

Personenbeförderungsrecht

Personenbeförderungsgesetz mit Freistellungs-Verordnung, BOKraft, Berufszugangsverordnung sowie EU-Vorschriften, Regionalisierungsgesetz und sonstigen nationalen Nebenbestimmungen

von

Dr. jur. Klaus-Albrecht Sellmann, Dr. jur. Holger Zuck, Karlheinz Meyer, Dr. jur. Günter Fromm, Michael Fey

4. Auflage

[Personenbeförderungsrecht – Sellmann / Zuck / Meyer / et al.](#)

schnell und portofrei erhältlich bei [beck-shop.de](#) DIE FACHBUCHHANDLUNG

Thematische Gliederung:

[Straßenverkehrsrecht, Personenbeförderung](#)



Verlag C.H. Beck München 2013

Verlag C.H. Beck im Internet:

www.beck.de

ISBN 978 3 406 61836 9

Aufgabenstellung haben (s. dazu auch § 49 Abs. 4). Sie unterscheiden sich nur dadurch, dass Taxen an behördlich zugelassenen Stellen bereitgehalten werden und Beförderungsaufträge uneingeschränkt auch während der Fahrt entgegennehmen dürfen (§ 47 Abs. 1 Satz 2), Mietwagenunternehmer aber nach Abs. 4 Satz 2 grundsätzlich nur Beförderungsaufträge ausführen dürfen, die an ihrem Betriebssitz oder in ihrer Wohnung eingehen (vgl. auch § 47 Rn. 1).

Die Modalitäten der **Auftragsentgegennahme** sind minutiös geregelt. Es dürfen nur Beförderungsaufträge ausgeführt werden, die am Betriebssitz oder in der Wohnung des Unternehmers eingegangen sind (Satz 2). Betriebssitz ist nicht das Gemeindegebiet als solches, sondern ein mit Straße und Hausnummer anzugebender Punkt innerhalb des Gemeindegebietes (OVG Münster NVwZ 1986, 941 = VRS 70, 156). Er kann auch bei einer Funkzentrale bestehen (ebenso BGH TranspR 1993, 392 = VRS 86, 44 und Bidinger, Personenbeförderungsrecht, § 49 PBefG Rn. 136). Im Übrigen schließt der Begriff des Betriebssitzes ebenso wenig wie der Hinweis auf die Wohnung die Beteiligung an einer Fahrtenvermittlungszentrale aus (vgl. BGH NJW 1970, 1548 = VRS 39, 89; OLG Frankfurt am Main VRS 35, 337).

Die durch die Novelle 1983 eingeführte **Rückkehrpflicht** (Satz 3) sollte die Abgrenzung zwischen Taxen- und Mietwagenverkehr erleichtern. Gleichwohl ist sie fragwürdig, weil sie dem Mietwagenunternehmer praktisch das Parken auch dort verbietet, wo es anderen Kraftfahrern erlaubt ist, und ihn darüber hinaus zu – umweltschädlichem – Hin- und Herfahren anhält, das anderen Kraftfahrern durch § 30 Abs. 1 Satz 3 StVO untersagt ist (vgl. Fromm NVwZ 1986, 894). So soll ein Mietwagenunternehmer seine Verpflichtung zur unverzüglichen Rückkehr zum Betriebssitz verletzen, wenn er nach Ausführung eines Fahrauftrags eine nicht ganz kurze Pause einlegt, ohne dass besondere Umstände des Einzelfalles eine solche Pause außerhalb des Betriebssitzes erfordern (BGH NJW 1990, 1366 = VRS 79, 11). Selbst das Einlegen einer Mittagspause soll nicht zulässig sein (vgl. Bidinger, Personenbeförderungsrecht, § 49 PBefG Rn. 173 m.w.N.). Einigermmaßen erträglich ist das Rückkehrgebot erst durch seine verfassungskonforme Auslegung durch BVerfGE 81, 70, 94 f. = NJW 1990, 1349 = VRS 78, 241 geworden: Danach durften Mietwagen durch Funk übermittelte Aufträge auch noch während der Rückfahrt zum Betriebssitz übernehmen und zu diesem Zweck die Rückfahrt abbrechen. Seit 2005 wird das Rückkehrgebot durch Abs. 4 S. 3 dahingehend weiter gelockert, dass der Mietwagen einen Beförderungsauftrag nicht nur per Funk, sondern allgemein fernmündlich auch während der Fahrt oder Rückfahrt erhalten kann. Diese Lockerung ändert aber nichts daran, dass der Auftrag des Fahrgasts am Betriebssitz oder in der Wohnung des Unternehmers eingegangen sein muss. Abs. 4 Satz 3 regelt also nur die fernmündliche Weitergabe des Auftrags an den Mietwagen. Anrufweiterschaltung ist also unzulässig (ebenso Bidinger, Personenbeförderungsrecht, § 49 Rn. 146 f.).

Ebenfalls durch die Novelle 1983 eingeführt wurde ferner die Pflicht des Unternehmers, den Eingang des Beförderungsauftrags am Betriebssitz oder in der

Wohnung buchmäßig zu erfassen und die Aufzeichnung ein Jahr aufzubewahren (Satz 4). Das dient dem Nachweis, dass die Beförderungsaufträge rechtmäßig nach Abs. 4 Satz 2 entgegengenommen worden sind. Die buchmäßige Erfassung verlangt die Eintragung eines jeden Beförderungsauftrags in ein durch Einband oder auf andere Weise fest zusammengehaltenes Buch. Eintragungen auf losen Zetteln reichen nicht aus. Erfasst ist der Beförderungsauftrag nur, wenn neben der Uhrzeit des Auftragsingangs Beginn und Ende der bestellten Fahrt vermerkt werden; der Name des Bestellers ist entbehrlich. Eine elektronische Datenaufzeichnung ist entsprechend der Bindung an den Stand der Technik nach § 21 Abs. 1 zulässig. Sie muss aber manipulationssicher sein (wie hier Bauer Rn. 17), also den Grundsätzen ordnungsgemäßer DV-gestützter Buchführungssysteme (s. dazu BMF BStBl. I 1995 S. 738) entsprechen. Die Genehmigungsbehörde kann jederzeit Einsicht in die Bücher nehmen (§ 54a Abs. 1 Nr. 1).

- 10 **Verwechslungen mit dem Taxenverkehr** (Satz 5) müssen unter allen Umständen vermieden werden. Dem dient insbesondere das – verfassungskonforme – Verbot, Mietwagen auf öffentlichen Straßen und Plätzen taxiähnlich bereitzustellen und dort Beförderungsaufträge anzunehmen, z. B. das Aufstellen mehrerer Mietwagen hintereinander, wie es bei Taxen an ihren Bereitstellungsplätzen der Fall ist (BVerfG VRS 78, 241; BayObLGSt 1966, 147 = VRS 32, 234; BayObLGSt 1981, 53 = VRS 61, 159; OLG Celle NJW 1965, 1670; OLG Frankfurt am Main WRP 1984, 331; OLG Hamm Vkl. 1967, 372; OLG Köln VRS 35, 395). Verboten sind auch das Aufstellen eines wegen seiner Funkantenne als Mietwagen erkennbaren Fahrzeugs mit fahrbereitem Fahrer und das Aufstellen an Orten, an denen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen häufig Fahrgäste gesucht werden, z. B. vor Theatern, Gaststätten, Bars, Hotels, Bahnhöfen und Flugplätzen (BayObLGSt a. a. O.; OLG Celle NJW 1965, 1670; OLG Düsseldorf DPV 1970, 115; OLG Frankfurt am Main WRP 1984, 331). Nicht dazu gehört in dessen die Bereitstellung von Mietwagen für den Sanitäts- und Rettungsdienst anlässlich einer Großveranstaltung (OVG Lüneburg DÖV 1993, 169).
- 11 Die **Werbung** darf ebenfalls nicht zur Verwechslung mit dem Taxenverkehr führen. Dieses ebenfalls verfassungskonforme Verbot (BVerfGE 65, 237 = VRS 66, 161) richtet sich insbesondere gegen alle Hinweise durch Beschriftung, Inseerate, Lautsprecher, Rundfunk-, Kino- und Fernsehwerbung, durch die der Anschein erweckt werden könnte, es handle sich bei der angebotenen Personenbeförderung um Verkehr mit Taxen.
- 12 Schließlich dürfen den **Taxen vorbehaltene Zeichen und Merkmale** (Satz 6) für Mietwagen nicht verwendet werden. Solche Zeichen sind die Kennlichmachung nach § 26 BOKraft sowie die Ordnungsnummer und Unternehmeranschrift nach § 27 BOKraft. Ein den Taxen vorbehaltenes Merkmal ist der Fahrpreisanzeiger nach § 28 BOKraft (vgl. OLG Köln MDR 1965, 320). Verboten ist darüber hinaus jede den Eindruck, es handle sich um Taxenverkehr, erweckende Aufmachung, z. B. Anbringung von besonderen Streifen, von Freizeichen und von Aufklebern, die einen entsprechenden Erklärungsinhalt haben (BayObLGSt 1981, 53 = VRS 61, 159). Vgl. auch § 31 BOKraft.

Beförderungsentgelte u. -bedingungen im Taxenverkehr §§ 50, 51 PBefG 1

Eine **Betriebs- und Beförderungspflicht** (Satz 7) nach §§ 21, 22 besteht 13
beim Mietwagenverkehr ebenso wenig wie beim Mietomnibusverkehr.

Eine **Ordnungswidrigkeit** nach § 61 Abs. 1 Nr. 1 begeht, wer Mietomni- 14
bus- oder Mietwagenverkehr ohne jede Genehmigung nach dem PBefG oder
mit einer Genehmigung betreibt, die zu dieser Art des Gelegenheitsverkehrs
nicht berechtigt, z. B. mit einer Genehmigung nach § 47 (OLG Hamm VRS 34,
314) oder nach § 48 (OLG Celle VRS 47, 227). Durch § 61 Abs. 1 Nr. 3g sind
Verstöße gegen § 49 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 4 mit Geldbuße bedroht. Beim Ver-
kehr mit Mietomnibussen ist demnach nur das Bereitstellen auf öffentlichen Stra-
ßen oder Plätzen bußgeldbewehrt. Beim Mietwagenverkehr werden dagegen alle
Verstöße gegen § 49 Abs. 4 mit Geldbuße geahndet. Auf die Ahndung solcher
Zuwiderhandlungen haben die davon betroffenen Taxenunternehmer keinen
Rechtsanspruch (VGH München NJW 1985, 758).

Die unterschiedliche Behandlung des Taxenverkehrs einerseits und des Miet- 15
wagenverkehrs andererseits steht mit dem GG in Einklang, weil Taxen im Ge-
gensatz zu Mietwagen öffentliche Verkehrsmittel sind (BVerwGE 11, 168, 168 f.;
65, 237, 246 f.; 81, 70, 86 f.). Die umsatzsteuerrechtlich bessere Behandlung des
Personenverkehrs mit Taxen gegenüber dem Personenverkehr mit Mietwagen
(§ 12 Abs. 2 Nr. 10 UStG) ist deshalb nicht zu beanstanden (BVerfGE 85, 238,
239, 244 ff., 246). Ebenso kann die Straßenverkehrsbehörde Linienbusse und Ta-
xen, nicht aber den Mietwagenverkehr von Verkehrsbeschränkungen ausnehmen
(BVerwG NJW 1981, 184 = VRS 59, 306). Ob sich diese Rechtsprechung an-
gesichts von § 8 Abs. 2 für die Zukunft aufrechterhalten lässt, ist zu bezweifeln
(vgl. dazu § 8 Rn. 2).

§ 50 (weggefallen)

§ 51 Beförderungsentgelte und -bedingungen im Taxenverkehr

(1) Die Landesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung
Beförderungsentgelte und -bedingungen für den Taxenverkehr festzu-
setzen. Die Rechtsverordnung kann insbesondere Regelungen vorsehen
über

1. Grundpreise, Kilometerpreise und Zeitpreise,
2. Zuschläge,
3. Vorauszahlungen,
4. die Abrechnung,
5. die Zahlungsweise und
6. die Zulässigkeit von Sondervereinbarungen für den Pflichtfahrbe-
reich.

Die Landesregierung kann die Ermächtigung durch Rechtsverordnung
übertragen.

(2) Sondervereinbarungen für den Pflichtfahrbereich sind nur zuläs-
sig, wenn

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.

(3) Bei der Festsetzung der Beförderungsentgelte und -bedingungen sind § 14 Abs. 2 und 3 sowie § 39 Abs. 2 entsprechend anzuwenden.

(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.

(5) Für die Anwendung der Beförderungsentgelte und -bedingungen gilt § 39 Abs. 3 entsprechend.

- 1 Die Beförderungsentgelte und -bedingungen werden im Taxenverkehr grundsätzlich durch **Rechtsverordnung** festgesetzt. Ihr Erlass ist Sache der Landesregierung. Diese macht i. d. R. von der Möglichkeit, sie durch Rechtsverordnung zu übertragen, Gebrauch und überträgt sie den unteren Verwaltungsbehörden (dazu Maurer, DÖV 1993, 184, 190). Die Vorschrift genügt i. V. m. den Bewertungsmaßstäben des § 39 Abs. 2 (vgl. Abs. 3) den verfassungsrechtlichen Mindestanforderungen hinsichtlich der Bestimmtheit des Ausmaßes der Ermächtigung: Danach müssen die Entgelte so festgesetzt werden, dass sie zumindest kostendeckend sind; die vom Gesetz im öffentlichen Interesse gewünschte Erhaltung der Leistungsfähigkeit und Leistungswilligkeit der Unternehmer gebietet darüber hinaus die Veranschlagung von angemessenen Gewinnspannen und Aufwendungen für notwendige technische Entwicklungen, deren Höhe unter Berücksichtigung herkömmlicher einschlägiger und repräsentativer Erfahrungswerte anzusetzen ist. Dazu hat die Abstimmung mit den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Gemeinwohl hinzutreten, die nach pflichtgemäßem Ermessen unter Würdigung auch der regionalen oder örtlichen Gegebenheiten zu treffen ist (BVerfG VRS 51, 167, 172 f.). Vor dem Erlass der Verordnung hat ein **Anhörverfahren** stattzufinden, es sei denn, die Behörde will von einer Änderung der bestehenden Verordnung Abstand nehmen (Abs. 3).

- 2 Aus der entsprechenden Anwendung von § 39 Abs. 3 (Abs. 5) folgt, dass die festgesetzten Beförderungsentgelte **Festpreise** sind. Sie dürfen weder über- noch unterschritten und müssen gleichmäßig angewendet werden (vgl. auch § 37 Abs. 1 BOKraft). Etwaige Ermäßigungen müssen unter gleichen Bedingungen jedermann zugutekommen. Für Fahrstrecken außerhalb des Pflichtfahrbereichs (§ 47 Abs. 4) wird das Entgelt frei vereinbart. Hierauf muss der Fahrzeugführer den Fahrgast vor Beginn der Fahrt hinweisen (§ 37 Abs. 3 BOKraft).

- 3 Für einen über den Zuständigkeitsbereich der die Beförderungsbedingungen und -entgelte regelnden Stelle hinausgehenden Bereich können die ermächtigten Stellen einheitliche Bedingungen und Entgelte vereinbaren (Abs. 4). Auf die-

se Weise soll wirtschaftlichen oder kommunalpolitischen Besonderheiten Rechnung getragen werden können, die sich z.B. dann einstellen, wenn ein Flughafen außerhalb der Stadtgrenzen einer Großstadt liegt. Die von den Behörden vereinbarten Entgelte und Bedingungen müssen ihren Niederschlag in den jeweiligen Taxitarifverordnungen finden (ebenso Bidinger, Personenbeförderungsrecht, § 51 PBefG Anm. 20).

Im Pflichtfahrbereich sind **Sondervereinbarungen** zulässig, wenn sie in der Taxitarifordnung vorgesehen sind und den in Abs. 2 festgelegten Anforderungen entsprechen. Solche Sondervereinbarungen kommen insbesondere in Gestalt von **Rahmenverträgen** in Betracht, die von dem einzelnen Taxiunternehmer, dem örtlichen Taxigewerbe oder den Fachverbänden des Taxigewerbes einerseits und den **Krankenkassen** andererseits abgeschlossen werden (s. zu den sozialversicherungsrechtlichen Grundlagen und zur Beachtlichkeit von Höchstpreisregelungen BSG, Urt. vom 13.12.2011, B 1 KR 9/11 R, SozR 4-2500 § 133 Nr. 6). Sondervereinbarungen können daneben auch mit **Schulträgern** und größeren Unternehmen abgeschlossen werden, deren Angestellte häufig die Dienste von Taxen in Anspruch nehmen. Dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit wird es entsprechen, grundsätzlich von einer Genehmigungspflicht abzusehen und der Anzeige bei der zuständigen Behörde den Vorzug zu geben (a.A. Bidinger, Personenbeförderungsrecht, § 51 PBefG Anm. 19 b). Abs. 2 Nr. 1 zielt nicht darauf ab, die von einer Sondervereinbarung nicht erfassten Unternehmer vor Umsatzeinbußen oder nachlassender Beförderungsnachfrage zu schützen (vgl. OVG Schleswig, Urt. vom 21.7.2009, 4 LB 3/08, juris).

Weil die Beförderungsentgelte durch Rechtsverordnung festgesetzt werden, hat der Unternehmer nach h.M. keinen Rechtsanspruch auf Festsetzung eines bestimmten Beförderungsentgeltes. Eine sog. Normenerlassklage wird von der Rechtsprechung überwiegend als unzulässig angesehen (vgl. zum Streitstand Kopp/Schenke, VwGO, § 47 Rn. 13 f.). In den Ländern, die von der Ermächtigung des § 47 Abs. 1 Nr. 2 VwGO Gebrauch gemacht haben, kommt jedoch ein **Normenkontrollverfahren** in Betracht (ebenso Bidinger, Personenbeförderungsrecht, § 51 PBefG Anm. 9).

§ 51a (weggefallen)

IV. Auslandsverkehr

§ 52 Grenzüberschreitender Verkehr

(1) Für die Beförderung von Personen im grenzüberschreitenden Verkehr mit Kraftfahrzeugen durch Unternehmer, die ihren Betriebsitz im Inland oder Ausland haben, gelten, soweit nichts anderes bestimmt ist, die Vorschriften dieses Gesetzes und die hierzu erlassenen

Rechtsvorschriften. Auf Unternehmen, die ihren Betriebssitz im Ausland haben, sind nicht anzuwenden

1. § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 und

2. § 13 Absatz 1a, soweit Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 einzuhalten ist.

(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 Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. § 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, Bau und Stadtentwicklung 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, Bau und Stadtentwicklung 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.

- 1 Im grenzüberschreitenden Verkehr gelten ohne Rücksicht darauf, ob der Unternehmer seinen Betriebssitz im In- oder Ausland hat, die Vorschriften des PBefG und der hierzu erlassenen Rechtsverordnungen, soweit nichts anderes bestimmt ist (Abs. 1). Anderweitige Bestimmungen hierzu enthalten insbesondere die VO (EG) Nr. 1073/2009 (Anhang Nr. 1.3.), das Interbus-Übereinkommen (Anhang Nr. 1.4), das ASOR-Abkommen und bilaterale Übereinkommen. Soweit das PBefG anwendbar ist, muss sich die Antragstellung auch auf die ausländischen Haltestellen beziehen, die bei der Beurteilung der öffentlichen Verkehrsinteressen nach § 13 oder § 20 zu berücksichtigen sind (OVG Münster VRS 95, 69). Der 2011 geänderte Abs. 1 Satz 2 stellt klar, dass im grenzüberschreitenden Ver-

kehr ein Betriebssitz oder eine Niederlassung im Inland nicht erforderlich ist, und dass im Falle eines Betriebssitzes nur im Ausland eine inländische Überprüfung der Berufszugangsvoraussetzungen nicht stattfindet, soweit die VO (EG) Nr. 1071/2009 (Anhang Nr. 1.2.) anwendbar ist.

Für die inländische Teilstrecke des grenzüberschreitenden Linienverkehrs 2 (§§ 42, 43) erteilt die erforderliche Genehmigung (vgl. OLG Hamm VRS 60, 172) die von der Landesregierung bestimmte Behörde im Benehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr (Abs. 2). Die örtliche Zuständigkeit bestimmt sich nach § 11 Abs. 2 bis 4. Da sich wegen der Herstellung des Benehmens mit dem Bundesministerium, welche die Abstimmung mit den vom Verkehr betroffenen Staaten ermöglichen soll, die Bearbeitungsfristen nach § 15 Abs. 1 Satz 2 bis 5 häufig nicht einhalten lassen, ordnet der mit der Novelle 2012 eingeführte neue Satz 3 an, dass diese Frist während der Benehmensherstellung ruht (vgl. BT-Drs. 17/8233, S. 18).

Der grenzüberschreitende Gelegenheitsverkehr (§§ 46 ff.) ausländischer Un- 3 ternehmer ist genehmigungsfrei, soweit die VO (EG) Nr. 1073/2009 oder das Interbus-Übereinkommen dies vorsehen, und ansonsten, wenn und soweit entsprechende Abkommen mit dem ausländischen Staat bestehen, in dem sie ihren Betriebssitz haben (Abs. 3 Satz 1). Sonst ist eine Genehmigung erforderlich, die das Bundesministerium für Verkehr oder eine von ihm beauftragte Behörde erteilen kann (Abs. 3 Satz 2). Genehmigungsbehörde für die auf deutschem Gebiet befindliche Teilstrecke einer Ferienziel-Reise ist die von der Landesregierung bestimmte Behörde, in deren Gebiet die Reise endet (Abs. 3 Satz 3). Der 2007 eingefügte Abs. 3 Satz 4 verdeutlicht, dass auch im grenzüberschreitenden Verkehr weiterhin eine Genehmigung für die Form des Gelegenheitsverkehrs erteilt sein muss. Dies geschieht bei einer in Deutschland erteilten Gemeinschaftslizenz durch einen Zusatz auf derselben (vgl. § 17 Abs. 3).

Das **Zurückweisungsrecht** (Abs. 4) besteht gegenüber in- und ausländi- 4 schen Kraftfahrzeugen. Da die erteilte Genehmigung nur durch Genehmigungs- urkunde oder eine amtliche Ausfertigung nachgewiesen werden kann (§ 17 Abs. 3), kommt es für die Zurückweisung nicht auf das Vorhandensein der Genehmigung, sondern auf die Vorlegung der **Genehmigungsurkunde** an. Mit der Neufassung durch die Novelle 1990 wurde eine Gesetzeslücke geschlossen. Weder das PBefG noch das Übereinkommen über die Personenbeförderung im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen (ASOR) oder andere Vorschriften des Gemeinschaftsrechts enthielten eine tragfähige Rechts- grundlage, um ausländische Personenverkehrsunternehmen in der Bundesrepu- blik oder bei Fahrten durch die Bundesrepublik auszuschließen (vgl. Bidinger, Personenbeförderungsgesetz, § 52 PBefG Anm. 5).

§ 53 Transit-(Durchgangs-)Verkehr

**(1) Für die Beförderung von Personen im Transit-(Durchgangs-)Ver-
kehr 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

1. § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 und
2. § 13 Absatz 1a, soweit Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 einzuhalten ist.

(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, Bau und Stadtentwicklung. § 11 Abs. 3 und 4 ist entsprechend anzuwenden.

(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.

- 1 **Transitverkehr** ist der Personenverkehr durch die Bundesrepublik Deutschland ohne Zwischenverkehr in ihrem Gebiet. Die Fahrgäste müssen das Gebiet auf derselben Fahrt, die sie dorthin gebracht hat, wieder verlassen. Neue Fahrgäste dürfen unterwegs nicht aufgenommen werden.
- 2 Ebenso wie im Fall des § 52 gelten auch hier, soweit nichts anderes bestimmt ist, das PBefG und die hierzu erlassenen Rechtsverordnungen.
- 3 Für den Transit-Linienverkehr ist vorbehaltlich der VO (EG) Nr. 1073/2009 oder des Interbus-Übereinkommen eine Genehmigung der in Abs. 2 Satz 1 bezeichneten Behörde erforderlich. Der Transit-Gelegenheitsverkehr ist entsprechend § 52 Abs. 3 genehmigungsfrei, wenn die VO (EG) Nr. 1073/2009 oder das Interbus-Übereinkommen oder ein bilaterales Übereinkommen mit dem ausländischen Staat, in dem der Unternehmer seinen Betriebssitz hat, das vorsieht. Anderenfalls ist eine Genehmigung erforderlich, die das Bundesministerium für Verkehr erteilt. Für Ferienziel-Reisen gilt § 52 Abs. 3 Satz 2 mit der Abänderung, dass die von der Landesregierung Behörde zuständig ist, in deren Gebiet der erste Grenzübergang bei der Einfahrt stattfindet (Abs. 3 Satz 1).

V. Aufsicht, Prüfungsbefugnisse

§ 54 Aufsicht

(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