrten ausführt, deren Zweck, Ziel und Ablauf der Mieter bestimmt und die nicht Verkehr mit Taxen nach § 47 sind. Mit Mietwagen dürfen nur Beförderungsaufträge ausgeführt werden, die am Betriebssitz oder in der Wohnung des Unternehmers eingegangen sind. Nach Ausführung des Beförderungsauftrags hat der Mietwagen unverzüglich zum Betriebssitz zurückzukehren, es sei denn, er hat vor der Fahrt von seinem Betriebssitz oder der Wohnung oder während der Fahrt fernmündlich einen neuen Beförderungsauftrag erhalten. Der Eingang des Beförderungsauftrages am Betriebssitz oder in der Wohnung hat der Mietwagenunternehmer buchmäßig zu erfassen und die Aufzeichnung ein Jahr aufzubewahren. Annahme, Vermittlung und Ausführung von Beförderungsaufträgen, das Bereithalten des Mietwagens sowie Werbung für Mietwagenverkehr dürfen weder allein noch in ihrer Verbindung geeignet sein, zur Verwechslung mit dem Taxenverkehr zu führen. Den Taxen vorbehaltene Zeichen und Merkmale dürfen für Mietwagen nicht verwendet werden. Die §§ 21 und 22 sind nicht anzuwenden.</p>	<p>(4) Verkehr mit Mietwagen ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, die nur im ganzen zur Beförderung gemietet werden und mit denen der Unternehmer Fahrten ausführt, deren Zweck, Ziel und Ablauf der Mieter bestimmt und die nicht Verkehr mit Taxen nach § 47 sind. Mit Mietwagen dürfen nur Beförderungsaufträge ausgeführt werden, die am Betriebssitz oder in der Wohnung des Unternehmers eingegangen sind. Nach Ausführung des Beförderungsauftrags hat der Mietwagen unverzüglich zum Betriebssitz zurückzukehren, es sei denn, er hat vor der Fahrt von seinem Betriebssitz oder der Wohnung oder während der Fahrt fernmündlich einen neuen Beförderungsauftrag erhalten. Der Eingang des Beförderungsauftrages am Betriebssitz oder in der Wohnung hat der Mietwagenunternehmer buchmäßig zu erfassen und die Aufzeichnung ein Jahr aufzubewahren. Annahme, Vermittlung und Ausführung von Beförderungsaufträgen, das Bereithalten des Mietwagens sowie Werbung für Mietwagenverkehr dürfen weder allein noch in ihrer Verbindung geeignet sein, zur Verwechslung mit dem Taxenverkehr zu führen. Den Taxen vorbehaltene Zeichen und Merkmale dürfen für Mietwagen nicht verwendet werden. Die §§ 21 und 22 sind nicht anzuwenden.</p>
	<p><u>§ 49a Ausflugsfahrten und Ferienzielreisen</u></p>
	<p><u>Als Beförderung im Ganzen gelten auch Fahrten, die der Unternehmer mit Kraftomnibussen oder Personenkraftwagen nach einem bestimmten, von ihm aufgestellten Plan und zu einem für alle Teilnehmer gleichen und gemeinsam verfolgten Ausflugszweck oder zu Erholungsaufenthalten anbietet und ausführt. Die Fahrt muss wieder an den Ausgangsort zurückführen. Die Fahrgäste müssen im Besitz eines für die gesamte Fahrt gültigen Fahrscheins sein, der die Beförderungsstrecke und das Beförderungsentgelt ausweist. Bei Ausflugsfahrten, die als Pauschalfahrten ausgeführt werden, genügt im Fahrschein die Angabe des Gesamtentgelts an Stelle des Beförderungsentgelts.</u></p>
<p>§ 50 (weggefallen)</p>	<p><u>§ 50</u></p>
	<p>Die Vorschriften der §§ 21 und 22 sind nicht anzuwenden.</p>

<p>§ 51 Beförderungsentgelte und -bedingungen im Taxenverkehr</p>	<p>§ 51 (<u>weggefallen</u>)</p>
<p>(1) Die Landesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung Beförderungsentgelte und -bedingungen für den Taxenverkehr festzusetzen. Die Rechtsverordnung kann insbesondere Regelungen vorsehen über</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Grundpreise, Kilometerpreise und Zeitpreise, 2. Zuschläge, 3. Vorauszahlungen, 4. die Abrechnung, 5. die Zahlungsweise und 6. die Zulässigkeit von Sondervereinbarungen für den Pflichtfahrbereich. Die Landesregierung kann die Ermächtigung durch Rechtsverordnung übertragen. <p>(2) Sondervereinbarungen für den Pflichtfahrbereich sind nur zulässig, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ein bestimmter Zeitraum, eine Mindestfahrtenzahl oder ein Mindestumsatz im Monat festgelegt wird, 2. eine Ordnung des Verkehrsmarktes nicht gestört wird, 3. die Beförderungsentgelte und -bedingungen schriftlich vereinbart sind und 4. in der Rechtsverordnung eine Pflicht zur Genehmigung oder Anzeige vorgesehen ist. 	<p>(1) Die Landesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung Beförderungsentgelte und -bedingungen für den Taxenverkehr festzusetzen. Die Rechtsverordnung kann insbesondere Regelungen vorsehen über</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Grundpreise, Kilometerpreise und Zeitpreise, 2. Zuschläge, 3. Vorauszahlungen, 4. die Abrechnung, 5. die Zahlungsweise und 6. die Zulässigkeit von Sondervereinbarungen für den Pflichtfahrbereich. Die Landesregierung kann die Ermächtigung durch Rechtsverordnung übertragen. <p>(2) Sondervereinbarungen für den Pflichtfahrbereich sind nur zulässig, wenn</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ein bestimmter Zeitraum, eine Mindestfahrtenzahl oder ein Mindestumsatz im Monat festgelegt wird, 2. eine Ordnung des Verkehrsmarktes nicht gestört wird, 3. die Beförderungsentgelte und -bedingungen schriftlich vereinbart sind und 4. in der Rechtsverordnung eine Pflicht zur Genehmigung oder Anzeige vorgesehen ist.

<p>(3) Bei der Festsetzung der Beförderungsentgelte und -bedingungen sind § 14 Abs. 2 und 3 sowie § 39 Abs. 2 entsprechend anzuwenden.</p> <p>(4) Die ermächtigten Stellen können für einen Bereich, der über den Zuständigkeitsbereich einer die Beförderungsentgelte und -bedingungen festsetzenden Stelle hinausgeht, in gegenseitigem Einvernehmen einheitliche Beförderungsentgelte und -bedingungen vereinbaren.</p> <p>(5) Für die Anwendung der Beförderungsentgelte und -bedingungen gilt § 39 Abs. 3 entsprechend.</p>	<p>(3) Bei der Festsetzung der Beförderungsentgelte und -bedingungen sind § 14 Abs. 2 und 3 sowie § 39 Abs. 2 entsprechend anzuwenden.</p> <p>(4) Die ermächtigten Stellen können für einen Bereich, der über den Zuständigkeitsbereich einer die Beförderungsentgelte und -bedingungen festsetzenden Stelle hinausgeht, in gegenseitigem Einvernehmen einheitliche Beförderungsentgelte und -bedingungen vereinbaren.</p> <p>(5) Für die Anwendung der Beförderungsentgelte und -bedingungen gilt § 39 Abs. 3 entsprechend.</p>
<p>§51a -</p>	
<p>IV. Auslandsverkehr</p>	
<p>§ 52 Grenzüberschreitender Verkehr</p>	
<p>(1) Für die Beförderung von Personen im grenzüberschreitenden Verkehr mit Kraftfahrzeugen durch Unternehmer, die ihren Betriebssitz im Inland oder Ausland haben, gelten, soweit nichts anderes bestimmt ist, die Vorschriften dieses Gesetzes und die hierzu erlassenen Rechtsverordnungen. Auf Unternehmen, die ihren Betriebssitz im Ausland haben, sind nicht anzuwenden</p> <p>1. § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 und</p> <p>2. § 13 Absatz 1a, soweit Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 einzuhalten ist.</p> <p>(2) Die nach diesem Gesetz erforderliche Genehmigung eines grenzüberschreitenden Linienverkehrs erteilt für die deutsche Teilstrecke die von der Landesregierung bestimmte Behörde im Benehmen mit dem</p>	<p>(1) Für die Beförderung von Personen im grenzüberschreitenden Verkehr mit Kraftfahrzeugen durch Unternehmer, die ihren Betriebssitz im Inland oder Ausland haben, gelten, soweit nichts anderes bestimmt ist, die Vorschriften dieses Gesetzes und die hierzu erlassenen Rechtsverordnungen. Auf Unternehmen, die ihren Betriebssitz im Ausland haben, sind nicht anzuwenden</p> <p>1. § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 und</p> <p>2. § 13 Absatz 1a, soweit Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 einzuhalten ist.</p> <p>(2) Die nach diesem Gesetz erforderliche Genehmigung eines grenzüberschreitenden Linienverkehrs erteilt für die deutsche Teilstrecke die von der Landesregierung bestimmte Behörde im Benehmen mit dem</p>

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. § 11 Abs. 2 bis 4 ist entsprechend anzuwenden. Während der Herstellung des Benehmens ruht die Frist für die Entscheidung über den Antrag nach § 15 Absatz 1 Satz 2 bis 5.

(3) Einer Genehmigung für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr von Unternehmern, die ihren Betriebssitz im Ausland haben, bedarf es nicht, soweit entsprechende Übereinkommen mit dem Ausland bestehen. Besteht ein solches Übereinkommen nicht oder soll abweichend von den Bedingungen des Übereinkommens grenzüberschreitender Gelegenheitsverkehr ausgeführt werden, so kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur oder eine von ihm beauftragte Behörde entsprechenden Anträgen stattgeben. Die Genehmigung für grenzüberschreitende Ferienziel-Reisen erteilt für die deutsche Teilstrecke die von der Landesregierung bestimmte Behörde, in deren Gebiet die Ferienziel-Reise endet. Abweichend von § 9 Abs. 1 Nr. 4 wird die Genehmigung für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen auch für die Form des Gelegenheitsverkehrs erteilt.

(4) Die Grenzpolizei und die Zollstellen an den Grenzen sind berechtigt, Kraftfahrzeuge zurückzuweisen, wenn nicht die erforderliche Genehmigung vorgelegt wird, deren Mitführung vorgeschrieben ist. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann Unternehmen mit Betriebssitz außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes bei wiederholten oder schweren Verstößen gegen Vorschriften dieses Gesetzes und der auf diesem Gesetz beruhenden Verordnungen sowie gegen Vorschriften der Verordnungen der Europäischen Gemeinschaften und internationalen Übereinkommen über den grenzüberschreitenden Verkehr dauernd oder vorübergehend vom Verkehr in oder durch die Bundesrepublik Deutschland ausschließen.

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. § 11 Abs. 2 bis 4 ist entsprechend anzuwenden. Während der Herstellung des Benehmens ruht die Frist für die Entscheidung über den Antrag nach § 15 Absatz 1 Satz 2 bis 5.

(3) Einer Genehmigung für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr von Unternehmern, die ihren Betriebssitz im Ausland haben, bedarf es nicht, soweit entsprechende Übereinkommen mit dem Ausland bestehen. Besteht ein solches Übereinkommen nicht oder soll abweichend von den Bedingungen des Übereinkommens grenzüberschreitender Gelegenheitsverkehr ausgeführt werden, so kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur oder eine von ihm beauftragte Behörde entsprechenden Anträgen stattgeben. Die Genehmigung für grenzüberschreitende Ferienziel-Reisen erteilt für die deutsche Teilstrecke die von der Landesregierung bestimmte Behörde, in deren Gebiet die Ferienziel-Reise endet. Abweichend von § 9 Abs. 1 Nr. 4 wird die Genehmigung für den grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen auch für die Form des Gelegenheitsverkehrs erteilt.

(4) Die Grenzpolizei und die Zollstellen an den Grenzen sind berechtigt, Kraftfahrzeuge zurückzuweisen, wenn nicht die erforderliche Genehmigung vorgelegt wird, deren Mitführung vorgeschrieben ist. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann Unternehmen mit Betriebssitz außerhalb des Geltungsbereichs dieses Gesetzes bei wiederholten oder schweren Verstößen gegen Vorschriften dieses Gesetzes und der auf diesem Gesetz beruhenden Verordnungen sowie gegen Vorschriften der Verordnungen der Europäischen Gemeinschaften und internationalen Übereinkommen über den grenzüberschreitenden Verkehr dauernd oder vorübergehend vom Verkehr in oder durch die Bundesrepublik Deutschland ausschließen.

§ 53 Transit-(Durchgangs-)Verkehr

<p>(1) Für die Beförderung von Personen im Transit-(Durchgangs-)Verkehr mit Kraftfahrzeugen, der das Gebiet des Geltungsbereichs dieses Gesetzes unter Ausschluß innerdeutschen Zwischenverkehrs berührt, gelten, soweit nichts anderes bestimmt ist, die Vorschriften dieses Gesetzes und die hierzu erlassenen Rechtsverordnungen. Nicht anzuwenden sind</p> <p>1. § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 und</p> <p>2. § 13 Absatz 1a, soweit Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 einzuhalten ist.</p> <p>(2) Die Genehmigung eines Transitlinienverkehrs erteilt die von der Landesregierung bestimmte Behörde, in deren Gebiet der erste Grenzübergang bei der Einfahrt stattfindet, im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. § 11 Abs. 3 und 4 ist entsprechend anzuwenden.</p> <p>(3) § 52 Abs. 3 ist auf den Gelegenheitsverkehr vom Ausland durch das Gebiet des Geltungsbereichs dieses Gesetzes entsprechend anzuwenden, jedoch ist bei Ferienziel-Reisen die von der Landesregierung bestimmte Behörde zuständig, in deren Gebiet der erste Grenzübergang bei der Einfahrt stattfindet. § 52 Abs. 4 gilt entsprechend.</p>	<p>(1) Für die Beförderung von Personen im Transit-(Durchgangs-)Verkehr mit Kraftfahrzeugen, der das Gebiet des Geltungsbereichs dieses Gesetzes unter Ausschluß innerdeutschen Zwischenverkehrs berührt, gelten, soweit nichts anderes bestimmt ist, die Vorschriften dieses Gesetzes und die hierzu erlassenen Rechtsverordnungen. Nicht anzuwenden sind</p> <p>1. § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 und</p> <p>2. § 13 Absatz 1a, soweit Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 einzuhalten ist.</p> <p>(2) Die Genehmigung eines Transitlinienverkehrs erteilt die von der Landesregierung bestimmte Behörde, in deren Gebiet der erste Grenzübergang bei der Einfahrt stattfindet, im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. § 11 Abs. 3 und 4 ist entsprechend anzuwenden.</p> <p>(3) § 52 Abs. 3 ist auf den Gelegenheitsverkehr vom Ausland durch das Gebiet des Geltungsbereichs dieses Gesetzes entsprechend anzuwenden, jedoch ist bei Ferienziel-Reisen die von der Landesregierung bestimmte Behörde zuständig, in deren Gebiet der erste Grenzübergang bei der Einfahrt stattfindet. § 52 Abs. 4 gilt entsprechend.</p>
<p>V. Aufsicht, Prüfungsbefugnisse</p>	
<p>§ 54 Aufsicht</p>	
<p>(1) Der Unternehmer unterliegt hinsichtlich der Erfüllung der Vorschriften dieses Gesetzes sowie der hierzu erlassenen Rechtsverordnungen und der Einhaltung der durch die Genehmigung auferlegten Verpflichtungen (Bedingungen, Auflagen) der Aufsicht der Genehmigungsbehörde. Die von der Landesregierung bestimmte Behörde kann die Genehmigungsbehörde ermächtigen, die Aufsicht über den Linien- und Gelegenheitsverkehr mit</p>	<p>(1) Der Unternehmer unterliegt hinsichtlich der Erfüllung der Vorschriften dieses Gesetzes sowie der hierzu erlassenen Rechtsverordnungen und der Einhaltung der durch die Genehmigung auferlegten Verpflichtungen (Bedingungen, Auflagen) der Aufsicht der Genehmigungsbehörde. Die von der Landesregierung bestimmte Behörde kann die Genehmigungsbehörde ermächtigen, die Aufsicht über den Linien- und <u>Gelegenheitsverkehr öffentlichen</u></p>

<p>Kraftfahrzeugen auf nachgeordnete Behörden zu übertragen. Die technische Aufsicht über Straßenbahnen und Obusunternehmen wird von der von der Landesregierung bestimmten Behörde ausgeübt. Die technische Aufsicht kann von der Landesregierung anderen Stellen durch Rechtsverordnung übertragen werden. Ausgenommen hiervon sind die Aufgaben nach § 9 Abs. 1 der Straßenbahn-Bau- und -Betriebsordnung vom 11. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2648) sowie nach § 8 Abs. 1 und § 9 Abs. 1 der Straßenbahn-Betriebsleiter-Prüfungsverordnung vom 29. Juli 1988 (BGBl. I S. 1554). Soweit die technische Aufsicht auf eine andere Stelle übertragen wird, darf diese nicht sich selbst nach § 5 Abs. 2 der Straßenbahn-Bau- und -Betriebsordnung beauftragen.</p> <p>(2) Die Aufsichtsbehörde kann sich über alle ihrer Zuständigkeit unterliegenden Einrichtungen und Maßnahmen des Unternehmers unterrichten. Der Unternehmer hat der Aufsichtsbehörde alle wesentlichen Veränderungen ohne Aufforderung unverzüglich anzuzeigen. Beim Verkehr mit Kraftomnibussen hat der Unternehmer abweichend von Satz 2 Änderungen der in Artikel 16 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe a bis d der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 genannten Daten der Aufsichtsbehörde innerhalb von 28 Tagen mitzuteilen.</p> <p>(3) Die Aufsichtsbehörde kann Unternehmen, die einen Omnibusbahnhof betreiben, anhalten, die Benutzung durch den Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen und den Betrieb so zu regeln, daß der Verkehr ordnungsgemäß abgewickelt und den Pflichten nach § 39 Abs. 7 und § 40 Abs. 4 genügt werden kann.</p>	<p><u>Bedarfs- und Anmietverkehr</u> mit Kraftfahrzeugen auf nachgeordnete Behörden zu übertragen. Die technische Aufsicht über Straßenbahnen und Obusunternehmen wird von der von der Landesregierung bestimmten Behörde ausgeübt. Die technische Aufsicht kann von der Landesregierung anderen Stellen durch Rechtsverordnung übertragen werden. Ausgenommen hiervon sind die Aufgaben nach § 9 Abs. 1 der Straßenbahn-Bau- und -Betriebsordnung vom 11. Dezember 1987 (BGBl. I S. 2648) sowie nach § 8 Abs. 1 und § 9 Abs. 1 der Straßenbahn-Betriebsleiter-Prüfungsverordnung vom 29. Juli 1988 (BGBl. I S. 1554). Soweit die technische Aufsicht auf eine andere Stelle übertragen wird, darf diese nicht sich selbst nach § 5 Abs. 2 der Straßenbahn-Bau- und -Betriebsordnung beauftragen.</p> <p>(2) Die Aufsichtsbehörde kann sich über alle ihrer Zuständigkeit unterliegenden Einrichtungen und Maßnahmen des Unternehmers unterrichten. Der Unternehmer hat der Aufsichtsbehörde alle wesentlichen Veränderungen ohne Aufforderung unverzüglich anzuzeigen. Beim Verkehr mit Kraftomnibussen hat der Unternehmer abweichend von Satz 2 Änderungen der in Artikel 16 Absatz 2 Unterabsatz 1 Buchstabe a bis d der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 genannten Daten der Aufsichtsbehörde innerhalb von 28 Tagen mitzuteilen.</p> <p>(3) Die Aufsichtsbehörde kann Unternehmen, die einen Omnibusbahnhof betreiben, anhalten, die Benutzung durch den Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen und den Betrieb so zu regeln, daß der Verkehr ordnungsgemäß abgewickelt und den Pflichten nach § 39 Abs. 7 und § 40 Abs. 4 genügt werden kann.</p>
<p>§ 54a Prüfungsbefugnisse der Genehmigungsbehörde</p>	
<p>(1) Die Genehmigungsbehörde kann zur Durchführung der Aufsicht und zur Vorbereitung ihrer Entscheidungen durch Beauftragte die erforderlichen Ermittlungen anstellen, insbesondere</p>	<p>(1) Die Genehmigungsbehörde kann zur Durchführung der Aufsicht und zur Vorbereitung ihrer Entscheidungen durch Beauftragte die erforderlichen Ermittlungen anstellen, insbesondere</p>

<p>1. Einsicht in die Bücher und Geschäftspapiere nehmen,</p> <p>2. von dem Unternehmer und den im Geschäftsbetrieb tätigen Personen Auskunft verlangen. Der zur Erteilung der Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozeßordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.</p> <p>Zu den in Satz 1 genannten Zwecken dürfen die dem Geschäftsbetrieb dienenden Grundstücke und Räume innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden betreten werden. Der Unternehmer und die im Geschäftsbetrieb tätigen Personen haben den Beauftragten der Genehmigungsbehörde bei den Ermittlungen die erforderlichen Hilfsmittel zu stellen und die nötigen Hilfsdienste zu leisten.</p> <p>(2) Die Regelungen des Absatzes 1 gelten entsprechend auch für die nach § 45a Abs. 2 zur Festlegung der Kostensätze befugte Behörde.</p>	<p>1. Einsicht in die Bücher und Geschäftspapiere nehmen,</p> <p>2. von dem Unternehmer und den im Geschäftsbetrieb tätigen Personen Auskunft verlangen. Der zur Erteilung der Auskunft Verpflichtete kann die Auskunft auf solche Fragen verweigern, deren Beantwortung ihn selbst oder einen der in § 383 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Zivilprozeßordnung bezeichneten Angehörigen der Gefahr strafgerichtlicher Verfolgung oder eines Verfahrens nach dem Gesetz über Ordnungswidrigkeiten aussetzen würde.</p> <p>Zu den in Satz 1 genannten Zwecken dürfen die dem Geschäftsbetrieb dienenden Grundstücke und Räume innerhalb der üblichen Geschäfts- und Arbeitsstunden betreten werden. Der Unternehmer und die im Geschäftsbetrieb tätigen Personen haben den Beauftragten der Genehmigungsbehörde bei den Ermittlungen die erforderlichen Hilfsmittel zu stellen und die nötigen Hilfsdienste zu leisten.</p> <p>(2) Die Regelungen des Absatzes 1 gelten entsprechend auch für die nach § 45a Abs. 2 zur Festlegung der Kostensätze befugte Behörde.</p>
<p>§ 54b Risikoeinstufung</p>	
<p>Die Aufsichtsbehörden führen ein Risikoeinstufungssystem im Sinne des Artikels 12 Absatz 1 Satz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 ein. Dabei sind die Häufigkeit und die Intensität der Kontrollen abhängig von der Anzahl und dem Ausmaß der Rechtsverstöße, wie dies in den Durchführungsbestimmungen zu Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 konkretisiert wird.</p>	<p>Die Aufsichtsbehörden führen ein Risikoeinstufungssystem im Sinne des Artikels 12 Absatz 1 Satz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 ein. Dabei sind die Häufigkeit und die Intensität der Kontrollen abhängig von der Anzahl und dem Ausmaß der Rechtsverstöße, wie dies in den Durchführungsbestimmungen zu Artikel 6 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 konkretisiert wird.</p>
<p>§ 54c Verkehrsunternehmensdatei</p>	
<p>In der Verkehrsunternehmensdatei nach § 15 des Güterkraftverkehrsgesetzes werden alle im Inland niedergelassenen Unternehmen des gewerblichen Güterverkehrs und des gewerblichen Personenverkehrs mit Kraftomnibussen geführt.</p>	<p>In der Verkehrsunternehmensdatei nach § 15 des Güterkraftverkehrsgesetzes werden alle im Inland niedergelassenen Unternehmen des gewerblichen Güterverkehrs und des gewerblichen Personenverkehrs mit Kraftomnibussen geführt.</p>

VI. Rechtsbehelfsverfahren und Gebühren	
§ 55 Vorverfahren bei der Anfechtung von Verwaltungsakten	
Eines Vorverfahrens bedarf es auch, wenn ein Verwaltungsakt angefochten wird, den eine oberste Landesverkehrsbehörde oder das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erlassen hat. § 28 Absatz 3a Satz 9 und § 29 Absatz 6 Satz 1 bleiben unberührt.	Eines Vorverfahrens bedarf es auch, wenn ein Verwaltungsakt angefochten wird, den eine oberste Landesverkehrsbehörde oder das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erlassen hat. § 28 Absatz 3a Satz 9 und § 29 Absatz 6 Satz 1 bleiben unberührt.
§ 56 Gebühren	
Für die Amtshandlungen nach diesem Gesetz und den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsvorschriften sowie nach Verordnungen oder Rechtsvorschriften in Umsetzung von Richtlinien des Rates oder der Kommission der Europäischen Gemeinschaften werden von demjenigen, der die Amtshandlung veranlasst oder zu dessen Gunsten sie vorgenommen wird, Kosten (Gebühren und Auslagen) erhoben. Kostengläubiger ist der Rechtsträger, dessen Behörde die Amtshandlung vornimmt, bei Auslagen auch der Rechtsträger, bei dessen Behörde die Auslagen entstanden sind. Im Übrigen findet das Verwaltungskostengesetz in der bis zum 14. August 2013 geltenden Fassung Anwendung.	Für die Amtshandlungen nach diesem Gesetz und den auf diesem Gesetz beruhenden Rechtsvorschriften sowie nach Verordnungen oder Rechtsvorschriften in Umsetzung von Richtlinien des Rates oder der Kommission der Europäischen Gemeinschaften werden von demjenigen, der die Amtshandlung veranlasst oder zu dessen Gunsten sie vorgenommen wird, Kosten (Gebühren und Auslagen) erhoben. Kostengläubiger ist der Rechtsträger, dessen Behörde die Amtshandlung vornimmt, bei Auslagen auch der Rechtsträger, bei dessen Behörde die Auslagen entstanden sind. Im Übrigen findet das Verwaltungskostengesetz in der bis zum 14. August 2013 geltenden Fassung Anwendung.
VII. Erlaß von Rechtsverordnungen und Allgemeinen Verwaltungsvorschriften	
§ 57 Rechtsverordnungen	
(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erläßt mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung die zur Durchführung dieses Gesetzes, internationaler Abkommen sowie der Verordnungen des Rates oder der Kommission der Europäischen Gemeinschaften erforderlichen Vorschriften 1. über Straßenbahnen und Obusse; diese regeln a) Anforderungen an den Bau und die Einrichtungen der Betriebsanlagen und Fahrzeuge sowie deren Betriebsweise,	(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erläßt mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung die zur Durchführung dieses Gesetzes, internationaler Abkommen sowie der Verordnungen des Rates oder der Kommission der Europäischen Gemeinschaften erforderlichen Vorschriften 1. über Straßenbahnen und Obusse; diese regeln a) Anforderungen an den Bau und die Einrichtungen der Betriebsanlagen und Fahrzeuge sowie deren Betriebsweise,

<p>b) die Sicherheit und Ordnung des Betriebs sowie den Schutz der Betriebsanlagen und Fahrzeuge gegen Schäden und Störungen;</p> <p>2. über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr; diese regeln</p> <p>a) Anforderungen an den Bau und die Einrichtungen der in diesen Unternehmen verwendeten Fahrzeuge,</p> <p>b) die Sicherheit und Ordnung des Betriebs;</p> <p>3. über Anforderungen an die Befähigung, Eignung und das Verhalten der Betriebsbediensteten und über die Bestellung, Bestätigung und Prüfung von Betriebsleitern sowie deren Aufgaben und Befugnisse;</p> <p>4. über den Nachweis der Genehmigungsvoraussetzungen nach § 13 Absatz 1 oder 1a; darin können insbesondere Vorschriften enthalten sein über die Voraussetzungen, unter denen ein Betrieb als leistungsfähig anzusehen ist, über die Zuverlässigkeit des Unternehmers oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Personen sowie über die Voraussetzungen, unter denen eine Tätigkeit angemessen ist, über den Prüfungsstoff, den Prüfungsausschuß und das Prüfungsverfahren; außerdem kann bestimmt werden, in welchen Fällen Unternehmer, Inhaber von Abschluszeugnissen für staatlich anerkannte Ausbildungsberufe und Absolventen von Hoch- und Fachschulen vom Nachweis der angemessenen Tätigkeit oder der Ablegung einer Prüfung befreit werden;</p> <p>5. über einheitliche Allgemeine Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie für den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen</p>	<p>b) die Sicherheit und Ordnung des Betriebs sowie den Schutz der Betriebsanlagen und Fahrzeuge gegen Schäden und Störungen;</p> <p>2. über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr; diese regeln</p> <p>a) Anforderungen an den Bau und die Einrichtungen der in diesen Unternehmen verwendeten Fahrzeuge,</p> <p>b) die Sicherheit und Ordnung des Betriebs;</p> <p><u>2a. über den Umfang und die Genauigkeit von Auskunftssystemen wie die Haftung der Betreiber von Auskunftssystemen nach § 5a Absatz 2;</u></p> <p>3. über Anforderungen an die Befähigung, Eignung und das Verhalten der Betriebsbediensteten und über die Bestellung, Bestätigung und Prüfung von Betriebsleitern sowie deren Aufgaben und Befugnisse;</p> <p>4. über den Nachweis der Genehmigungsvoraussetzungen nach § 13 Absatz 1 oder 1a; darin können insbesondere Vorschriften enthalten sein über die Voraussetzungen, unter denen ein Betrieb als leistungsfähig anzusehen ist, über die Zuverlässigkeit des Unternehmers oder der für die Führung der Geschäfte bestellten Personen sowie über die Voraussetzungen, unter denen eine Tätigkeit angemessen ist, über den Prüfungsstoff, den Prüfungsausschuß und das Prüfungsverfahren; außerdem kann bestimmt werden, in welchen Fällen Unternehmer, Inhaber von Abschluszeugnissen für staatlich anerkannte Ausbildungsberufe und Absolventen von Hoch- und Fachschulen vom Nachweis der angemessenen Tätigkeit oder der Ablegung einer Prüfung befreit werden;</p> <p>5. über einheitliche Allgemeine Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie für den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen</p>
--	--

<p>und, vorbehaltlich des § 51 Abs. 1 Satz 1, für den Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen;</p> <p>6. über die Ordnung des grenzüberschreitenden Verkehrs und des Transitverkehrs, die Organisation einschließlich der Klärung konkurrierender Zuständigkeiten, das Verfahren und die Mittel der Kontrolle sowie die Befreiung von Unternehmen mit Betriebssitz im Ausland von der Genehmigungspflicht für den Gelegenheitsverkehr oder von der Einhaltung anderer Ordnungsvorschriften dieses Gesetzes, soweit Gegenseitigkeit verbürgt ist;</p> <p>7. (weggefallen)</p> <p>8. durch die für bestimmte im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht besonders ins Gewicht fallende Beförderungsfälle allgemein Befreiung von den Vorschriften dieses Gesetzes erteilt wird;</p> <p>9. die bestimmen, wer Auszubildender im Sinne des § 45a Abs. 1 ist, welche Kostenbestandteile bei der Berechnung des Ausgleichs zu berücksichtigen sind, welches Verfahren für die Gewährung des Ausgleichs anzuwenden ist, welche Angaben der Antrag auf Gewährung des Ausgleichs enthalten muß und wie die Erträge und die Personen-Kilometer zu ermitteln sind;</p> <p>10. die die gebührenpflichtigen Tatbestände im Linienverkehr und im Gelegenheitsverkehr näher bestimmen und feste Gebührensätze oder Rahmensätze festlegen. Die Gebühren dürfen im Linienverkehr 2 500 Euro, im Gelegenheitsverkehr 1 500 Euro nicht überschreiten;</p> <p>11. zur Bezeichnung der Tatbestände, die als Ordnungswidrigkeit nach § 61 Abs. 1 Nr. 5 geahndet werden können.</p> <p>(2) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 1 können auch Vorschriften zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-</p>	<p>und, vorbehaltlich des § 51 Abs. 1 Satz 1, für den Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen;</p> <p>6. über die Ordnung des grenzüberschreitenden Verkehrs und des Transitverkehrs, die Organisation einschließlich der Klärung konkurrierender Zuständigkeiten, das Verfahren und die Mittel der Kontrolle sowie die Befreiung von Unternehmen mit Betriebssitz im Ausland von der Genehmigungspflicht für den Gelegenheitsverkehr oder von der Einhaltung anderer Ordnungsvorschriften dieses Gesetzes, soweit Gegenseitigkeit verbürgt ist;</p> <p>7. (weggefallen)</p> <p>8. durch die für bestimmte im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht besonders ins Gewicht fallende Beförderungsfälle allgemein Befreiung von den Vorschriften dieses Gesetzes erteilt wird;</p> <p>9. die bestimmen, wer Auszubildender im Sinne des § 45a Abs. 1 ist, welche Kostenbestandteile bei der Berechnung des Ausgleichs zu berücksichtigen sind, welches Verfahren für die Gewährung des Ausgleichs anzuwenden ist, welche Angaben der Antrag auf Gewährung des Ausgleichs enthalten muß und wie die Erträge und die Personen-Kilometer zu ermitteln sind;</p> <p>10. die die gebührenpflichtigen Tatbestände im Linienverkehr und im Gelegenheitsverkehr näher bestimmen und feste Gebührensätze oder Rahmensätze festlegen. Die Gebühren dürfen im Linienverkehr 2 500 Euro, im Gelegenheitsverkehr 1 500 Euro nicht überschreiten;</p> <p>11. zur Bezeichnung der Tatbestände, die als Ordnungswidrigkeit nach § 61 Abs. 1 Nr. 5 geahndet werden können.</p> <p>(2) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 1 können auch Vorschriften zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-</p>
--	--

<p>Immissionsschutzgesetzes enthalten; dabei können Immissionsgrenzwerte unter Berücksichtigung der technischen Entwicklung auch für einen Zeitpunkt nach Inkrafttreten der Rechtsverordnung festgesetzt werden. Vorschriften nach Satz 1 werden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit erlassen. Die Ermächtigung nach Satz 1 gilt nicht, soweit § 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Anwendung findet.</p> <p>(3) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 1 können auch festlegen, wie der Nachweis für die Erfüllung dieser Vorschriften zu erbringen ist, insbesondere welche Prüfungen, Abnahmen, Erlaubnisse, Zustimmungen oder Bescheinigungen erforderlich sind.</p> <p>(4) Soweit es die öffentliche Sicherheit erfordert, können einzelne Vorschriften der nach Absatz 1 Nr. 2 erlassenen Rechtsverordnung auf Beförderungen ausgedehnt werden, die nach § 2 von der Genehmigungspflicht befreit sind oder für die durch die nach Absatz 1 Nr. 8 erlassene Rechtsverordnung Befreiung erteilt wird.</p> <p>(5) (weggefallen)</p> <p>(6) Im Bereich der Gebühren der Landesbehörden übt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Ermächtigung nach Absatz 1 Nummer 10 auf der Grundlage eines Antrags oder einer Stellungnahme von mindestens fünf Ländern beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aus. Der Antrag oder die Stellungnahme sind mit einer Schätzung des Personal- und Sachaufwands zu begründen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann die übrigen Länder</p>	<p>Immissionsschutzgesetzes enthalten; dabei können Immissionsgrenzwerte unter Berücksichtigung der technischen Entwicklung auch für einen Zeitpunkt nach Inkrafttreten der Rechtsverordnung festgesetzt werden. Vorschriften nach Satz 1 werden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit erlassen. Die Ermächtigung nach Satz 1 gilt nicht, soweit § 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Anwendung findet.</p> <p>(3) Rechtsverordnungen nach Absatz 1 Nr. 1 können auch festlegen, wie der Nachweis für die Erfüllung dieser Vorschriften zu erbringen ist, insbesondere welche Prüfungen, Abnahmen, Erlaubnisse, Zustimmungen oder Bescheinigungen erforderlich sind.</p> <p>(4) Soweit es die öffentliche Sicherheit erfordert, können einzelne Vorschriften der nach Absatz 1 Nr. 2 erlassenen Rechtsverordnung auf Beförderungen ausgedehnt werden, die nach § 2 von der Genehmigungspflicht befreit sind oder für die durch die nach Absatz 1 Nr. 8 erlassene Rechtsverordnung Befreiung erteilt wird.</p> <p>(5) (weggefallen)</p> <p>(6) Im Bereich der Gebühren der Landesbehörden übt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Ermächtigung nach Absatz 1 Nummer 10 auf der Grundlage eines Antrags oder einer Stellungnahme von mindestens fünf Ländern beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung aus. Der Antrag oder die Stellungnahme sind mit einer Schätzung des Personal- und Sachaufwands zu begründen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann die übrigen Länder</p>
---	---

ebenfalls zur Beibringung einer Schätzung des Personal- und Sachaufwands auffordern.	ebenfalls zur Beibringung einer Schätzung des Personal- und Sachaufwands auffordern.
§ 58 Allgemeine Verwaltungsvorschriften	
Die zur Durchführung dieses Gesetzes erforderlichen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften erläßt die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates.	Die zur Durchführung dieses Gesetzes erforderlichen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften erläßt die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates.
§ 59 (weggefallen)	
§ 59a (weggefallen)	
VIII. Bußgeldvorschriften	
§ 60 (weggefallen)	
§ 60a (weggefallen)	
§ 61 Ordnungswidrigkeiten	
<p>(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig</p> <p>1. Personen mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen ohne die nach diesem Gesetz erforderliche Genehmigung oder einstweilige Erlaubnis befördert oder den Auflagen der Genehmigung oder einstweiligen Erlaubnis oder Auflagen in einer Entscheidung nach § 45a Abs. 4 Satz 2 zuwiderhandelt;</p> <p>2. einen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder einen Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen betreibt, ohne daß die nach diesem Gesetz vorgeschriebene Zustimmung zu den Beförderungsentgelten oder Fahrplänen durch die Genehmigungsbehörde erteilt ist;</p> <p>3. den Vorschriften dieses Gesetzes über</p>	<p>(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig</p> <p>1. Personen mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen ohne die nach diesem Gesetz erforderliche Genehmigung oder einstweilige Erlaubnis befördert oder den Auflagen der Genehmigung oder einstweiligen Erlaubnis oder Auflagen in einer Entscheidung nach § 45a Abs. 4 Satz 2 zuwiderhandelt;</p> <p>2. einen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder einen Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen betreibt, ohne daß die nach diesem Gesetz vorgeschriebene Zustimmung zu den Beförderungsentgelten oder Fahrplänen durch die Genehmigungsbehörde erteilt ist;</p> <p>3. den Vorschriften dieses Gesetzes über</p>

<p>a) die Mitteilungspflicht bei Betriebsstörungen im Verkehr, die den vorübergehenden Einsatz von Kraftfahrzeugen zur Folge haben (§ 2 Abs. 5 Satz 2),</p> <p>b) das Mitführen und Aushändigen von Urkunden (§ 17 Abs. 4, § 20 Abs. 4),</p> <p>c) die Einhaltung der Beförderungspflicht (§ 22) oder der Beförderungsentgelte (§ 39 Abs. 3, § 41 Abs. 3, § 45 Abs. 2, § 51),</p> <p>d) die Bekanntmachung der Beförderungsentgelte, der Besonderen Beförderungsbedingungen und der gültigen Fahrpläne (§ 39 Abs. 7, § 40 Abs. 4, § 41 Abs. 3, § 45 Abs. 3),</p> <p>e) den Verkehr mit Taxen (§ 47 Abs. 2 Satz 1 oder Abs. 5),</p> <p>f) Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen (§ 48 Abs. 1 bis 3) oder</p> <p>g) den Verkehr mit Mietomnibussen und Mietwagen (§ 49 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 4)</p> <p>zuwiderhandelt;</p> <p>3a. entgegen § 54 Absatz 2 Satz 3 eine Mitteilung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht,</p> <p>3b. entgegen § 54a Abs. 1 die Auskunft nicht, unrichtig, nicht vollständig oder nicht fristgemäß erteilt, die Bücher oder Geschäftspapiere nicht, nicht vollständig oder nicht fristgemäß vorlegt oder die Duldung von Prüfungen verweigert;</p> <p>4. einer Rechtsvorschrift oder vollziehbaren schriftlichen Verfügung zuwiderhandelt, die auf Grund dieses Gesetzes oder auf Grund von Rechtsvorschriften, die auf diesem Gesetz beruhen, erlassen worden ist, soweit die</p>	<p>a) die Mitteilungspflicht bei Betriebsstörungen im Verkehr, die den vorübergehenden Einsatz von Kraftfahrzeugen zur Folge haben (§ 2 Abs. 4 5 Satz 2),</p> <p>b) das Mitführen und Aushändigen von Urkunden (§ 17 Abs. 4, § 20 Abs. 4),</p> <p>c) die Einhaltung der Beförderungspflicht (§ 22) oder der Beförderungsentgelte (§ 39 Abs. 3, § 41 Abs. 3, § 45 Abs. 2, § 51),</p> <p>d) die Bekanntmachung der Beförderungsentgelte, der Besonderen Beförderungsbedingungen und der gültigen Fahrpläne (§ 39 Abs. 7, § 40 Abs. 4, § 41 Abs. 3, § 45 Abs. 3),</p> <p>e) den Verkehr mit Taxen (§ 47 Abs. 2 Satz 1 oder Abs. 3 5),</p> <p>f) Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen (§ 48 Abs. 1 bis 3) oder den gebündelten Bedarfsverkehr nach § 47a Abs. 2 PBefG,</p> <p>g) den Verkehr mit Mietomnibussen und Mietwagen (§ 49 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 4) den Anmietverkehr (§ 49 Abs. 1 Satz 4 und Abs. 2 Satz 2)</p> <p>zuwiderhandelt;</p> <p>3a. entgegen § 54 Absatz 2 Satz 3 eine Mitteilung nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig macht,</p> <p>3b. entgegen § 54a Abs. 1 die Auskunft nicht, unrichtig, nicht vollständig oder nicht fristgemäß erteilt, die Bücher oder Geschäftspapiere nicht, nicht vollständig oder nicht fristgemäß vorlegt oder die Duldung von Prüfungen verweigert;</p> <p>4. einer Rechtsvorschrift oder vollziehbaren schriftlichen Verfügung zuwiderhandelt, die auf Grund dieses Gesetzes oder auf Grund von Rechtsvorschriften, die auf diesem Gesetz beruhen, erlassen worden ist, soweit die</p>
--	---

<p>Rechtsvorschrift und die vollziehbare schriftliche Verfügung ausdrücklich auf diese Vorschrift verweisen oder</p> <p>5. einer unmittelbar geltenden Vorschrift in Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft zuwiderhandelt, die inhaltlich einem in</p> <p>a) Nummer 1 oder</p> <p>b) Nummer 2, 3 oder 3b</p> <p>bezeichneten Gebot oder Verbot entspricht, soweit eine Rechtsverordnung nach § 57 Abs. 1 Nr. 11 für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.</p> <p>(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 und 5 Buchstabe a mit einer Geldbuße bis zu zwanzigtausend Euro, in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro geahndet werden.</p> <p>(3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist die Genehmigungsbehörde oder die von der Landesregierung bestimmte Behörde. Die Landesregierung kann die Ermächtigung auf die zuständige oberste Landesbehörde übertragen. In den Fällen des § 52 Abs. 3 Satz 2 ist Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten das Bundesamt für Güterverkehr.</p> <p>(4) In den Fällen des Absatzes 1 kann die Ordnungswidrigkeit auf der Grundlage und nach Maßgabe internationaler Übereinkünfte auch dann geahndet werden, wenn sie im Bereich gemeinsamer Grenzabfertigungsanlagen außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches dieses Gesetzes begangen wird.</p>	<p>Rechtsvorschrift und die vollziehbare schriftliche Verfügung ausdrücklich auf diese Vorschrift verweisen oder</p> <p>5. einer unmittelbar geltenden Vorschrift in Rechtsakten der Europäischen Gemeinschaft zuwiderhandelt, die inhaltlich einem in</p> <p>a) Nummer 1 oder</p> <p>b) Nummer 2, 3 oder 3b</p> <p>bezeichneten Gebot oder Verbot entspricht, soweit eine Rechtsverordnung nach § 57 Abs. 1 Nr. 11 für einen bestimmten Tatbestand auf diese Bußgeldvorschrift verweist.</p> <p>(2) Die Ordnungswidrigkeit kann in den Fällen des Absatzes 1 Nr. 1 und 5 Buchstabe a mit einer Geldbuße bis zu zwanzigtausend Euro, in den übrigen Fällen mit einer Geldbuße bis zu zehntausend Euro geahndet werden.</p> <p>(3) Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist die Genehmigungsbehörde oder die von der Landesregierung bestimmte Behörde. Die Landesregierung kann die Ermächtigung auf die zuständige oberste Landesbehörde übertragen. In den Fällen des § 52 Abs. 3 Satz 2 ist Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Abs. 1 Nr. 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten das Bundesamt für Güterverkehr.</p> <p>(4) In den Fällen des Absatzes 1 kann die Ordnungswidrigkeit auf der Grundlage und nach Maßgabe internationaler Übereinkünfte auch dann geahndet werden, wenn sie im Bereich gemeinsamer Grenzabfertigungsanlagen außerhalb des räumlichen Geltungsbereiches dieses Gesetzes begangen wird.</p>
<p>IX. Übergangs- und Schlußbestimmungen</p>	

<p>§ 62 Übergangsbestimmungen</p>	
<p>(1) Öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dürfen bis zum 31. Dezember 2013 abweichend von Artikel 5 Absatz 2 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben werden. Genehmigungen, die vor dem 1. Januar 2013 erteilt wurden, bleiben bis zum Ablauf der in der Genehmigungsurkunde enthaltenen Geltungsdauer wirksam. Die Geltung und Wirksamkeit von sonstigen Rechtsverhältnissen, insbesondere öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die vor dem 1. Januar 2013 zustande gekommen sind, werden durch die Änderung des Gesetzes nicht berührt.</p> <p>(2) Soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können die Länder den in § 8 Absatz 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.</p> <p>(3) § 42b gilt ab dem 1. Januar 2016 für Kraftomnibusse, die erstmals zum Verkehr zugelassen werden und nach Ablauf des 31. Dezember 2019 für alle Kraftomnibusse.</p>	<p>(1) Öffentliche Dienstleistungsaufträge im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dürfen bis zum 31. Dezember 2013 abweichend von Artikel 5 Absatz 2 bis 4 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben werden. Genehmigungen, die vor dem 1. Januar 2013 erteilt wurden, bleiben bis zum Ablauf der in der Genehmigungsurkunde enthaltenen Geltungsdauer wirksam. Die Geltung und Wirksamkeit von sonstigen Rechtsverhältnissen, insbesondere öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die vor dem 1. Januar 2013 zustande gekommen sind, werden durch die Änderung des Gesetzes nicht berührt.</p> <p>(2) Soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können die Länder den in § 8 Absatz 3 Satz 3 genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.</p> <p>(3) § 42b gilt ab dem 1. Januar 2016 für Kraftomnibusse, die erstmals zum Verkehr zugelassen werden und nach Ablauf des 31. Dezember 2019 für alle Kraftomnibusse.</p>
<p>§ 63 Ausschluss abweichenden Landesrechts</p>	
<p>Von folgenden Regelungen des Verwaltungsverfahrens kann durch Landesrecht nicht abgewichen werden:</p> <p>1. §§ 5, 8a Absatz 2 Satz 2, §§ 9, 12, 15, 16, 17 Absatz 1 und 2, §§ 20, 25 und 29 Absatz 1a;</p> <p>2. § 52 Absatz 1 Satz 1 und § 53 Absatz 1 Satz 1, jeweils in Verbindung mit den Regelungen in Nummer 1;</p> <p>3. § 29 Absatz 2, § 52 Absatz 2 Satz 1 und § 53 Absatz 2 Satz 1;</p>	<p>Von folgenden Regelungen des Verwaltungsverfahrens kann durch Landesrecht nicht abgewichen werden:</p> <p>1. §§ 5, 8a Absatz 2 Satz 2, §§ 9, 12, 15, 16, 17 Absatz 1 und 2, §§ 20, 25 und 29 Absatz 1a;</p> <p>2. § 52 Absatz 1 Satz 1 und § 53 Absatz 1 Satz 1, jeweils in Verbindung mit den Regelungen in Nummer 1;</p> <p>3. § 29 Absatz 2, § 52 Absatz 2 Satz 1 und § 53 Absatz 2 Satz 1;</p>

<p>4. § 11 Absatz 4, § 52 Absatz 2 Satz 2 und § 53 Absatz 2 Satz 2, jeweils in Verbindung mit § 11 Absatz 4, § 52 Absatz 3 Satz 3 und § 53 Absatz 3 Satz 1.</p>	<p>4. § 11 Absatz 4, § 52 Absatz 2 Satz 2 und § 53 Absatz 2 Satz 2, jeweils in Verbindung mit § 11 Absatz 4, § 52 Absatz 3 Satz 3 und § 53 Absatz 3 Satz 1.</p>
<p>§ 64 Andere Gesetze</p>	
<p>(1) Durch dieses Gesetz werden die Vorschriften</p> <p>1. des Straßenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1952 (BGBl. I S. 837) sowie die auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften,</p> <p>2. des Haftpflichtgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. Januar 1978 (BGBl. I S. 145),</p> <p>3. (weggefallen)</p> <p>4. des Gesetzes über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213) und</p> <p>5. des Gesetzes über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger vom 24. Juli 1956 (BGBl. I S. 667) nicht berührt, soweit sich nicht aus § 23 etwas anderes ergibt.</p> <p>(2) Die Vorschriften des Gesetzes über Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebs von Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs vom 7. März 1934 (RGBl. II S. 91) in der Fassung des § 9 Abs. 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 29. März 1951 (BGBl. I S. 225) sind auf Straßenbahnen und auf Obusunternehmen mit der Maßgabe entsprechend anzuwenden, daß zuständige Aufsichtsbehörde im Sinne des vorgenannten Gesetzes die von der Landesregierung bestimmte Genehmigungsbehörde ist, und daß, wenn eine Straßenbahn oder ein Obusunternehmen das Gebiet mehrerer Länder berührt, die von der Landesregierung bestimmte</p>	<p>(1) Durch dieses Gesetz werden die Vorschriften</p> <p>1. des Straßenverkehrsgesetzes vom 19. Dezember 1952 (BGBl. I S. 837) sowie die auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften,</p> <p>2. des Haftpflichtgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. Januar 1978 (BGBl. I S. 145),</p> <p>3. (weggefallen)</p> <p>4. des Gesetzes über die Pflichtversicherung für Kraftfahrzeughalter vom 5. April 1965 (BGBl. I S. 213) und</p> <p>5. des Gesetzes über die Haftpflichtversicherung für ausländische Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger vom 24. Juli 1956 (BGBl. I S. 667) nicht berührt, soweit sich nicht aus § 23 etwas anderes ergibt.</p> <p>(2) Die Vorschriften des Gesetzes über Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebs von Bahnunternehmen des öffentlichen Verkehrs vom 7. März 1934 (RGBl. II S. 91) in der Fassung des § 9 Abs. 4 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 29. März 1951 (BGBl. I S. 225) sind auf Straßenbahnen und auf Obusunternehmen mit der Maßgabe entsprechend anzuwenden, daß zuständige Aufsichtsbehörde im Sinne des vorgenannten Gesetzes die von der Landesregierung bestimmte Genehmigungsbehörde ist, und daß, wenn eine Straßenbahn oder ein Obusunternehmen das Gebiet mehrerer Länder berührt, die von der Landesregierung bestimmte</p>

Genehmigungsbehörde ihre Entscheidung im Einvernehmen mit der von der Landesregierung des mitbeteiligten Landes bestimmten Genehmigungsbehörde trifft.	Genehmigungsbehörde ihre Entscheidung im Einvernehmen mit der von der Landesregierung des mitbeteiligten Landes bestimmten Genehmigungsbehörde trifft.
§ 64a Ersetzung bundesrechtlicher Vorschriften durch Landesrecht	
Die Länder können mit Wirkung ab dem 1. Januar 2007 § 45a und § 57 Abs. 1 Nr. 9 sowie die Vorschriften, zu deren Erlass § 57 Abs. 1 Nr. 9 ermächtigt, durch Landesrecht ersetzen.	Die Länder können mit Wirkung ab dem 1. Januar 2007 § 45a und § 57 Abs. 1 Nr. 9 sowie die Vorschriften, zu deren Erlass § 57 Abs. 1 Nr. 9 ermächtigt, durch Landesrecht ersetzen.
§ 64b Landesrecht im Bereich des Gelegenheitsverkehrs	§ 64b (weggefallen)
Dieses Gesetz oder auf Grundlage dieses Gesetzes erlassene Rechtsverordnungen steht oder stehen Vorschriften der Länder nicht entgegen, die den Betrieb des Verkehrs mit Taxen oder mit Mietwagen in Bezug auf Fahrzeugemissionen regeln.	Dieses Gesetz oder auf Grundlage dieses Gesetzes erlassene Rechtsverordnungen steht oder stehen Vorschriften der Länder nicht entgegen, die den Betrieb des Verkehrs mit Taxen oder mit Mietwagen in Bezug auf Fahrzeugemissionen regeln.
§ 65 Ausnahmen für Straßenbahnen	
Für Straßenbahnen im Sinne von § 4 Absatz 1 und 2 gelten nachfolgende Richtlinien nicht: 1. Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70); 2. Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32); 3. Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von	Für Straßenbahnen im Sinne von § 4 Absatz 1 und 2 gelten nachfolgende Richtlinien nicht: 1. Richtlinie 95/18/EG des Rates vom 19. Juni 1995 über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (ABl. L 143 vom 27.6.1995, S. 70); 2. Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32); 3. Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von

<p>Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44), die zuletzt durch die Richtlinie 2009/149/EG (ABl. L 313 vom 28.11.2009, S. 65) geändert worden ist;</p> <p>4. Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51);</p> <p>5. Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2011/18/EU (ABl. L 57 vom 2.3.2011, S. 21) geändert worden ist.</p>	<p>Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung („Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit“) (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44), die zuletzt durch die Richtlinie 2009/149/EG (ABl. L 313 vom 28.11.2009, S. 65) geändert worden ist;</p> <p>4. Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51);</p> <p>5. Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (Neufassung) (ABl. L 191 vom 18.7.2008, S. 1), die zuletzt durch die Richtlinie 2011/18/EU (ABl. L 57 vom 2.3.2011, S. 21) geändert worden ist.</p>
<p>§ 66 Berichtspflicht</p>	
<p>Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur legt bis zum 1. Januar 2017 dem Deutschen Bundestag einen Bericht darüber vor, ob die mit dem Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) verfolgten Ziele erfüllt wurden und wie sich die Marktöffnung im straßengebundenen Personenfernverkehr auswirkt, auch hinsichtlich der Sozial- und Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal.</p>	<p>Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur legt bis zum 1. Januar 2017 dem Deutschen Bundestag einen Bericht darüber vor, ob die mit dem Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) verfolgten Ziele erfüllt wurden und wie sich die Marktöffnung im straßengebundenen Personenfernverkehr auswirkt, auch hinsichtlich der Sozial- und Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal.</p>