

12.02.21

Stellungnahme

des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts

Der Bundesrat hat in seiner 1000. Sitzung am 12. Februar 2021 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 1 Buchstabe a₁ – neu – (§ 1 Absatz 1 Satz 1a – neu – PBefG)

In Artikel 1 Nummer 1 ist nach Buchstabe a folgender Buchstabe einzufügen:

„a₁) In Absatz 1 wird nach Satz 1 folgender Satz eingefügt:

„Vermittler im Sinne von Satz 1 zweite Alternative sind Betreiber von Mobilitätsdatenplattformen, deren Hauptgeschäftszweck auf die Vermittlung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit der geschäftsmäßigen Beförderung von Personen ausgerichtet ist, ohne dass sie selbst Beförderer nach Satz 1 erste Alternative oder Absatz 1a sind.“ ‘

Begründung:

Nach dem Gesetzentwurf soll die Vermittlung von Beförderungsleistungen nun ausdrücklich geregelt und unter bestimmten Voraussetzungen dem Personenbeförderungsgesetz unterworfen werden. Als Klarstellung ist es – unabhängig von den Vorgaben für die Gleichstellung des Vermittlers mit einem Beförderer im neuen Absatz 1a – zwingend erforderlich, in Absatz 1 die Definition des Vermittlers selbst ausdrücklich aufzunehmen. So kann einer ansonsten drohenden Rechtsunklarheit wirksam begegnet werden.

2. Zu Artikel 1 Nummer 2 (§ 1a PBefG),
Nummer 5 (§ 8 Absatz 3 Satz 1 und Absatz 3a Satz 1 PBefG),
Nummer 27 (§ 50 Absatz 3 Satz 3 PBefG),
Nummer 36 (§ 66 Absatz 2 Satz 1 PBefG)

Artikel 1 ist wie folgt zu ändern:

- a) In Nummer 2 ist § 1a wie folgt zu ändern:
- aa) In der Überschrift ist das Wort „Umweltverträglichkeit“ durch die Wörter „Klimaschutz und Nachhaltigkeit“ zu ersetzen.
 - bb) Die Wörter „ist das Ziel der Umweltverträglichkeit“ sind durch die Wörter „sind die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit“ zu ersetzen.
- b) Nummer 5 ist wie folgt zu ändern:
- aa) In Buchstabe a ist das Wort „umweltverträglichen“ durch die Wörter „den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechenden“ zu ersetzen.
 - bb) In Buchstabe b ist das Wort „umweltverträglichen“ durch die Wörter „den Klimaschutz, die Nachhaltigkeit“ zu ersetzen.
- c) In Nummer 27 sind in § 50 Absatz 3 Satz 3 die Wörter „die Umweltverträglichkeit“ durch die Wörter „auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit“ zu ersetzen.
- d) In Nummer 36 sind in § 66 Absatz 2 Satz 1 die Wörter „die Umweltverträglichkeit“ durch die Wörter „Klimaschutz und Nachhaltigkeit“ zu ersetzen.

Begründung:

Der Begriff „Umweltverträglichkeit“ im neuen § 1a PBefG wird im Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) bereits genutzt. Die Verwendung des Begriffs im Personenbeförderungsgesetz soll sich aber von den Voraussetzungen im UVP abgrenzen. Es drohen ansonsten Unklarheiten und damit Rechtsunsicherheit. Zur Klarstellung und besseren Darstellung des Regelungsinhalts ist daher ein Begriff zu verwenden, der nicht bereits durch andere rechtliche Regelungen belegt ist. So werden Unklarheiten hinsichtlich der Auslegung vermieden. Mit dem Vorschlag des Terminus „Klimaschutz und Nachhaltigkeit“ wird der intendierten Zielrichtung des § 1a PBefG besser und gezielter Rechnung getragen. Gleichzeitig werden Rechtsunsicherheiten zur Definition beseitigt.

Die Anpassung des Wortlauts muss sodann auch in § 8 Absatz 3 und 3a, § 50 Absatz 3 Satz 3 und § 66 Absatz 2 Satz 1 PBefG übernommen werden.

3. Zu Artikel 1 Nummer 4 (§3a bis 3c PBefG)

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, die im Gesetzentwurf vorgesehenen §§ 3a bis 3c PBefG zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten einer rechtlichen Überprüfung zu unterziehen und die Kosten für die Wirtschaft neu zu bewerten, insbesondere unter folgenden Gesichtspunkten:

- a) Es bestehen erhebliche Bedenken, ob den Regelungen der Datenschutzgrundverordnung, insbesondere dem Grundsatz der Datensparsamkeit im Umgang mit den Mobilitätsdaten, und dem Gebot der Rechtsklarheit ausreichend Rechnung getragen wurde.
- b) Die Sensibilität bestimmter Daten und die Vermeidung einer Überforderung von kleinen und mittelständischen Unternehmen sollte in die Prüfung miteinbezogen werden. So könnte beispielsweise auch ein längerer Übergangszeitraum bis zum Inkrafttreten für die vielfach erforderlichen umfangreichen Umsetzungsmaßnahmen bei den Verkehrsunternehmen sinnvoll sein.
- c) Es bestehen Zweifel an den sehr geringen angesetzten Kosten für die Wirtschaft. Gerade bei kleinen und mittelständischen Unternehmen sind durch die Datenanforderungen Investitionen in Ausstattung und Software erforderlich, die bisher nicht ausreichend berücksichtigt wurden und dauerhafte Mehrkosten im Betrieb bewirken.
- d) Die Rolle der Länder beziehungsweise beauftragter Dritter betreffend den Betrieb vorhandener Landesplattformen, die wiederum mit dem Nationalen Zugangspunkt kooperieren werden, ist nicht ausreichend gewürdigt. Für die künftige Sicherstellung des Betriebs dieser Plattformen ist eine verpflichtende direkte Zulieferung sämtlicher Daten nach § 3a Absatz 1 PBefG vorzusehen.

Begründung:

Im Kabinettsentwurf wurden mit den §§ 3a bis 3c PBefG-E viele der im Referentenentwurf teils in einer Mobilitätsdatenverordnung niedergelegten Vorschriften in das Gesetz überführt. Die Mobilitätsdatenverordnung soll sodann nachgelagert zum Gesetzgebungsverfahren mit Zustimmung des Bundesrates erlassen werden. Dies wird insofern begrüßt, als mehr Zeit für die im Detail

komplexen Fragen im Zusammenhang mit der Bereitstellung der Mobilitätsdaten bleibt. Jedoch verbleibt es beim Erfordernis der (zum Teil zeitlich gestaffelten, aber dennoch zeitnah anstehenden) unmittelbaren Umsetzung der §§ 3a bis 3c.

Zu Buchstabe a:

Die vorgesehenen Bestimmungen enthalten vielfältige statische und dynamische Daten, die alle Bereiche des Verkehrs betreffen. Ein Tracking einzelner Kundengruppen erscheint, gerade in den Gegenden geringer Nachfrage, nicht ausgeschlossen. Insofern sollten die eingefügten Paragraphen kritisch auf die Grundsätze der DSGVO und die Notwendigkeit der Datenbereitstellung überprüft werden. Angesichts des Umfangs der nun in § 3a geregelten bereitzustellenden Daten, teils in statischer, teils auch in dynamischer Form, bestehen Zweifel an der Vereinbarkeit mit dem Grundsatz der Datensparsamkeit beziehungsweise Datenminimierung, vergleiche Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c DSGVO. Hiernach müssen die zu erhebenden Daten dem Zweck angemessen und erheblich sowie auf das für die Zwecke der Verarbeitung notwendige Maß beschränkt sein („so viel wie nötig, so wenig wie möglich“).

Es ist eine Klarstellung erforderlich, ob eine Erhebungspflicht für neue Daten oder lediglich eine Bereitstellungspflicht definierter vorhandener Daten gilt.

Zu Buchstabe b:

Die zu liefernden Daten sind zum Teil als sensibel und wettbewerbsrelevant einzustufen; hier sind berechnigte Interessen der zur Datenlieferung Verpflichteten zu berücksichtigen. Die Detailtiefe der zu liefernden Daten ist der Leistungsfähigkeit gerade des kleinen und mittelständischen Gewerbes nicht angemessen; der drohenden Überforderung ist etwa durch ausreichende Übergangsfristen zu begegnen.

Zu Buchstabe c:

Die umfangreichen Datenanforderungen können vielerorts, gerade im Mittelstand, nicht mit den bestehenden Systemen bedient werden. Diese zusätzlichen Investitionen und die Kosten des laufenden Betriebes müssen umfassend dargestellt werden.

Zu Buchstabe d:

Die Länder beziehungsweise von ihnen beauftragte Dritte betreiben Landesplattformen, die bundesweit das Rückgrat integrierter Fahrgastinformationen darstellen. Eine direkte Zulieferung der in § 3a Absatz 1 genannten Daten an die Landesplattformen ist jedoch nicht vorgesehen, da die Bereitstellung von Daten über den NAP des Bundes zu erfolgen hat. Hierdurch besteht das Risiko einer Entwertung der erheblichen Vorleistungen der für den ÖPNV zuständigen Länder oder der Schaffung unnötiger kostspieliger Doppelstrukturen, wo die Datenlieferung an die Landesplattformen auf anderer Grundlage (zum Beispiel öffentliche Dienstleistungsaufträge) geregelt ist. Durch den Wegfall von § 40 Absatz 4 PBefG werden die Länder hinsichtlich der Verfügbarkeit von Daten in Teilen sogar schlechter gestellt.

4. Zu Artikel 1 Nummer 4 (§ 3a Absatz 5 – neu – PBefG)

In Artikel 1 Nummer 4 ist § 3a folgender Absatz anzufügen:

„(5) Soweit diese Daten im öffentlichen Personennahverkehr über auf Länder-ebene betriebene Systeme zusammengeführt werden können, sind die Daten ausschließlich an diese Systeme zu liefern.“

Begründung:

Die Länder oder von ihnen beauftragte Dritte betreiben Landesplattformen, die bundesweit diskriminierungsfrei bereits einen erheblichen Teil der im Rahmen des §3a zu liefernden Daten sammeln, in Wert setzen und bereitstellen. Die neu hinzukommenden Daten können von dieser Struktur effizient verarbeitet werden. Eine entsprechende Lieferung an die Landesplattformen ist bislang jedoch nicht vorgesehen. Hierdurch besteht das Risiko der Schaffung unnötiger, kostspieliger und ineffizienter Doppelstrukturen und einer Entwertung der erheblichen Vorleistungen der für den ÖPNV zuständigen Länder.

Durch die Ergänzung wird sichergestellt, dass die erzeugten Mobilitätsdaten, soweit diese auf Landesebene verarbeitet werden können, frühzeitig qualifiziert, integriert und in konsistenter Form breit eingesetzt werden. Die Landesplattformen stellen den diskriminierungsfreien Zugriff über den nationalen Zugangspunkt sicher.

5. Zu Artikel 1 Nummer 4 (§ 3b Absatz 1 Nummer 5 – neu –,
§ 3c Absatz 1 Nummer 1 PBefG)

Artikel 1 Nummer 4 ist wie folgt zu ändern:

a) Dem § 3b Absatz 1 ist folgende Nummer anzufügen:

„5. Alle statischen Daten im Sinne von § 3a Absatz 1 Nummer 1 und Nummer 2 an das Statistische Bundesamt und die jeweiligen Landesämter für Statistik zur Erfüllung deren Aufgabe nach § 1 Nummer 7 des Gesetzes über die Statistik der See- und Binnenschifffahrt, des Güterkraftverkehrs, des Luftverkehrs sowie des Schienenverkehrs und des gewerblichen Straßen-Personenverkehrs (Verkehrsstatistikgesetz – VerkStatG) im Rahmen der Erfassung und Verwertung der Verkehrsdaten.“

- b) In § 3c Absatz 1 Nummer 1 ist nach der Angabe „Nummer 2“ das Wort „und“ durch ein Komma zu ersetzen und nach der Angabe „Nummer 4“ sind die Wörter „und Nummer 5“ einzufügen.

Begründung:

Das Statistische Bundesamt und die statistischen Ämter der Länder benötigen in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich zur Erfassung und Verwertung der Verkehrsdaten im Rahmen der Erfüllung ihrer Aufgaben nach § 1 Nummer 7 des Gesetzes über die Statistik der See- und Binnenschifffahrt, des Güterkraftverkehrs, des Luftverkehrs sowie des Schienenverkehrs und des gewerblichen Straßen-Personenverkehrs (Verkehrsstatistikgesetz – VerkStatG) eine Zugriffsmöglichkeit auf die im Nationalen Zugangspunkt gelieferten Mobilitätsdaten. Durch diesen Zugriff wird die Grundlage geschaffen, um Verkehrsunternehmen von bestehenden statistischen Pflichten zu entlasten und die Verwaltungskosten für die Wirtschaft zu senken.

6. Zu Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe b (§ 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3a Buchstabe b bis d PBefG)

In Artikel 1 Nummer 9 Buchstabe b ist § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3a wie folgt zu ändern:

- a) Nach Buchstabe a ist folgender Buchstabe b einzufügen:
„b) Angaben zu den Einstiegs- und Ausstiegspunkten,“
- b) Die bisherigen Buchstaben b und c sind als Buchstaben c und d zu bezeichnen.

Begründung:

Die Regelungen des neuen § 44 PBefG geben Ein- und Ausstiegspunkte als Tatbestandsmerkmal vor. Die Ein- und Ausstiegspunkte wären dann im Genehmigungsverfahren in Bezug auf die Verkehrssicherheit und den Bauzustand zu prüfen (§ 13 Absatz 2 Nummer 1 PBefG). Hierzu werden die Straßenverkehrsbehörde und die Straßenbulasträger im Anhörungsverfahren nach § 14 beteiligt. Wenn die Übersichtskarte nur das Bediengebiet und die vorhandenen Verkehre enthält, kann eine Prüfung und die Anhörungen nicht erfolgen.

Zudem sind die Ein- und Ausstiegspunkte auch ein wichtiges Abgrenzungskriterium zum gebündelten Bedarfsverkehr nach § 50. Dann muss die Genehmigungsbehörde auch wissen, wo sich diese Ein- und Ausstiegspunkte befinden, um den Verkehr auch bewerten zu können.

7. Zu Artikel 1 Nummer 10 (§ 13 Absatz 5b – neu – PBefG)

Artikel 1 Nummer 10 ist wie folgt zu fassen:

,10. Nach § 13 Absatz 5 werden folgende Absätze eingefügt:

„(5a) [... weiter wie Regierungsvorlage ...]

(5b) Beim Verkehr mit Taxen, Mietwagen sowie beim gebündelten Bedarfsverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn die mit dem Verkehr beantragten Fahrzeuge nicht die Anforderungen der Emissionsvorgaben im Sinne von § 64b erfüllen. Beim Verkehr mit Taxen und im gebündelten Bedarfsverkehr kann die Genehmigung darüber hinaus versagt werden, wenn die mit dem Verkehr beantragten Fahrzeuge nicht die Vorgaben zur Barrierefreiheit im Sinne von § 64c erfüllen.“ ‘

Begründung:

Die im Gesetz verankerten Zielbestimmungen zur Stärkung des Klimaschutzes (§ 1a in Verbindung mit § 64b) und der Barrierefreiheit (§ 64c) müssen von den jeweiligen Ländern und Genehmigungsbehörden auch rechtlich umsetzbar sein. Derzeit besteht für die Genehmigungsbehörden keine Möglichkeit, Anträge, die etwa gegen die vorgegebenen Emissionsstandards verstoßen, abzulehnen.

Es ist erforderlich, dass Genehmigungen im Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen abgelehnt werden können, wenn sie gegen diese beziehungsweise sonstige landesrechtlichen Vorgaben zum Klimaschutz oder der Barrierefreiheit verstoßen. Es muss vermieden werden, dass eine Genehmigungsbehörde sehenden Auges einen Antrag zu genehmigen hat, der gegen die landesrechtlichen, gegebenenfalls bußgeldbewehrten, Vorgaben verstößt.

8. Zu Artikel 1 Nummer 22 (§ 44 Satz 3 PBefG)

In Artikel 1 Nummer 22 ist § 44 Satz 3 wie folgt zu fassen:

„Für Beförderungen im Linienbedarfsverkehr können Zuschläge nur nach Maßgabe von Satz 2 erhoben werden.“

Begründung:

Die Formulierung „höchstens ein pauschaler Zuschlag je Fahrt“ von § 44 Satz 3 in der bisherigen Fassung schränkt die Genehmigungsbehörden beziehungsweise Aufgabenträger unnötig in ihrer Kompetenz zur Gestaltung des Tarifs für den neu eingeführten Verkehr ein. Ob sich ein Aufgabenträger beim Linienbedarfsverkehr für einen pauschalen Aufschlag zum Linienverkehr-Tarif, eine dynamische Gestaltung oder einen separaten Tarif entscheidet, hängt vom jeweiligen Anwendungsfall ab und sollte nicht pauschal im PBefG vorfestgelegt werden. Bei Flexibilität der Tarifgestaltung könnten durch entsprechende Ausgestaltung etwa unterschiedliche Auslastungssituationen berücksichtigt und eine Konkurrenz zu traditionellen ÖPNV-Verkehren verhindert werden.

Im Gegensatz zu einer denkbaren vollständigen Streichung des § 44 Satz 3 stellt diese Neufassung die grundsätzliche Zulässigkeit von Zuschlägen bezüglich des Linienbedarfsverkehrs sicher. Gleichzeitig bindet sie die Erhebung der Zuschläge durch den Verweis auf Satz 2 an die Vorgaben des Aufgabenträgers, der im Rahmen seiner Planungen zur Bestellung von Linienbedarfsverkehren die genaue Ausgestaltung des Zuschlags auf diesem Wege sachgemäß festsetzen kann und transparent darstellen muss. Nur auf diese Weise ist es möglich, ein differenziertes Angebot von Linienbedarfsverkehren zu etablieren, das auskömmlich finanziert werden kann.

9. Zu Artikel 1 Nummer 24 Buchstabe d (§ 46 Absatz 3 Satz 2 – neu – PBefG)

Artikel 1 Nummer 24 Buchstabe d ist wie folgt zu fassen:

,d) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) Nach dem Wort ... [weiter wie Regierungsvorlage].

bb) Folgender Satz wird angefügt:

„Die Genehmigungsbehörde kann Ausnahmen von Satz 1 zulassen, wenn die Ordnung des Verkehrsmarktes gewahrt bleibt und die Verkehrsunternehmen zu einer Nachweisführung über den Einsatz der Fahrzeuge in der jeweiligen Verkehrsart verpflichtet werden.“ ‘

Begründung:

Es soll den Genehmigungsbehörden über eine Ausnahmeregelung ermöglicht werden, dass insbesondere Fahrzeuge des (neuen) gebündelten Bedarfsverkehrs auch im Mietwagenverkehr eingesetzt und örtliche Bedürfnisse dadurch berücksichtigt werden können. Das pauschale Verbot der Misch-/Doppelsonkzessionierung von Fahrzeugen des Mietwagen- und des gebündelten Bedarfsverkehrs ist nicht zielgerecht, sondern erschwert ein wirtschaftliches

Agieren von Anbietern. Anbieter von gebündelten Bedarfsverkehren sollten auch die Möglichkeit haben, die Fahrzeuge im Ganzen anbieten zu können, insbesondere in Zeiten geringerer Nachfrage für die Bedarfsverkehre. Im Übrigen existiert dieses Doppelkonzessionierungsverbot auch nicht für Fahrzeuge des neuen § 44 Linienbedarfsverkehrs oder für Verkehre nach § 2 Absatz 6 und nach § 2 Absatz 7 PBefG.

10. Zu Artikel 1 Nummer 25 (§ 47 Absatz 2 Satz 1,
Absatz 3 Satz 1,
Satz 3 Nummer 4, 5 und 6 – neu – PBefG)

Artikel 1 Nummer 25 ist wie folgt zu fassen:

,25. § 47 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 2 Satz 1 werden nach dem Wort „nur“ die Wörter „an behördlich zugelassenen Stellen und“ eingefügt.
- b) In Absatz 3 Satz 1 werden nach dem Wort „Taxenständen“ die Wörter „ , den Betrieb in Bezug auf Fahrzeugemissionen und Barrierefreiheit“ eingefügt.
- c) Absatz 3 Satz 3 wird wie folgt geändert:
 - aa) In Nummer 4 wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt.
 - bb) In Nummer 5 wird der Punkt am Ende durch das Wort „und“ ersetzt.
 - cc) Folgende Nummer 6 wird angefügt:

„6. Bevorrechtungen an Taxistandplätzen und im Betrieb für lokal emissionsfreie Fahrzeuge und barrierefreie Fahrzeuge.“ ‘

Begründung:

Die Zielsetzungen des § 64b PBefG sowie des neu eingeführten § 64c PBefG werden begrüßt und sollen bestmöglich umgesetzt werden. § 64b und § 64c können jedoch ohne konkretere Normierung nicht als ausreichende Rechtsgrundlagen zur Verfolgung der Regelungsziele herangezogen werden.

Um rechts- und verfassungskonform entsprechende Anforderungen, wie Barrierefreiheit und die Einhaltung von Umweltstandards, festzuschreiben, muss eine gesetzliche Regelung für eine Bevorrechtigung im Tarif und an Standplätzen für saubere oder emissionsfreie Fahrzeuge im Taxenbereich in § 47 Absatz 3 Satz 3 Nummer 6 PBefG eingeführt werden. In § 47 Absatz 3

Satz 1 müssen daher die entsprechenden Regelungsmöglichkeiten klargestellt werden.

Mit diesem Vorschlag können die Genehmigungsbehörden vor Ort wirksame Maßnahmen zur Umsetzung der §§ 64b und 64c im Taxenverkehr initiieren.

Diese Ergänzung stellt einen wirtschaftsfreundlicheren Weg zur Erreichung der Emissionsziele im Vergleich etwa zu Emissionsvorgaben oder Vorgaben von Quoten dar. Er eröffnet den Kommunen neue Gestaltungsmöglichkeiten, insbesondere um empfindliche Lagen innerhalb der Kommunen besser zu schützen und wirksam den Klimaschutz und die Barrierefreiheit zu verbessern.

11. Zu Artikel 1 Nummer 27 (§ 50 Absatz 3 Satz 3,
Absatz 4 Satz 1,
Satz 2 Nummer 2, 3,
Nummer 4 und 5 – neu – PBefG)

In Artikel 1 Nummer 27 ist § 50 wie folgt zu ändern:

- a) In Absatz 3 Satz 3 sind nach dem Wort „führt“ die Wörter „gemeinsam mit der Genehmigungsbehörde“ einzufügen.
- b) In Absatz 4 Satz 1 sind nach dem Wort „Bündelungsquoten“ die Wörter „, Barrierefreiheit und Emissionsvorgaben“ einzufügen.
- c) Absatz 4 Satz 2 ist wie folgt zu ändern:
 - aa) In Nummer 2 ist das Wort „sowie“ durch ein Komma zu ersetzen.
 - bb) In Nummer 3 ist der Punkt durch ein Komma zu ersetzen.
 - cc) Nach Nummer 3 sind folgende Nummern anzufügen:
 - „4. Vorgaben zur Barrierefreiheit sowie
 5. Emissionsstandards von Fahrzeugen und den Einsatz lokal emissionsfreier Fahrzeuge.“

Begründung:

Zu Buchstabe a:

Im neuen § 50 Absatz 3 Satz 3 ist vorgesehen, dass der Aufgabenträger erfasst und überwacht, inwiefern sich die Poolingquote für den gebündelten Bedarfsverkehr verkehrlich auswirkt. Um dies auf einer fundierten Datengrundlage überhaupt durchführen zu können, bedarf es der Unterstützung durch die Genehmigungsbehörde. Da die Festlegung der Poolingquote im neuen § 50 Absatz 3 Satz 1 federführend von der Genehmigungsbehörde im Einvernehmen

mit dem Aufgabenträger erfolgt, muss auch die Überwachung von beiden gemeinsam erfolgen. Die Änderung dient der Umsetzbarkeit des Regelungszweckes und ist zwingend erforderlich.

Zu Buchstaben b und c:

Mit dem neu eingefügten § 64c Absatz 2 soll der Genehmigungsbehörde die Möglichkeit gegeben werden, beim gebündelten Bedarfsverkehr Vorgaben zur Barrierefreiheit festzusetzen. Gleichzeitig soll die Aufzählung der durch die Genehmigungsbehörde zu regelnden Aspekte in § 50 Absatz 4 Satz 2 abschließend sein. Diese Aussagen widersprechen sich. Daher muss die Regelungsbefugnis in § 50 Absatz 4 Satz 1 sowie die Aufzählung in § 50 Absatz 4 Satz 2 um die Möglichkeiten zu Vorgaben der Barrierefreiheit erweitert werden. Gleiches gilt sinngemäß für die Vorgaben zum Klimaschutz in § 1a und § 64b.

Mit diesem Vorschlag können die Genehmigungsbehörden vor Ort individuell Vorgaben im gewerblichen Pooling zu Barrierefreiheit und Emissionsstandards der Fahrzeuge festlegen. Andernfalls kann der angestrebte Regelungszweck des § 64b und des neu eingeführten § 64c wohl nicht umgesetzt werden. Die Änderung ist für die Klimafreundlichkeit und die Barrierefreiheit im gebündelten Bedarfsverkehr geboten.

12. Zu Artikel 1 Nummer 28 (§ 51 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 und Satz 3 PBefG)

Artikel 1 Nummer 28 ist wie folgt zu fassen:

„28. § 51 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Satz 2 Nummer 1 werden nach dem Wort „Zeitpreise“ die Wörter „sowie Festpreise für bestimmte Wegstrecken“ angefügt.

b) Nach Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Für Fahrten auf vorherige Bestellung können Festpreise bestimmt oder Regelungen über Mindest- und Höchstpreise getroffen werden, innerhalb derer das Beförderungsentgelt vor Fahrtantritt frei zu vereinbaren ist.“ ‘

Begründung:

Die im Gesetzentwurf für § 51 Absatz 1 Satz 3 gewählte Formulierung ist hinsichtlich des Bezugs „für bestimmte Fahrtstrecken“ missverständlich und spiegelt nicht den in der Begründung dargestellten Regelungsinhalt wider. Die Formulierung in § 51 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 und Satz 3 ist so anzupassen, dass klargestellt ist, dass für Fahrten auf Bestellung, etwa elektronisch oder telefonisch, sowohl ein Tarifkorridor als auch ein Festpreis festgelegt werden kann. Zudem sind durch die Änderung von Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 Fest-

preise für bestimmte Strecken, etwa zwischen Flughafen und Hauptbahnhof, auch im Wink- und Wartemarkt zulässig. Die Änderung ist eine erforderliche Klarstellung der bereits bestehenden Rechtslage.

13. Zu Artikel 3 (§ 2 StVG),

Artikel 4 Nummer 2 (§ 48 Absatz 4 Nummer 7 FeV),

Nummer 3 bis 5 (§ 49 Absatz 1 Nummer 16,

§ 51 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe n,

§ 52 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe m FeV)

Der Gesetzentwurf ist wie folgt zu ändern:

a) Artikel 3 ist zu streichen.

b) Artikel 4 ist wie folgt zu ändern:

aa) Nummer 2 ist wie folgt zu fassen:

„2. In § 48 Absatz 4 Nummer 7 werden im Satzteil vor Satz 2 nach den Wörtern „erforderlichen Ortskenntnisse“ die Wörter „(Kenntnisse der für das Taxigewerbe wesentlichen Verkehrsverbindungen)“ eingefügt.“

bb) Die Nummern 3 bis 5 sind zu streichen.

Begründung:

Durch die Pflicht zum Vorhalt eines Navigationsgerätes wird eine umfassende Ortskundeprüfung entbehrlich. Für den Fall des Ausfalls der Internetverbindung, des technischen Versagens des Gerätes oder einer dem Gerät noch nicht bekannten geänderten Verkehrsführung zum Beispiel auf Grund von Baustellen sollte der Taxifahrer aber über eine grobe Orientierung in dem Gebiet besitzen, für das eine Beförderungspflicht besteht.

Die Ortskundeprüfung sollte daher durch eine „kleine“ Ortskundeprüfung ersetzt werden, die die Ortskenntnisse umfasst, die für eine grobe Orientierung erforderlich sind. Dazu wird in das Gesetz eine Legaldefinition aufgenommen.

Für die angedachte Fachkundeprüfung besteht dagegen kein spezifischer Bedarf. Es wäre sachlich nicht gerechtfertigt und daher mit der Berufsfreiheit schwerlich vereinbar, das Taxigewerbe mit einer Fachkundeprüfung zu belasten und das damit im Wettbewerb stehende Mietwagengewerbe aber davon auszunehmen, obwohl dort in gleicher Form Fahrgäste befördert werden.

14. Zu Artikel 5a – neu – (§ 7 Absatz 4 – neu – BefBedV)

Nach Artikel 5 ist folgender Artikel einzufügen:

„Artikel 5a

Änderung der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (BefBedV)

Dem § 7 der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 27. Februar 1970 (BGBl. I S. 230), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 21. Mai 2015 (BGBl. I S. 782) geändert worden ist, wird folgender Absatz angefügt:

„(4) Die besonderen Beförderungsbedingungen können vorsehen, dass das Verkehrsunternehmen nicht verpflichtet ist, an der Haltestelle oder im Fahrzeug einen Fahrausweiserwerb mit Bargeld zu ermöglichen, sofern auf andere Weise ein Fahrausweiserwerb angeboten wird.“ ‘

Begründung:

Bisher ist die bargeldlose Zahlung im Bereich der gewerblichen Personenbeförderung nicht geregelt. Die BefBedV ist an die Möglichkeiten des bargeldlosen Zahlens anzupassen. In der Praxis liegt der Anteil des Vertriebs von Fahrausweisen an Haltestellen und in den Fahrzeugen gegen Bargeld bei den meisten Verkehrsunternehmen deutlich unter denen anderer Vertriebsformen. Dabei ist die Vertriebsform des Fahrausweises gegen Bargeld am kostenintensivsten. Deshalb soll eine zeitgemäße Regelung der Vertriebsmöglichkeiten geschaffen werden, damit ein Bargeldvertrieb nur noch dort stattfinden muss, wo es sinnvoll ist, und nicht mehr entweder an jeder Haltestelle oder in jedem Fahrzeug.

Mit der vorgeschlagenen Formulierung des neuen Absatzes 4 ist auch sichergestellt, dass die zuständigen Behörden vor Ort bei Bedarf weiterhin den Bargeldvertrieb über den Nahverkehrsplan und den Genehmigungsvorbehalt in den besonderen Beförderungsbedingungen vorsehen können. Dabei muss allerdings auch den Anforderungen der Barrierefreiheit sowie des Verbraucher- und Datenschutzes ausreichend Rechnung getragen werden.

15. Zum Gesetzentwurf allgemein

Der Bundesrat bittet die Bundesregierung, zeitnah die Freistellungs-Verordnung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9240-1-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. Mai 2012 (BGBl. I S. 1037) geändert worden ist, zu überarbeiten, um insbesondere die Anforderungen an ehrenamtliche und soziale Fahrdienste (Nachbarschaftshilfe und andere) bedarfsgerecht zu vereinfachen. Insbesondere ehrenamtliche Fahrdienste sollten von bürokratischen Anforderungen entlastet werden. Hierbei ist eine sichere Beförderung der Fahrgäste zu wahren.

Begründung:

Ehrenamtliche Fahrdienste ergänzen vielerorts die örtliche Mobilität. Aufgrund der engen Betreuung stellen sie gerade im Alter einen wichtigen Baustein für ein selbstbestimmtes Leben dar. Dies betrifft insbesondere Personenbeförderungen zum Arzt oder für Erledigungen im Alltag, welche oftmals Bestandteil von bürgerschaftlich engagierten Nachbarschaftshilfen sind. Dieses bedeutsame Angebot muss durch unbürokratische rechtliche Rahmenbedingungen abgesichert werden. Das Ehrenamt muss als Stütze der Gesellschaft weiter gestärkt werden. Es ist nicht vermittelbar, dass ehrenamtliche Fahrdienste vielerorts die vollständigen Genehmigungsanforderungen nach dem Personenbeförderungsgesetz erfüllen müssen, während viele gewerbliche Verkehre, etwa Schülerverkehre mit PKW, weiterhin umfassend von den Anforderungen freigestellt werden. Dieses Missverhältnis gilt es aufzulösen und eine klare Rechtslage zu schaffen.

In diesem Sinne haben sich beispielsweise die Verkehrsminister der Länder im November 2017 für die Überarbeitung der Freistellungstatbestände ausgesprochen. Auch die Sozialminister der Länder haben sich im November 2019 dahingehend geäußert, dass sie klare Regelungen zur Stärkung dieser Fahrdienste für erforderlich halten.

Daher sollte die Bundesregierung die Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungs-Verordnung) umfassend überarbeiten, um selbstbestimmte, sichere Mobilität zu gewährleisten und die bestehende genehmigungsrechtliche Benachteiligung ehrenamtlicher und sozialer Fahrdienste zu beseitigen.