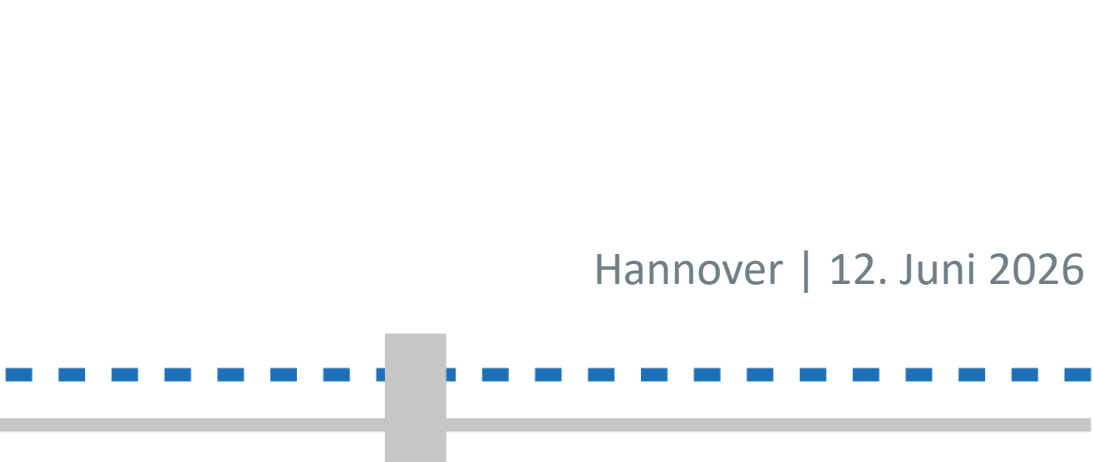


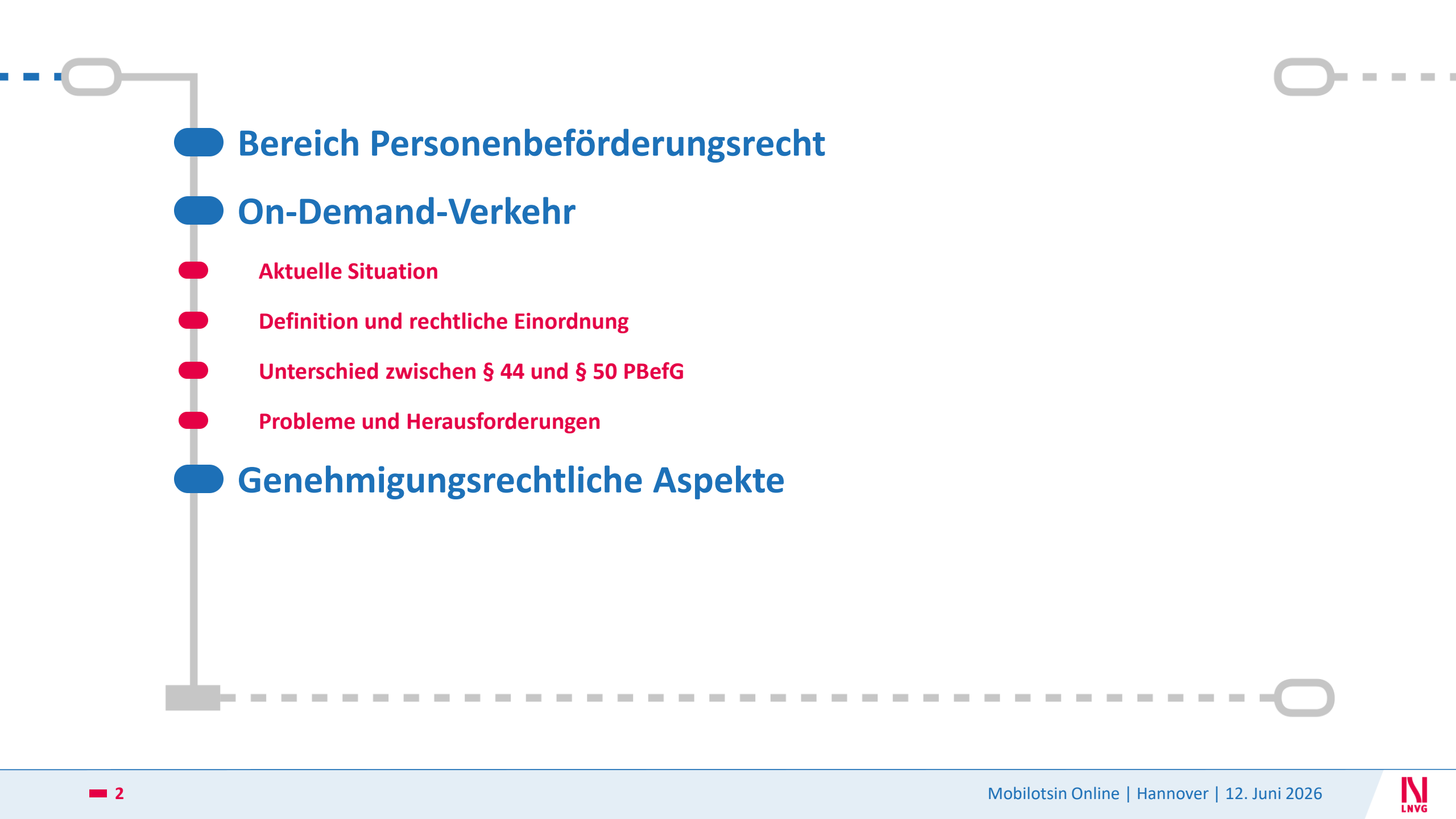


Hannover | 12. Juni 2026



Bestellt und abgeholt? On-Demand-Verkehre in ländlichen Regionen“

MOBILOTSIN Online



Bereich Personenbeförderungsrecht

On-Demand-Verkehr

- Aktuelle Situation
- Definition und rechtliche Einordnung
- Unterschied zwischen § 44 und § 50 PBefG
- Probleme und Herausforderungen

Genehmigungsrechtliche Aspekte

Bereich Personenbeförderungsrecht



Über uns

- Team aus 15 Kolleginnen und Kollegen
- Zuständige Liniengenehmigungsbehörde für ganz Niedersachsen
 - Betreuen rund 2.600 laufende Konzessionen
 - Genehmigung des Gelegenheitsverkehr liegt bei den Landkreisen und kreisfreien Städten
- Wer mehr über unsere Aufgaben wissen möchte → <https://www.lnvg.de/oepnv>



Aktuelle Situation

■ Rahmenbedingungen

- Flächenland Niedersachsen
- begrenzte Ressourcen der Verkehrsunternehmen
- Finanzierung
- Veränderte rechtliche Genehmigungssituation, Überführung „alter“ Systeme

■ Rolle von On-Demand

- Ergänzung/Verdichtung, teils ausschließliches Angebot
- Erwartungshaltung → mehr Flexibilität, weniger Leerfahrten, kürzere Wartezeiten, bessere Anbindung in der Fläche, mehr Teilhabe, bessere Wirtschaftlichkeit und Auskömmlichkeit
- Aber: Fahrpersonal weiterhin notwendig und großer Kostenfaktor

Definition und Grundlagen

- Keine einheitliche Definition, grundsätzlich flexible, bedarfsorientierte Fahrdienste ohne festen Fahrplan und Linien
- Ein wichtiges Merkmal On-Demand („auf Bestellung“), aber allein nicht ausreichend
- Grundlage Personenbeförderungsgesetz
 - Bundesgesetz mit gewerbe- und verkehrswirtschaftlichen Regelungen
 - Genehmigungspflicht und Typenzwang
- Gesetzliche Grundlagen seit 2021 sind §§ 44 und 50 PBefG, kaum Raum für Sonderformen
- Kann Teil des ÖPNV sein, muss es aber nicht → Auswirkungen auf Finanzierbarkeit

On-Demand-Verkehr



Personenbeförderungsgesetz

- Zuständige Genehmigungsbehörde in Niedersachsen: LNVG

Teil des ÖPNV



- Zuständige Genehmigungsbehörden in Niedersachsen:
Landkreise und kreisfreien Städte

Kein ÖPNV!



C.

Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen

- § 42 Begriffsbestimmung Linienverkehr
- § 42a Personenfernverkehr
- § 42b Technische Anforderungen
- § 43 Sonderformen des Linienverkehrs
- § 44 Linienbedarfsverkehr
- § 45 Sonstige Vorschriften

D.

Ausgleichszahlungen

- § 45a Ausgleichspflicht

E.

Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen

- § 46 Formen des Gelegenheitsverkehrs
- § 47 Verkehr mit Taxen
- § 48 Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen
- § 49 Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen
- § 50 Gebündelter Bedarfsverkehr
- § 51 Beförderungsentgelte und -bedingungen im Taxenverkehr
- § 51a Beförderungsentgelte im Verkehr mit Mietwagen und im gebündelten Bedarfsverkehr

IV.

Auslandsverkehr

- § 52 Grenzüberschreitender Verkehr
- § 53 Transit-(Durchgangs-)Verkehr

On-Demand-Verkehr



Linienbedarfsverkehr (§ 44 PBefG)

Als Linienverkehr gemäß § 42, der öffentlicher Personennahverkehr gemäß § 8 Absatz 1 ist, gilt auch der Verkehr, der der Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes und festgelegter Bedienzeiten dient (Linienbedarfsverkehr).

→ i.d.R. gemeinwirtschaftlich

→ Aufgabenträger steuert, gesetzliche Regelungen schaffen einheitlichen und verbindlichen Rahmen für den Verkehr.

Gebündelter Bedarfsverkehr (§ 50 PBefG)

Gebündelter Bedarfsverkehr ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, bei der mehrere Beförderungsaufträge entlang ähnlicher Wegstrecken gebündelt ausgeführt werden. Der Unternehmer darf die Aufträge ausschließlich auf vorherige Bestellung ausführen. [...]

→ i.d.R. eigenwirtschaftlich

→ Unternehmer initiiert i.d.R., mehr Regelungen durch Genehmigungsbehörde notwendig, z.B. zu Rückkehrpflicht, Bündelungsquote, Barrierefreiheit und Emissionsvorgaben.

On-Demand-Verkehr



Linienbedarfsverkehr (§ 44 PBefG)

- Betriebs- und Beförderungspflicht, Bündelung möglich
- Festgelegtes Bediengebiet (Überschneidungen und Satellitenhaltepunkte möglich)
- Kein fester Linienweg, nur Ein- und Ausstiegspunkte (virtuelle Haltepunkte oder vorhandene Haltestellen)
- Kein Fahrplan, nur feste Bedienzeiten
- Tarifpflicht → Integration in ÖPNV-Tarifstruktur (z.B. D-Ticket), Zuschläge möglich
- **Keine Tür-zu-Tür Bedienung !**
- Verkehr (Bedienung, Tarif, Betriebsumfang) wird umfassend durch Genehmigung geregelt

Gebündelter Bedarfsverkehr (§ 50 PBefG)

- Keine Betriebs- und Beförderungspflicht
- Bündelung mehrere Beförderungsaufträge
- Bediengebiet ist Betriebssitz, kann erweitert werden
- Zwingende Unterscheidung zu Taxen oder Mietwagen
- Unternehmertarif, aber Festlegung von Mindestbeförderungsentgelten (vgl. § 51a PBefG)
- Tür-zu-Tür Bedienung möglich
- Regelungstiefe hängt vom Unternehmen sowie Entscheidungen des Aufgabenträgers bzw. der Genehmigungsbehörde ab

Probleme des gebündelten Bedarfsverkehrs



Für Aufgabenträger eher ungeeignet, weil...

- unternehmerinitiiertes Verkehr, Betreiber plant und muss Wirtschaftlichkeit darstellen
- Organisation eines gebündelten Bedarfsverkehrs ist keine originäre Aufgabe des Aufgabenträgers
- Bündelungsquote im ländlichen Raum herausfordernd bis schwer umsetzbar
- Finanzierung durch öffentliche Hand kaum darstellbar (kein ÖPNV, Beihilfenrecht!)

Vorteile des Linienbedarfsverkehrs



Für Aufgabenträger eher geeignet, weil...

- Regelungen und Fiktion als ÖPNV sicheren, rechtlichen Rahmen schaffen
- Bessere Steuerungsmöglichkeiten durch Nahverkehrsplan und Vorabbekanntmachung bzw. öDA bestehen
- Finanzierung im Rahmen eines öDA oder allgemeiner Vorschrift möglich ist
- Keine Bündelung notwendig
- Gestaltungsspielraum beim Aufgabenträger erhalten bleibt

Die Haustürbedienung



Eine Tür-zu-Tür-Bedienung ist im Linienbedarfsverkehr nicht möglich!

- Zwingende Unterscheidung zwischen Linien- und Gelegenheitsverkehr
- Insb. Taxenverkehr ist im Rahmen des öffentlichen Verkehrsinteresse schützenswert
- Genehmigung umfasst bei § 44 auch eine Liste der (virtuellen) Haltepunkte, Prüfung erfolgt i.d.R durch Straßenverkehrsbehörden, die beteiligt werden
- Gewisser Abstand zwischen Haltepunkten notwendig (Mindestabstand ca. 150 m)

Zentrale genehmigungsrechtliche Aspekte eines Linienbedarfsverkehrs



Organisation durch den Aufgabenträger

- Finanzierungs- und Verkehrsbedarf klären (i.d.R. Verkehrserbringung gemeinwirtschaftlich durch öDA)
- Zeit für Verfahren einplanen
- Gezielte Beschreibung der gewünschten Leistung in Vorabbekanntmachung
- Kommunen und Politik vor Ort einbinden
- Ggf. Festlegungen im Nahverkehrsplan hilfreich, insb. zu den Beförderungsentgelten

Zentrale genehmigungsrechtliche Aspekte eines Linienbedarfsverkehrs



Inhaltliche Schwerpunkte

- Festlegung der Anforderungen, insb. Bediengebiet, Bedienzeiten und Haltepunkte, aber auch Genehmigungslaufzeit des Verkehrs
- Tarifkonstrukt klären (insb. Zuschläge)
- Anforderungen der Barrierefreiheit sind zu erfüllen (es gelten die Anforderungen des NNVG und PBefG)
- Öffentliches Verkehrsinteresse → Bestandteil der Prüfung (vgl. § 13 PBefG), Einbeziehung der Gemeinwohlinteressen

Wichtig: Jede Genehmigung ist eine Einzelfallentscheidung!

Mögliche Konflikte und Herausforderungen



- Konkurrenzierung durch unfairen Preiskampf, insb. hinsichtlich Taxen im Gelegenheitsverkehr
- Kannibalisierung bestehender Linienangebote
- Fließende Übergänge zwischen Linien- und Linienbedarfsverkehr genehmigungsrechtlich nur schwer möglich
- Dauerhafte wirtschaftliche Auskömmlichkeit → politische Bewertung, ob Nutzerzahl und Mitteleinsatz im Verhältnis stehen (Förderprogramme können häufig nur Anschub leisten)
- Genehmigungsrechtlicher Übergang bestehender Systeme (insb. Anrufsammeltaxi und Bürgerbusse)
- Autonomes Fahren kann Wirtschaftlichkeit verbessern, langer Weg bis zum funktionierenden System



Landesnahverkehrsgesellschaft
Niedersachsen mbH (LNVG)
Kurt-Schumacher-Straße 5
30159 Hannover
Tel.: +49 511 53333-0
Fax: +49 511 53333-299
E-Mail: info@lnvg.de

Vielen Dank!



www.lnvg.de