

## Neue Verkehrsformen im Personenbeförderungsrecht

### Wie wird mit On-Demand-Verkehren und Fahrdienstvermittlern künftig umgegangen?

Rechtsanwalt Dr. Benjamin Linke, LL. M. (Edinburgh)\*

Die Rollen im Stück zur „Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung“ waren bislang klar verteilt. Dann ein Hinweis aus der Technik: Moderne Stücke kommen ohne den Einbezug neuer On-Demand-Player nicht aus. Dem sind die Drehbuchschreiber nun gefolgt. Nach Auswertung des neuen Skripts bleibt allerdings unklar, ob dem Neuling Haupt-, Nebenrolle oder lediglich ein Dasein als Statist zukommt. Ein Ruf an die Regie...

#### I. Einleitung

Die Zulassung von per Mobilfunk-Applikation vermittelten On-Demand-Personenverkehrsdiensten neben den traditionellen Verkehrsformen ist nicht überall freudig begrüßt worden. Unternehmen wie Uber, CleverShuttle, Lyft, MOIA usw werden einerseits<sup>1</sup> als moderne und günstige Alternative zu den überkommenen Beförderungsformen und andererseits<sup>2</sup> als „Sargnagel“ für ein verlässliches Personenbeförderungsangebot wahrgenommen. Genehmigungsrechtlich hat die Zulassung dieser Verkehrsangebote die Rechtspraxis vor Herausforderungen gestellt. Bereits früh kam daher der Ruf nach einer gesetzgeberischen Entscheidung zur Einbettung dieser Verkehre in den Regelungsrahmen. Der Gesetzgeber ist dem Ruf nun gefolgt und hat eine „Modernisierung des Personenbeförderungsrechts“ beschlossen, welche (in Bezug auf die hier besprochenen Neuerungen grundsätzlich) am 1.8.2021 in Kraft tritt. Die Novelle fußt auf einem Gesetzentwurf<sup>3</sup> von CDU/CSU und SPD, der durch den Verkehrsausschuss<sup>4</sup> seine finale Fassung bekommen hat.

Das Änderungsgesetz wird nicht nur Neuerungen bringen, die unmittelbar mit On-Demand-Verkehren und Fahrdienstvermittlern zu tun haben. Nachfolgend sollen aber diese neuen Verkehrsformen und ihre genehmigungsrechtliche Ausgestaltung in den Fokus gerückt werden. Dabei ist das PBefG neuerdings auch dem Klimaschutz und der Nachhaltigkeit verpflichtet (§ 1 a PBefG). Auch dies birgt interessante genehmigungsrechtliche Aspekte.

#### II. Genehmigungspflicht

Zu Beginn der Kontroverse um die neuen On-Demand-Dienste war vor allem die Frage des Genehmigungserfordernisses unter dem PBefG umstritten.

##### 1. Genehmigungspflicht von Vermittlungsdiensten?

Nach § 1 I 1 PBefG unterfällt dem Personenbeförderungsgesetz „die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen“ mit bestimmten Verkehrsmodi. Kennzeichen der On-Demand-Dienste ist regelmäßig die Bestellung durch eine Mobilfunk-App. Die Anbieter derartiger Dienste haben sich zur Genehmigungsfreiheit ihrer Aktivitäten vor allem darauf berufen, dass sie unmittelbar keine Personen befördern, sondern als Vermittlungsplattform lediglich (nicht dem PBefG unterfallende) IT-Leistungen anbieten würden.<sup>5</sup> Dem sind die nationalen und europäischen Gerichte in dieser Einfachheit nicht gefolgt. Vielmehr bietet auch derjenige Verkehrsleistungen an, der (wie bei einigen Angeboten der Fall) als Vermittlungsdienst ein Verkehrsangebot ua durch Software-Tools zugänglich macht und dessen allgemeine Funktionalität organisiert.<sup>6</sup> Denn ein Vermittlungsdienst ist nach dem *EuGH* in diesem Fall als integraler Bestandteil einer Gesamtdienstleistung zu qualifizieren, die hauptsächlich aus



einer Verkehrsdienstleistung besteht. Die nunmehr konturierte Rechtsprechung hat Vermittlungsdienste somit unter bestimmten Voraussetzungen als nach dem PBefG genehmigungspflichtiges Beförderungsangebot eingestuft.

### **a) Qualifizierte Vermittlung als Beförderung**

Der Gesetzgeber untermauert dies nun: Nach dem neuen § 1 Ia PBefG gilt, dass „(e)ine Beförderung von Personen (...) auch vor(liegt), wenn die Vermittlung und Durchführung der Beförderung organisatorisch und vertraglich verantwortlich kontrolliert wird.“ Es ist davon auszugehen, dass der Gesetzgeber hiermit den aktuellen Stand der Rechtsprechung festschreiben wollte.<sup>7</sup> Eine „vertraglich verantwortlich(e)“ Kontrolle wird daher nicht schon zu verneinen sein, wenn der Vermittler gegenüber seinen Kunden auf die Durchführung der Beförderung durch Dritte hinweist. Entscheidend kann vielmehr sein, ob der App-Betreiber entscheidenden Einfluss auf die Bedingungen ausübt, unter denen die Fahrer die Leistung erbringen (etwa Preissetzung, Preiserhebung und Qualitätskontrolle).<sup>8</sup>

### **b) Einfache Vermittlung**

Unabhängig von einer organisatorisch und vertraglich verantworteten Beförderung durch Vermittler fällt nunmehr auch die einfache Vermittlung von Beförderungen unter das Gesetz (§ 1 III PBefG). Der Absatz definiert derartige Vermittlungen als „Tätigkeit von Betreibern von Mobilitätsplattformen, deren Hauptgeschäftszweck auf den Abschluss eines Vertrags über eine nach § 2 (PBefG) genehmigungspflichtige Beförderung ausgerichtet ist, und die nicht selbst Beförderer nach Abs. 1 S. 1 sind.“ Derartige Vermittlungsdienste betreiben vor allem Taxizentralen, die mit selbstständigen Taxiunternehmen zusammenarbeiten.<sup>9</sup> Das Merkmal des „Hauptgeschäftszwecks“ in § 1 III PBefG begrenzt die in das PBefG fallenden Vermittlungen. Denn nach der Gesetzesbegründung sollen „private, nicht gewerbsmäßige Vermittlung(en) von entgeltlichen oder geschäftsmäßigen Personenbeförderungen (zB durch private Mitfahrzentralen)“ vom PBefG ausgenommen sein.<sup>10</sup> Solche Plattformen verfolgen keinerlei geschäftliche Zwecke. An eine einfache Vermittlung sind weit weniger gesetzliche Pflichten geknüpft als an eine genehmigungspflichtige Beförderung. So muss ein reiner Vermittler nach § 2 Ib PBefG nicht im Besitz einer personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung sein. Allerdings sind Pflichten zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten an den Vermittlerstatus geknüpft (§ 3 a PBefG).

## **2. Legalausnahme (§ 1 II 1 Nr. 1 PBefG)**

Im Rahmen der Kontroverse um die Regulierung von On-Demand-Diensten ist durchaus auch die Legalausnahme des § 1 II 1 Nr. 1 PBefG ins Feld geführt worden. Hiernach unterlagen Beförderungen mit Personenkraftwagen nicht dem PBefG, wenn diese unentgeltlich waren oder das Gesamtentgelt die Betriebskosten<sup>11</sup> der Fahrt nicht überstieg. Die Bemessung der Betriebskosten stellte bislang einen Unsicherheitsfaktor dar. Durch die Gesetzesänderung ist nun klargestellt, dass das Gesamtentgelt je km zurückgelegter Strecke schlicht den in § 5 II 1 BRKG genannten Betrag nicht übersteigen darf.<sup>12</sup> Hierdurch wird eine klare finanzielle Grenze gesetzt. Von der Ausnahme dürften vor allem Mitfahrgelegenheiten profitieren.

## **3. Experimentierklausel (§ 2 VII PBefG)**

Teilweise ist die Genehmigungsfähigkeit neuer On-Demand-Verkehre über die so genannte Experimentierklausel des § 2 VII PBefG für einen begrenzten Zeitraum hergestellt worden. Die Maximaldauer einer solchen Genehmigung ist nun von vier auf fünf Jahre ausgedehnt worden,



um längere Erprobungszeit zu haben. Eine erfolgreiche Erprobung kann in einer Gesetzänderung zur dauerhaften Einführung der Verkehrsform resultieren.<sup>13</sup>

### III. Klimaschutz und Nachhaltigkeit

Neu eingeführt worden sind allgemeine Vorgaben zur Umweltverträglichkeit. So sind nach § 1 a PBefG die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit bei der Anwendung des Gesetzes zu berücksichtigen. Dies gilt für alle Verkehrsarten und -formen des PBefG. Das PBefG dient somit nicht mehr allein der Gefahrenabwehr, sondern auch dem Umweltschutz.<sup>14</sup> Wie die Zielbestimmung<sup>15</sup> genau umgesetzt werden soll, gibt das Gesetz an dieser Stelle nicht ausdrücklich vor.

Konkretisierend findet sich in § 8 III 1 und § 8 III a 1 PBefG aber, dass die Aufgabenträger und (im Rahmen ihrer Befugnisse) die Genehmigungsbehörden bei der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechen sollen. Die Ausgestaltung der ausreichenden Verkehrsbedienung erfolgt nach § 8 III 2 PBefG in der Regel planerisch in einem Nahverkehrsplan. Neben der Ausgestaltung im Nahverkehrsplan sind die beiden Grundsätze bei der Bestellung von Verkehrsleistungen essentiell, da dies eine der zentralen Aufgaben des Sicherstellungsauftrags aus § 8 III 1 PBefG darstellt.<sup>16</sup> Die Umweltschutzfunktion des ÖPNV wird insofern im Vergleich zu den sonstigen Funktionen einer ausreichenden Verkehrsbedienung in den Vordergrund gerückt.<sup>17</sup> Dies ist genehmigungsrechtlich etwa bei der Beurteilung der öffentlichen Verkehrsinteressen nach § 13 II 1 Nr. 3 PBefG zu beachten. Ausprägung des § 1 a PBefG ist überdies die Einführung einer Bündelungsquote in § 50 III PBefG. Deren Nichteinhalten kann dazu führen, dass nach § 13 V a PBefG Antragstellern der Marktzutritt verwehrt wird (dazu V. 1. b, c). Nach § 13 V b PBefG kann beim Verkehr mit Taxen, Mietwagen sowie beim gebündelten Bedarfsverkehr auch die Genehmigungserteilung versagt werden, wenn die mit dem Verkehr beantragten Fahrzeuge nicht die Anforderungen der Emissionsvorgaben iSv § 64 b PBefG erfüllen.

### IV. Linienbedarfsverkehr (§ 44 PBefG)

Eine gesetzlich neu eingeführte Verkehrsform mit Kraftfahrzeugen ist der Linienbedarfsverkehr iSd § 44 PBefG. Dieser stellt eine Variante des Linienverkehrs iSd § 42 PBefG dar. Er kennzeichnet sich dadurch, dass die Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebiets und festgelegter Bedienzeiten

Linke: Neue Verkehrsformen im Personenbeförderungsrecht (NVwZ 2021, 1001)

1003 ▲  
▼

erfolgt. Durch die Ermöglichung eines solchen Flächenbetriebs<sup>18</sup> (zwischen Haltepunkten) soll auf so genannte flexible Bedienformen des Linienverkehrs reagiert werden. Eine Bündelung der Fahrtwünsche ist dabei intendiert.<sup>19</sup> Nach § 9 I Nr. 3 a PBefG wird die Genehmigung entsprechend für ein bestimmtes Gebiet erteilt, in dem der Verkehr durchgeführt wird.

#### 1. Geschäftsmodelle

Derartige Verkehrsangebote waren bislang typengemischte Verkehre, die teilweise als Linienverkehre erbracht worden sind. Aufgrund der Mischform ist eine eindeutige Zuordnung zu einer bestimmten Verkehrsform allerdings schwer vornehmbar gewesen.<sup>20</sup> So wird beispielsweise der so genannte Taxibus eine solche Bedienform darstellen, dessen Fahrten im Vergleich zum konventionellen Linienverkehr regelmäßig nur auf vorherige Bestellung stattfinden.<sup>21</sup> Zu beachten ist, dass die Zuordnung eines Geschäftsmodell zu einer bestimmten Verkehrsform auch

dem Schutz anderer Verkehrsformen dient, da durch die spezifischen gesetzlichen Anforderungen die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Formen gesichert werden soll.<sup>22</sup> Die Einführung der neuen Verkehrsform soll insofern eine klare Grenzziehung und eindeutige Vorgaben schaffen.

Die Genehmigung wird nach den für den Linienverkehr auch bisher schon geltenden Vorgaben des § 13 PBefG erteilt. Merkmal des Linienbedarfsverkehrs nach § 44 PBefG ist dabei das Fehlen eines festen Linienwegs bei gleichzeitig fixiertem Bediengebiet und festen Bedienzeiten. Dabei verkehrt der Linienbedarfsverkehr zwischen vorabbestimmten Ein- und Ausstiegspunkten (kein Von-der- oder Zur-Tür-Verkehr). Die Fahrtroute kann auch aus vielen vorher festgelegten Haltestellenpunkten – die gegebenenfalls jeweils nur einen virtuellen Punkt in einem Netzwerk darstellen – dynamisch und *ad hoc* anhand der Nachfrage gebildet werden. Fehlen konkretisierte Ein- und Ausstiegspunkte – wie nicht selten beim Anruf-Sammeltaxi oder beim Rufbus –<sup>23</sup> sind die Anforderungen des § 44 PBefG hingegen nicht erfüllt.

## 2. Pflichtengefüge

Der Linienbedarfsverkehr unterliegt der Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht (§§ 21, 22, 45 II, 39 PBefG), nicht aber der Fahrplanpflicht iSd § 45 II, § 40 PBefG (vgl. § 45 II Nr. 3 PBefG), die für den normalen Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gilt. Die fehlende Fahrplanpflicht wird durch die Festlegung des festen Bediengebiets und der zwingenden Bedienzeiten kompensiert. Voraussetzung ist nach § 44 S. 1 PBefG überdies, dass der Verkehr öffentlicher Personennahverkehr iSd § 8 I PBefG ist. Damit dürften geschlossene Zubringerdienste oder Shuttle-Services, beispielsweise zu Flughäfen oder Messen ausgeschlossen werden.<sup>24</sup>

Der Linienbedarfsverkehr ist nach § 44 S. 2 PBefG auf Basis derjenigen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu erbringen, die der Aufgabenträger im Nahverkehrsplan,<sup>25</sup> im öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder der Vorabbekanntmachung (dazu § 8 a II 2 PBefG) festlegt (dies umfasst nach § 44 S. 3 PBefG auch Tarifizuschläge). Geregelt werden können insbesondere Anzahl (Min. und Max.) und Qualitätsmerkmale der Fahrzeuge. Ferner kann die Ausgestaltung des Bediengebiets erfolgen.<sup>26</sup> Dies wird vor allem die Festlegung der Ein- und Ausstiegspunkte umfassen. Anforderungen aus öffentlichem Dienstleistungsauftrag und Vorabbekanntmachung gelten nur bei einer Bestellung des Linienbedarfsverkehrs nach §§ 8 a, 8 b PBefG. Für Unternehmen, die den Zuschlag zum öffentlichen Dienstleistungsauftrag nicht erhalten haben, dürften indes nur die Wirkungen nach § 13 II a PBefG bei der Genehmigungserteilung maßgeblich sein. Fehlt es an einer Ausgestaltung der Entgelte oder Bedingungen für den Linienbedarfsverkehr (etwa im Nahverkehrsplan), bestehen keine über §§ 39, 45 PBefG hinausgehenden Beschränkungen.<sup>27</sup>

## V. Gebündelter Bedarfsverkehr (§ 50 PBefG)

Mit dem gebündelten Bedarfsverkehr ist eine weitere Verkehrsform in das Gesetz eingeführt worden. Es handelt sich um Verkehre, die bislang häufig unter den Begrifflichkeiten Ridesharing, Ridepooling, Rideselling oder On-Demand-Verkehre verortet worden sind.<sup>28</sup> Der gebündelte Bedarfsverkehr stellt (in Abgrenzung zum Linienbedarfsverkehr) eine neue Form des Gelegenheitsverkehrs dar (§ 46 II Nr. 4 PBefG), die – ebenso wie der Mietwagenverkehr – von der Betriebs- und Beförderungspflicht nach §§ 21 und 22 PBefG befreit ist (§ 50 I 6 PBefG).

Grenzen und Möglichkeiten dieser Beförderungsform sind gesetzgeberisch zu einem Großteil den Vorgaben zum Mietwagen- und Taxiverkehr (§§ 47 I, II und 49 IV PBefG) entnommen worden. Mietwagen, Taxen und gebündelte Bedarfsverkehre sind aufgrund des unterschiedlichen Rechtspflichten-Gefüges gleichwohl aber streng voneinander abzugrenzen.<sup>29</sup> Der Taxenverkehr soll dabei, da er Daseinsvorsorgeaufgaben übernimmt, „im Gesamtbild der Verkehrsformen eine wichtigere Stellung inne (haben) als der gebündelte Bedarfsverkehr.“<sup>30</sup> Insgesamt ist festzustellen, dass die den Genehmigungsbehörden zukommende Rolle bei der



Marktausgestaltung für den gebündelten Bedarfsverkehr durchaus groß ist. Wenn die jeweiligen öffentlichen Verkehrsinteressen<sup>31</sup> dies erfordern, können beispielsweise nach § 50 IV PBefG verschiedene Anforderungen an den gebündelten Bedarfsverkehr festgelegt werden. Die Aufzählung in § 50 IV 2 PBefG konkretisiert den Satz 1 des Absatzes dabei abschließend.<sup>32</sup>

Nach der Legaldefinition des § 50 I 1 PBefG ist gebündelter Bedarfsverkehr die Beförderung von Personen mit Personen-

Linke: Neue Verkehrsformen im Personenbeförderungsrecht (NVwZ 2021, 1001)

1004 ▲▼

kraftwagen, bei der mehrere Beförderungsaufträge entlang ähnlicher Wegstrecken gebündelt ausgeführt werden.

## 1. Bündelung von Beförderungsaufträgen

Zentrales und beim Taxen- und Mietwagenverkehr auch nicht entlehntes Merkmal des gebündelten Bedarfsverkehrs dürfte das Pooling von Beförderungsaufträgen sein. Nach § 50 I 1 PBefG sollen mehrere Beförderungsaufträge entlang ähnlicher Wegstrecken gebündelt ausgeführt werden. Im Gegensatz zum Mietwagen- und Taxiverkehr wird somit die Einzelplatzvermietung ermöglicht.<sup>33</sup> Fahrten müssen im gebündelten Bedarfsverkehr aber nicht zwingend durch ein Auftragspooling erfolgen. Vielmehr dürfte auch die Ausführung eines einzelnen Beförderungsauftrags möglich sein (so genanntes Ridehailing), ohne dass ein solcher Auftrag immer auch teilweise entlang der Wegstrecke eines anderen Auftrags liegen muss. Dies ergibt sich aus der Einführung der Bündelungsquote iSd § 50 III PBefG als Maßstab für das Pooling.<sup>34</sup> Die Unternehmer haben eine gewisse Bündelungsquote bei der Ausführung der Bestellungen zu erreichen. Diese kann auch erzielt werden, wenn nicht alle Fahrten gebündelt erbracht werden.

### a) Bündelungsquote

Im Stadt- und im Vorortverkehr<sup>35</sup> ist die Genehmigungsbehörde im Einvernehmen<sup>36</sup> mit dem Aufgabenträger verpflichtet,<sup>37</sup> eine solche Bündelungsquote festzulegen (§ 50 III 1 PBefG). Außerhalb des Stadt- und Vorortverkehrs kann die Genehmigungsbehörde eine Bündelungsquote festlegen, wenn dies zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen erforderlich ist (§ 50 IV 2 Nr. 3 PBefG). Die Quote beschreibt den Anteil an gebündelt durchgeführten Beförderungsaufträgen, der in einem bestimmten Zeitraum innerhalb des Gebiets zu erreichen ist, in dem ein zur Genehmigung stehender Verkehr durchgeführt wird. Berechnet wird die Quote nach dem Verhältnis der zurückgelegten Personenkilometer zu sämtlichen (dh inklusive Leer-Km)<sup>38</sup> absolvierten Fahrzeugkilometern (vgl. § 50 III 2 PBefG).<sup>39</sup>

### b) Auswirkungen auf die Genehmigungserteilung

Die Einführung der Bündelungsquote dient einerseits Klimaschutz und Nachhaltigkeit (Verkehrseffizienz), andererseits aber auch dem Schutz der Funktionsfähigkeit anderer Verkehre wie dem ÖPNV und dem Taxenverkehr.<sup>40</sup> Beide Schutzfunktionen spielen sowohl bereits bei der Genehmigungserteilung, aber auch im Hinblick auf einen etwaigen Widerruf der Genehmigung eine Rolle. So kann nach dem neu eingeführten § 13 Va 1 PBefG bei einem gebündelten Bedarfsverkehr die Genehmigung versagt werden, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, dass durch die Ausübung des beantragten Verkehrs die Verkehrseffizienz im beantragten Bediengebiet nicht mehr sichergestellt ist.<sup>41</sup> Nach der Gesetzesbegründung ist der Begriff der „Verkehrseffizienz“ dabei „dahingehend zu verstehen, dass die bereits vorhandenen gebündelten Bedarfsverkehre diese Verkehrsaufgaben bereits wahrnehmen und durch den beantragten Verkehr daher keine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung eintritt.“<sup>42</sup> Aber auch „das ausgewogene Nebeneinander aller bereits

bestehenden Verkehrsformen im Bediengebiet<sup>43</sup> soll erhalten bleiben bei der Zulassung gebündelter Bedarfsverkehre. Die Genehmigungsbehörde kann daher im Sinne einer objektiven Berufszulassungsbeschränkung die Genehmigungserteilung davon abhängig machen, ob zusätzliche Angebote im Hinblick auf die bereits vorhandenen Beförderungsoptionen überhaupt benötigt werden. Dabei kann entscheidend sein, ob die festgelegte Bündelungsquote durch die bisherigen Marktteilnehmer des gebündelten Bedarfsverkehrs erreicht wird.<sup>44</sup> Ferner kann die Genehmigungsbehörde eine bestimmte Höchstzahl an genehmigungsfähigen Fahrzeugen des gebündelten Bedarfsverkehrs für ihr Gebiet festlegen.<sup>45</sup> Ein Versagungsgrund kann mit Blick auf den Klimaschutz und die Nachhaltigkeit (§ 1 a PBefG) aber auch in einer Verschlechterung der Umweltstandards durch die Zulassung neuer Fahrzeuge gesehen werden, insbesondere unter vergleichender Heranziehung der Umweltstandards im bestehenden ÖPNV.<sup>46</sup> Insgesamt soll der Genehmigungsbehörde im Rahmen des neuen § 13 V a (und des V b) PBefG ein weiter Ermessensspielraum zukommen, ob die Genehmigung zu erteilen ist oder nicht.<sup>47</sup>

### c) Monitoring

Nach § 50 III 3, 4 PBefG muss der Aufgabenträger gemeinsam mit der Genehmigungsbehörde zur Feststellung der Auswirkungen der Bündelungsquote auf die öffentlichen Verkehrsinteressen sowie auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit ein Monitoring durchführen. Beobachtet werden Einhaltung und Wirkung der Bündelungsquote insgesamt sowie bezogen auf den einzelnen genehmigten gebündelten Bedarfsverkehr für maximal fünf Jahre nach erteilter Genehmigung. Ist die festgelegte Bündelungsquote nach Abschluss des Beobachtungszeitraums nicht eingehalten worden, kann die Genehmigungsbehörde die erteilte Genehmigung widerrufen.<sup>48</sup> Sollte das Erreichen der Bündelungsquote innerhalb des Beobachtungszeitraums als Genehmigungsaufgabe festgelegt werden (was zu empfehlen ist),<sup>49</sup> kann ein Widerruf nach § 49 II 1 Nr. 2 VwVfG erfolgen.<sup>50</sup> Andernfalls käme ein Widerruf in erster Linie auf Basis des § 49 II 1 Nr. 3 VwVfG in Betracht.

## 2. Rückkehrpflicht

Eine Rückkehrpflicht zum Betriebssitz – wie beim Mietwagenverkehr nach § 49 IV 3 PBefG – trifft den gebündelten Bedarfsverkehr zunächst nicht.<sup>51</sup> Allerdings kann eine Rückkehrpflicht<sup>52</sup> zum Betriebssitz oder zu einem anderen geeigneten Abstellort<sup>53</sup> nach § 50 I 3 PBefG (insbesondere bei der

Linke: Neue Verkehrsformen im Personenbeförderungsrecht (NVwZ 2021, 1001)

1005 ▲  
▼

Genehmigungserteilung) angeordnet werden, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern. Dabei können über § 50 IV 1, 2 Nr. 2 PBefG auch Anforderungen an den Abstellort durch die Genehmigungsbehörde aufgestellt bzw. Modalitäten der Rückkehrpflicht nach den Vorgaben des § 50 IV 1, 2 Nr. 1 PBefG konkretisiert werden. Die Genehmigungsbehörden sollen hierdurch individuell vor Ort reagieren können.<sup>54</sup> Bei der Betrachtung der einzelnen Belange sind die Funktionsfähigkeit und die Interessen des gebündelten Bedarfsverkehrs aber auch der anderen Verkehrsformen ausreichend zu berücksichtigen.

## 3. Auftragseingangsgebot

Der Gesetzgeber hat sich beim gebündelten Bedarfsverkehr zum Auftragseingangsgebot bekannt, in der Formulierung aber etwas abweichend als beim Mietwagenverkehr nach § 49 IV 2 PBefG. Der Unternehmer darf nach § 50 I 2 PBefG die Aufträge ausschließlich auf vorherige Bestellung ausführen. Die geforderte „Vorherigkeit“ dürfte auf die Leistungserstellung bezogen sein. Ungleich § 49 IV 2 PBefG wird allerdings nicht geregelt, wo oder wie die Bestellung vorher

eingegangen sein muss. Eine Bestellung wird in der logischen Reihenfolge indes immer vor der Leistungserstellung stattfinden. Es bleibt daher unpräzise, welche Konstellationen unzulässig sein sollen. Klar dürfte sein, dass der Gesetzgeber den „Heranwink- und Wartemarkt“ ausschließlich dem Taxenverkehr vorbehalten wollte.<sup>55</sup> Entsprechend wird dieser nach § 50 I 2 PBefG nicht eröffnet. Eine Initiative zur Mitnahme durch den Fahrer ist ebenfalls unzulässig. Demgegenüber wird aber die unmittelbar vor dem Fahrtwunsch erfolgende Bestellung über eine Mobilfunk-App, die ohne weitere, menschliche Zwischenschritte an den Fahrer weitergeleitet wird, zulässig sein.<sup>56</sup>

#### 4. Verwechslungsverbot

Entsprechend den Vorgaben im Mietwagenverkehr (§ 49 IV 5, 6 PBefG) proklamiert § 50 I 4, 5 PBefG ein Verwechslungsverbot mit dem Taxenverkehr, ergänzend aber auch mit dem Mietwagenverkehr.<sup>57</sup> Der Besteller darf vom Unternehmer und vom Fahrdienstvermittler nicht im Unklaren darüber gelassen werden, dass die bestellten Leistungen im gebündelten Bedarfsverkehr erbracht werden.<sup>58</sup> Ist für den Unternehmer oder Vermittler daher zweifelhaft, ob ein Kunde ein Taxi, einen Mietwagen oder einen gebündelten Bedarfsverkehr bestellen will, muss er darauf hinweisen, dass die Leistungen im gebündelten Bedarfsverkehr erbracht werden.<sup>59</sup> Bei der Bestellung über eine App wird ein klar ersichtlicher Hinweis erfolgen müssen, dass es sich um gebündelten Bedarfsverkehr handelt.<sup>60</sup> Es darf überdies auch nicht mit Begrifflichkeiten wie Taxi, Cab oder Mietwagen geworben werden. Ferner betrifft das Verwechslungsverbot das Bereithalten der Verkehre. Unzulässig wäre es, die Fahrzeuge – dem Taxenverkehr vergleichbar – auf öffentlichen Straßen oder Plätzen mitsamt Fahrer aufzustellen, da dies den Eindruck eines sofort einsatzbereiten Taxiangebots (Wartemarkt) vermittelt.<sup>61</sup> Maßgeblich ist im Übrigen, welche Merkmale allein dem Taxenverkehr bzw. dem Mietwagenverkehr im Gegensatz zum gebündelten Bedarfsverkehr vorbehalten sind. Verwechslungsgefahr bestünde mit dem Mietwagenverkehr etwa, wenn ein dem neu eingefügten § 27 III BOKraft entsprechendes blaues Schild im Sinne der Anlage 3 a BOKraft verwendet würde.

#### 5. Bediengebiet

Ähnlich wie der Taxenverkehr (§ 47 II PBefG) ist der gebündelte Bedarfsverkehr im Hinblick auf die Angebotsbereitstellung räumlich beschränkt. Personen dürfen nach § 50 II 1 PBefG nur innerhalb der Gemeinde befördert werden, in der der Unternehmer seinen Betriebssitz<sup>62</sup> hat. Inhalt der Genehmigung ist nach § 9 I Nr. 5 PBefG daher neben dem Betrieb bestimmter Kraftfahrzeuge (unter Angabe ihrer amtlichen Kennzeichen) auch das Gebiet, in dem der Verkehr erbracht wird. Weitere zeitliche und räumliche Beschränkungen des Beförderungsangebots sind aufgrund öffentlicher Verkehrsinteressen durch die Genehmigungsbehörde möglich (§ 50 II 2 PBefG). Umgekehrt können im Einvernehmen<sup>63</sup> mit den anderen zuständigen Genehmigungsbehörden und dem Aufgabenträger auch räumliche Erweiterungen des unternehmerischen Angebots zugelassen werden (§ 50 II 3 PBefG).

#### 6. Beförderungsentgelte

Nach dem neuen § 51 a II PBefG muss die Genehmigungsbehörde Regelungen über Mindestbeförderungsentgelte vorsehen, die einen hinreichenden Abstand zu den Beförderungsentgelten des jeweiligen ÖPNV sicherstellen. Hiermit soll verhindert werden, dass die Preise des ÖPNV unterboten werden und ÖPNV-Nutzer deshalb zu gebündelten Bedarfsverkehren wechseln.<sup>64</sup> Preisbildung und Tarif des ÖPNV können in den einzelnen geographischen Gebieten sehr unterschiedlich sein.<sup>65</sup> Zur Berechnung des Mindestbeförderungsentgelts werden daher die jeweiligen Preise vor Ort als Maßstab dienen müssen (inklusive aller Ermäßigungen). Der Preis für eine Fahrt im gebündelten Bedarfsverkehr muss jeweils höher sein als ein entsprechendes Ticket für die Vergleichstrecke im ÖPNV. Der



Preisabstand wird so substantiell sein müssen, dass beide Preise aus Nutzersicht nicht als nahezu gleich wahrgenommen werden (dies wäre der Fall bei nur wenigen Cent Unterschied). Fakultativ können auch Höchstbeförderungsentgelte und Zeitrahmen für die Anwendung bestimmter Entgelthöhen festgelegt werden.

## VI. On-Demand-Verkehre weiterhin als Mietwagenverkehr erbringbar

Es bleibt dabei, dass On-Demand-Leistungen auch künftig als Mietwagenverkehr erbracht werden könnten, sofern sie nach § 49 IV 1 PBefG „nicht gebündelter Bedarfsverkehr“ sind. Um derartige Geschäftsmodelle begrenzen zu können, hat der Gesetzgeber in § 49 IV 7 PBefG einen neuen Satz eingeführt, nach welchem in Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern die Genehmigungsbehörde zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen die in ihrem Bezirk geltenden Regelungen für

Linke: Neue Verkehrsformen im Personenbeförderungsrecht (NVwZ 2021, 1001)

1006 ▲  
▼

den gebündelten Bedarfsverkehr auch auf den Mietwagenverkehr anwenden kann. Voraussetzung ist, dass per App vermittelter Verkehr mit Mietwagen einen Marktanteil von 25 Prozent am Fahraufkommen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen, Mietwagen und gebündeltem Bedarfsverkehr überschreitet. Fraglich ist dabei, ob die Anwendung der Regelungen des gebündelten Bedarfsverkehrs sodann auch *nur* für den per App vermittelten Mietwagenverkehr greift oder auch den nicht per App vermittelten Mietwagenverkehr betrifft. Eine Ausklammerung des traditionellen Mietwagenverkehrs wäre zumindest vor dem Hintergrund konsequent, dass es dem Gesetzgeber ausweislich der Tatbestandsvoraussetzungen wohl auf die gleichförmige Begrenzung der per App vermittelten Leistungen ankam. Überdies besteht für Unternehmer des klassischen Mietwagenverkehrs (auf Basis der Modelle vor Einführung des Smartphones) wohl von vornherein keine Veranlassung eine Genehmigung nach § 50 PBefG zu ersuchen, da das klassische Geschäftsmodell mit den überkommenen Anforderungen an Mietwagenleistungen grundsätzlich in Einklang steht. Dass die klassischen Geschäftsmodelle nun wegen eines zu hohen Marktanteils der durch App vermittelten Verkehrsleistungen ebenfalls den Regelungen des gebündelten Bedarfsverkehrs unterfallen sollen, wäre schwer nachzuvollziehen. Der Wortlaut des § 49 IV 7 PBefG indiziert dies aber. Gleichwohl könnte mit Blick auf den Umstand, dass § 49 IV 7 PBefG im Hinblick auf die Tatbestandsvoraussetzungen klar den per App vermittelten Verkehr mit Mietwagen im Fokus hat, eine teleologische Reduktion des Wortlauts angezeigt erscheinen.

Möglich ist in den Grenzen des § 46 III PBefG überdies eine Mehrfachgenehmigung für ein einziges Fahrzeug. Hierbei sind selbst Dreifachgenehmigungen (für den Taxenverkehr, Mietwagenverkehr und gebündelten Bedarfsverkehr) möglich. Allerdings wird streng auf die Einhaltung des Verwechslungsverbots (s. o. V. 4.) geachtet werden müssen.<sup>66</sup> Eine Mehrfachkonzessionierung ist nicht möglich in Orten mit mehr als 50.000 Einwohnern oder wenn bestimmte Orte von der höheren Verwaltungsbehörde für Mehrfachgenehmigungen ausgenommen werden.

## VII. Fazit

1. Positiv zu bewerten ist, dass die „neuen Verkehre“ einen eigenen gesetzlichen Rahmen erhalten haben. Dies war angesichts der Diskussionen über die Rollenverteilung der unterschiedlichen Verkehrsformen überfällig. Allerdings hat sich der Gesetzgeber wortwörtlich mehr für einen Rahmen entschieden als ein konkretes Bild zu zeichnen. Was die On-Demand-Dienste künftig dürfen bzw. umsetzen müssen hängt maßgeblich von der behördlichen Ausgestaltung vor Ort ab. Aufgabenträger werden Gestaltungsspielräume bei Linienbedarfsverkehren erhalten, um diese mit den von ihnen bestellten Verkehren in Einklang zu

bringen. Der gebündelte Bedarfsverkehr wird maßgeblich durch die jeweilige Genehmigungsbehörde ausgestaltet, die Beurteilungsspielräume bei der Genehmigung hat, die Bedienung einschränken und Rückkehrverpflichtungen anordnen kann. Wer zuvor nach ungesteuerter Deregulierung gerufen hat, wird von der Novellierung entsprechend enttäuscht sein.<sup>67</sup> Insbesondere ist die nicht selten kritisierte Rückkehrpflicht im Mietwagenverkehr beibehalten<sup>68</sup> worden.

2. Die Novelle offenbart, dass sich der Gesetzgeber noch nicht in der Lage sah, die Vor- und Nachteile der neuen Verkehrsleistungen im Gesamtsystem der Verkehrsangebote vollständig abzuwägen. Ein gewisses Augenmaß, bei dem die wichtigen Gemeinwohlaufgaben bestehender Verkehrsformen zutreffend bewertet werden, ist dabei auch durchaus angezeigt. Gleichwohl sollte die Nützlichkeit neuer Phänotypen auch ihren Niederschlag im Verkehrsangebot finden. Durch die Kompromisslinie des Gesetzgebers, die Bewertung der On-Demand-Verkehre und ihre Einbettung in das Gesamtangebot den zuständigen Behörden zu überlassen, kann einerseits die Verträglichkeit individuell vor Ort bewertet werden. Andererseits besteht die Gefahr, dass deutschlandweit ein Flickenteppich bei der Ausgestaltung der neuen Verkehrsformen entsteht. Ob dies der unternehmerischen Geschäftsplanung tatsächlich hilft, bleibt abzuwarten. Selbst in der Sachverständigenanhörung wurde noch kontrovers diskutiert, ob der Gesetzesentwurf neue Verkehrsformen eher verhindere als fördere.<sup>69</sup>

- 
- \* Der *Verf.* ist Rechtsanwalt in Frankfurt a. M. und überdies als Syndikusrechtsanwalt bei einem öffentlichen Verkehrsunternehmen beschäftigt. Die Stellungnahmen in diesem Beitrag spiegeln die persönliche Auffassung des *Verf.* wider.
- <sup>1</sup> *König*, BB 2015, 1095; *Zeil/Prinz zur Lippe*, GewArch 2018, 405.
- <sup>2</sup> Vgl. <https://www.zeit.de/arbeit/2018-11/uber-deutschland-taxi-fahrdienst-konkurrenzkampf-lobby>, zuletzt abgerufen am 25.4.2021.
- <sup>3</sup> BT-Drs. 19/26175.
- <sup>4</sup> BT-Drs. 19/27288, hier wurde die Vorabfassung zugrunde gelegt.
- <sup>5</sup> Grundsätzlich zur Argumentation etwa *Schaub*, EuCML 2018, 109.
- <sup>6</sup> *EuGH*, C-62/19, ECLI:EU:C:2020:980 = GRUR-RS 2020, 33436 Rn. 50 ff. – Star Taxi App SRL; *EuGH*, C-434/15, ECLI:EU:C:2017:981 = EuZW 2018, 131 Rn. 37 ff. – Asociación Profesional Elite Taxi; *BGH*, GRUR 2019, 298; *OLG Frankfurt a. M.*, GRUR-RR 2017, 17; *OVG Berlin-Brandenburg*, Beschl. v. 10.4.2015 – *OVG 1 S 96/14*, BeckRS 2015, 44779. Siehe dazu auch; *BVerwGE* 152, 382 = NVwZ 2016, 695 (696); *Alexander/Knauff*, GewArch 2015, 200 (202 f.); *Linke*, NVwZ 2015, 476.
- <sup>7</sup> Dies lässt sich aus der durch Verweise auf die Rechtsprechung geprägten Gesetzesbegründung ableiten: BT-Drs. 19/26175, 1 (37).
- <sup>8</sup> *EuGH*, C-434/15, ECLI:EU:C:2017:981 = EuZW 2018, 131 Rn. 39, Asociación Profesional Elite Taxi; *BGH*, GRUR 2019, 298 Rn. 46. Siehe auch BT-Drs. 19/26175, 1 (37).
- <sup>9</sup> Vgl. BT-Drs. 19/26175, 1 (36).
- <sup>10</sup> BT-Drs. 19/26175, 1 (37).
- <sup>11</sup> Siehe dazu BT-Drs. 19/26175, 1 (37); vgl. auch *Linke* in *Saxinger/Winnes*, Recht des öffentlichen Personenverkehrs, 19. EL Dezember 2020, PBefG § 1 Rn. 28.
- <sup>12</sup> Dies sind derzeit 30 Cent je km. Siehe zu der Forderung auch *Linke/Jürschik*, NZV 2018, 496 (501).
- <sup>13</sup> Vgl. BT-Drs. 19/26175, 1 (38).
- <sup>14</sup> BT-Drs. 19/26175, 1 (51).
- <sup>15</sup> Vgl. BT-Drs. 19/27288, 1 (33).
- <sup>16</sup> Siehe dazu auch *Winnes* in *Saxinger/Winnes*, PBefG § 8 III Rn. 3 f.
- <sup>17</sup> Siehe zu den verschiedenen Funktionen etwa *Fielitz/Grätz*, Personenbeförderungsgesetz, 75. EL Mai 2018, PBefG § 8 Rn. 10.
- <sup>18</sup> Kritisch zum eingeführten Flächenbetrieb beim Linienverkehr *Baumeister/Berschin*, Verkehr und Technik 2020, 287 (288).
- <sup>19</sup> Vgl. BT-Drs. 19/26175, 1 (47).
- <sup>20</sup> BT-Drs. 19/26175, 1 (47). Dazu auch *Zeil/Prinz zur Lippe*, GewArch 2018, 405 (407).
- <sup>21</sup> Vgl. VDV, Thesenpapier Flexible Bedienungsformen – Genehmigung und Rechtsfolgen, 6.
- <sup>22</sup> Siehe dazu auch *Baumeister/Fiedler*, Verkehr und Technik 2019, 17 (18).
- <sup>23</sup> VDV, Thesenpapier Flexible Bedienungsformen – Genehmigung und Rechtsfolgen, 4.

- 24 Grundsätzlich dazu schon *BVerwG*, NJW 1955, 844.
- 25 Hierdurch wird der Nahverkehrsplan iSd § 8 III 2 PBefG weiter aufgewertet und mit einer weiteren rechtlichen Bindungswirkung im Außenverhältnis versehen.
- 26 Vgl. BT-Drs. 19/26175, 1 (47). Der Gesetzesentwurf regt an, dass die Betriebspflicht (§ 21 PBefG) „zeitlich und räumlich definiert“ sowie „Vorgaben für die einzusetzenden Fahrzeug- und Beförderungskapazitäten“ festgesetzt werden (48).
- 27 Der Gesetzesentwurf geht (allerdings ohne nähere Begründung) davon aus, dass der Aufgabenträger der „Ausgestaltung der vor Ort geltenden Anforderungen (...) im Rahmen seiner Planungen nachkommen (müsse)“ (BT-Drs. 19/26175, 1 [47]). Siehe dazu PBefG § 8 III 2.
- 28 Vgl. BT-Drs. 19/26175, 1 (50). Siehe dazu auch *Linke/Jürschik*, NZV 2018, 496.
- 29 BT-Drs. 19/26175, 1 (48).
- 30 BT-Drs. 19/26175, 1 (44).
- 31 Der Begriff der öffentlichen Verkehrsinteressen wird an verschiedenen Stellen im PBefG als Tatbestandsvoraussetzung verwendet. Die hierzu gefestigte Rechtsprechung dürfte auch in § 50 PBefG anzuwenden sein. Siehe zu dem Begriff: *Saxinger* in *Saxinger/Winnes*, PBefG § 13 II Rn. 33 ff.
- 32 Vgl. BT-Drs. 19/27288, 1 (37).
- 33 Nach § 49 I und IV können Mietomnibusse und Mietwagen nur im Ganzen angemietet werden. Zum Verbot im Taxibereich etwa *Baumeister/Fiedler*, Verkehr und Technik 2019, 17 (19).
- 34 BT-Drs. 19/26175, 1 (51): „Die (...) Verpflichtung (zur Bildung einer Bündelungsquote) soll gewährleisten, dass durch die neue Verkehrsform tatsächlich eine Fahrtbündelung erreicht wird.“.
- 35 Der Begriff wird in § 8 I 2 PBefG definiert (BT-Drs. 19/26175, 1 [51]).
- 36 Dem Einvernehmen dürfte konstitutive Bedeutung zukommen.
- 37 Vgl. BT-Drs. 19/26175, 1 (51).
- 38 Vgl. BT-Drs. 19/26175, 1 (51).
- 39 Bsp.: Fährt ein Fahrzeug insgesamt 50 km und befördert dabei eine Person 20 km und eine andere 40 km, wird hierbei eine Bündelungsquote von 1,2 oder 120 % erreicht;  $(20 \text{ [km]} + 40 \text{ [km]} / 50 \text{ [km]}) = 1,2$ .
- 40 BT-Drs. 19/26175, 1 (51).
- 41 Eine weitere Genehmigungsvoraussetzung ist im neuen § 13 V b PBefG normiert, der die Einhaltung der Vorgaben der neuen § 64 b PBefG (Emissionsvorgaben) und § 64 c PBefG (Barrierefreiheit) zu forcieren hilft.
- 42 BT-Drs. 19/26175, 1 (43).
- 43 BT-Drs. 19/26175, 1 (43).
- 44 So BT-Drs. 19/26175, 1 (44). Die Gesetzesbegründung führt, ausdrücklich auf, dass sich bei Nichterreichen der Bündelungsquote „eine Ermessensreduktion (der Genehmigungsbehörde) dahingehend ergeben (kann), dass neuen Bewerbern der (sic) Zugang zum Markt verwehrt ist, weil die öffentlichen Verkehrsinteressen bereits negativ berührt sind.“.
- 45 Siehe PBefG § 13 V a 2 Nr. 1 und BT-Drs. 19/26175, 1 (43).
- 46 BT-Drs. 19/26175, 1 (44).
- 47 BT-Drs. 19/26175, 1 (44).
- 48 BT-Drs. 19/26175, 1 (51).
- 49 Da das Pooling nach § 50 I 1 PBefG gesetzliche Voraussetzung des gebündelten Bedarfsverkehrs ist, ist die Auflage nach § 15 III 1 PBefG, § 36 I VwVfG möglich.
- 50 § 49 VwVfG bleibt nach absolut überwiegender Meinung neben § 25 PBefG anwendbar. Vgl. dazu *Kramer* in *Saxinger/Winnes*, PBefG § 25 Rn. 2.
- 51 Vgl. BT-Drs. 19/26175, 1 (50).
- 52 Die Rückkehrpflicht des § 50 I 3 PBefG dürfte grundsätzlich wie diejenige in § 49 IV 3 PBefG auszulegen sein. Siehe dazu *Linke* in *Saxinger/Winnes*, PBefG § 49 Rn. 40 ff.
- 53 Solche Abstellorte können nach der Gesetzesbegründung etwa Betriebshöfe, Parkplätze, oÄ sein, die vom Aufgabenträger in einer kommunalen Satzung oder im Nahverkehrsplan näher definiert werden können (BT-Drs. 19/26175, 1 [52]).
- 54 BT-Drs. 19/27288, 1 (37 und 50).
- 55 BT-Drs. 19/26175, 1 (50). Siehe auch *Koschmieder/Uwer*, ZRP 2021, 15 (17).
- 56 Siehe auch BT-Drs. 19/26175, 1 (50): Diese Mobilitätsangebote „sind durch eine vorherige Anmeldung eines Fahrtwunsches zumeist über eine webbasierte Plattform gekennzeichnet, die Mobilitätsnachfrage mit den Mobilitätsangeboten verknüpft.“ Im Gegensatz zu § 49 IV 2 PBefG ist daher eine automatisierte Weiterleitung von Aufträgen



- zum Fahrer legitim (s. dazu *Linke* in *Saxinger/Winnes*, PBefG § 49 Rn. 38).
- 57 Siehe zu den (wortgleich in § 50 I PBefG übernommenen) Anforderungen des § 49 IV 5, 6 PBefG: *Linke* in *Saxinger/Winnes*, PBefG § 49 Rn. 54 ff.
- 58 BT-Drs. 19/26175, 1 (50).
- 59 Siehe zu § 49 IV 5 PBefG auch *OLG Hamm*, NJW-RR 2001, 849 Ls. = BeckRS 2000, 30118210.
- 60 So auch BT-Drs. 19/26175, 1 (50).
- 61 Siehe BT-Drs. 19/26175, 1 (50). Vgl. zu § 49 IV 5 PBefG auch *OLG Köln*, NJW 1968, 1152 Ls. = BeckRS 9998, 110416.
- 62 Siehe zum Betriebssitz beim Taxenverkehr *Linke* in *Saxinger/Winnes*, PBefG § 47 II Rn. 7.
- 63 Auch hier dürfte dem Einvernehmen konstitutive Bedeutung zukommen.
- 64 BT-Drs. 19/26175, 1 (53).
- 65 Die für die Tarifintegration oftmals verantwortlichen Tarif- und Verkehrsverbände bieten unterschiedliche Tickets an und folgen unterschiedlichen Preislogiken (Preisstufen, Deckelung etc.).
- 66 In der Begründung zum Gesetzesentwurf wird davon gesprochen, dass „die unterschiedlichen Verkehrsformen nur nacheinander, nicht aber gleichzeitig durchgeführt werden“ dürften (BT-Drs. 19/26175, 1 [48]).
- 67 Vgl. etwa *Haack/Dathe*, ZRP 2019, 81; *Koschmieder/Uwer*, ZRP 2021, 15 (17).
- 68 Es wird jedoch die Möglichkeit geschaffen, die Rückkehrpflicht durch Festlegung weiterer Abstellorte ab einer bestimmten Distanz zum Hauptbetriebssitz näher auszugestalten.
- 69 BT-Drs. 19/27288, 1 (22).