

muss die vorhandenen Verkehrsstrukturen berücksichtigen. Sie hat eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung zu beachten.

Eigenwirtschaftliche Verkehre und öffentliche Dienstleistungsaufträge (öDA)

Grundsätzlich sind Verkehrsleistungen im ÖPNV nach § 8 Abs. 4 eigenwirtschaftlich zu erbringen. Eigenwirtschaftlich sind Verkehrsleistungen deren Aufwand gedeckt wird durch Beförderungserlöse, Ausgleichs- und Erstattungsleistungen auf Grundlage von allgemeinen Vorschriften der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, dies sind Zahlungen für Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste bei Verbund- oder Gemeinschaftstarifen als Ausgleichsleistungen, sowie sonstige Unternehmenserträge im handelsrechtlichen Sinne. Eigenwirtschaftlich betriebene Verkehre schließen Ausgleichszahlungen nach § 148 SGB IX und § 45 a PBefG nicht aus. Es dürfen jedoch keine Ausgleichsleistungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Sinne der Verordnung (EG) Nr.1370/2007 gewährt und es dürfen keine ausschließlichen Rechte gegeben werden.

Bei einer **Neu- oder Wiedervergabe** einer eigenwirtschaftlichen Genehmigung wird einem verdienten Altunternehmer im Genehmigungswettbewerb nach § 13 der Vorrang eingeräumt. Voraussetzung ist, dass der Altunternehmer die Linie jahrelang (mindestens zwei Jahre) im öffentlichen Verkehrsinteresse betrieben hat.

Bei einem **Konkurrenzantrag** auf eine laufende eigenwirtschaftliche Linie, der eine wesentliche Verbesserung des Verkehrs beinhaltet, hat der Bestandsunternehmer ein Nachbesserungsrecht.

Diese Privilegien gibt es für „Altunternehmer“ bei öDA nicht.

Kann eine Verkehrsleistung nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden, aber eine ausreichende Verkehrsbedienung soll trotzdem gewährleistet werden, ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 maßgeblich. In ihr wird geregelt, was der freie Markt nicht regeln kann. Die zuständige Behörde kann dann einen **öffentlichen Dienstleistungsauftrag** erteilen. Dazu darf sie sich u. U. des gängigen *Vergabeverfahrens/Ausschreibungspraxis* bedienen oder die Leistung selbst erbringen oder direkt vergeben. Die Interessen des Mittelstandes sind angemessen zu berücksichtigen.

Die zuständige Behörde kann den öDA als ein ausschließliches Recht gewähren. Dieses darf sich nur auf die Verkehrsleistung des öDA beziehen.

Einstweilige Erlaubnis im Linienverkehr

Für besonders dringende Fälle, bei denen eine sofortige Einrichtung, Erweiterung oder wesentliche Änderung eines Linienverkehrs mit Kfz im öffentlichen Verkehrsinteresse liegt, kann die Genehmigungsbehörde, in deren Bezirk der Verkehr betrieben werden soll, dem Antragsteller eine **widerruflich einstweilige Erlaubnis** erteilen (§ 20 PBefG).

Die einstweilige Erlaubnis wird schriftlich erteilt. Die Erlaubnis muss enthalten, dass sie keinen Anspruch auf die Erteilung einer Genehmigung begründet. Die einstweilige Erlaubnis erlischt nach **6 Monaten**, soweit sie nicht **vorher widerrufen** wird. In Notmaßnahmen oder bei Gefahr der Unterbrechung eines Verkehrsdienstes kann bei einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag eine einstweilige Erlaubnis auf bis zu **zwei Jahre** erteilt werden.

Während eine Liniengenehmigung **nicht** auf der Fahrt mitgeführt werden muss, hat ein Fahrer die **Bescheinigung der einstweiligen Erlaubnis auf jeder Fahrt** des beantragten Verkehrs mitführen und auf Verlangen vorzeigen.

2.2.1 Der Linienverkehr nach § 42 PBefG

Der öffentliche Linienverkehr mit Kfz wird im PBefG § 42 wie folgt **definiert**:

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

Linienverkehr ist zwingend verbunden mit der **Betriebs-, Beförderungs- Tarifpflicht- und Fahrplanpflicht** (vgl. Basisskript KOM Kapitel PBefG!).

Es muss sich um äußerlich besonders gekennzeichnete Busse handeln, die im Inneren mit einer entsprechend vorgeschriebenen Einrichtung, z. B. für Stehplätze, ausgerüstet sind.

Sollen eigene Linienverkehre wegen zu geringer Auslastung und dadurch bedingter mangelnder Rentabilität eingestellt werden, so muss dies bei der zuständigen Genehmigungsbehörde beantragt werden.

Haltestellen

Die Haltestellen sind bereits vom Unternehmer im Genehmigungsverfahren der Linie einzeln zu benennen. Bevor die Genehmigungsbehörde diese genehmigt, werden sie einzeln geprüft, ob sie im öffentlichen Verkehrsinteresse liegen. Die zuständige Straßenverkehrsbehörde muss der örtlichen Festsetzung zustimmen (§ 32 Abs. 1 BOKraft). Haltestellenschilder (§ 41 StVO, Verkehrszeichen 224) sind amtliche Verkehrszeichen. Haltestellen müssen wie folgt gekennzeichnet sein:

- An der Haltestelle müssen die Liniennummer sowie der Name des Unternehmers angebracht werden; anstelle des Namens des Unternehmers kann bei Verkehrsverbänden und Verkehrsgemeinschaften deren Bezeichnung treten.
- Der genehmigte Fahrplan ist mit mindestens den Abfahrtszeiten und Linienführung der Busse anzubringen.
- Im Orts- und Nachbarortlinienverkehr muss die Haltestelle mit einem Zusatzschild ausgerüstet sein, auf dem der Name der Haltestelle geschrieben steht.
- An verkehrsreichen Haltestellen des Ortslinienverkehrs ist ein Behälter zum Entledigen benutzter Fahrscheine anzubringen.

Versicherungsschutz an Haltestellen

Die von dem Linienbetreiber besonders gekennzeichneten ausgestalteten Haltestellen sind zum Ein- und Aussteigen der Fahrgäste bestimmt. Nur hier gilt insoweit auch der normale Versicherungsschutz für den Fahrgast. Außerhalb der Haltestellen trägt das Risiko zum Ein- und Aussteigen der Fahrer und der Fahrgast selbst.

Kosten der Haltestellen

Zur Beschaffung, Anbringung, Unterhaltung und Entfernung des Haltestellenzeichens verpflichtet ist der Baulastträger, sonst der Eigentümer der Straße (§ 45 Abs. 5 Satz 1 StVO). Grundsätzlich gilt, dass der Träger der Straßenbaulast die Kosten für die Einrichtung der Haltestellen und der amtlichen Verkehrszeichen zu tragen hat (§ 5 b Abs. 1 Satz 1 StVG). Allerdings bestimmt § 5 b Abs. 2 b StVG, dass die Kosten für Haltestellenzeichen abweichend von den in Abs. 1 des § 5b StVG getroffenen Regelungen der Unternehmer im Sinne des PBefG zu tragen hat. Das heißt insbesondere, die Kosten des Aufstellens von Bushaltestellenschildern hat der Linienverkehrsunternehmer zu tragen.