

Gesetzentwurf

der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts

A. Problem und Ziel

Immer mehr „alternative Bedienformen“ drängen auf den Verkehrsmarkt und stellen den klassischen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland vor große Herausforderungen. Im Fokus stehen dabei neben dem Einsatz neuer Technologien insbesondere Vermittlungsdienste über App- bzw. Smartphone-Steuerung. Durch die Digitalisierung des Verkehrssektors neu entstehende Geschäftsmodelle machen eine bedarfsgerechte Vermittlung von Fahrdienstleistungen möglich, welche durch intelligente Bündelung mehrerer Personen mit unterschiedlichen Zielen unabhängig von Linienvorgaben angeboten werden können. Dadurch kann in der Regel eine bessere Auslastung der hierfür bereitgestellten Fahrzeuge erzielt werden.

Die neuen Mobilitätsangebote sind den gesetzlich vorgegebenen Typen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) oft nicht eindeutig zuzuordnen. Sofern neue Mobilitätsangebote nicht lediglich zur praktischen Erprobung für eine Höchstdauer von vier Jahren zugelassen werden sollen, kann – statt einer Ablehnung – der beantragte Verkehr nach der Verkehrsart bzw. Verkehrsform genehmigt werden, der er am meisten entspricht (sog. typengemischte Verkehre). Dabei besteht zwischen den einzelnen Genehmigungsbehörden in Deutschland eine zum Teil divergierende Anwendungspraxis, die Unsicherheiten bei den Betreibern der neuen Mobilitätsdienste verursacht.

Vor diesem Hintergrund hat die Bundesregierung im aktuellen Koalitionsvertrag angekündigt, das Personenbeförderungsgesetz zu modernisieren und die Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr und neue Bedienformen im Bereich geteilter Nutzungen (Ride Pooling) an die sich ändernden Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und an neue technische Entwicklungen anzupassen.

B. Lösung

Durch eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes wird sowohl eine neue Form des Linienverkehrs innerhalb des ÖPNV (Linienbedarfsverkehr) als auch eine neue Form des Gelegenheitsverkehrs außerhalb des ÖPNV (gebündelter Bedarfsverkehr) eingeführt und werden einzelne Regelungen zum Taxen- und Mietwagenverkehr angepasst. Die Änderungen sind dabei so ausgestaltet, dass zwischen den unterschiedlichen Beförderungsformen ein fairer Ausgleich gewahrt

bleibt und die Länder oder die nachgeordneten Kommunen entsprechende Steuerungsmöglichkeiten erhalten.

Plattformbasierte On-Demand-Mobilitätsdienste besitzen das Potential, den motorisierten Individualverkehr in den Städten zu reduzieren und die Menschen in ländlichen Räumen mit effizienten und bezahlbaren Mobilitätsleistungen zu versorgen. Durch die reguläre Zulassung eines bedarfsgesteuerten Linienverkehrs wird den Verkehrsunternehmen eine zusätzliche Gestaltungsmöglichkeit des lokalen Angebots eingeräumt. Hierdurch sollen die Unternehmen in die Lage versetzt werden, nachhaltige, benutzerorientierte Mobilitätsangebote in Ergänzung zum klassischen Linienverkehr anzubieten und z. B. bislang schwach ausgelastete Linien effizienter bedienen zu können.

Um auch außerhalb des ÖPNV eine reguläre Genehmigungsfähigkeit neuer Bedienformen im Bereich geteilter Nutzungen (Ride Pooling) sicherzustellen, wird die neue Gelegenheitsverkehrsform des gebündelten Bedarfsverkehrs eingeführt. Dieser neuen Verkehrsform wird die Einzelsitzplatzvermietung ermöglicht, um Fahraufträge verschiedener Fahrgäste entlang ähnlicher Wegstrecken zu bündeln. Digitalbasierte Angebote für gebündelten Bedarfsverkehr dürfen ausschließlich den Bestellmarkt bedienen, sie unterliegen nicht der Betriebs- und Beförderungspflicht und haben grundsätzlich auch keine Pflicht zur Rückkehr zum Betriebssitz. Um die öffentlichen Verkehrsinteressen vor Ort zu schützen, erhalten die Kommunen die notwendigen Steuerungsmöglichkeiten sowie die Möglichkeit, die von den neuen Angeboten zu erfüllenden Standards selbst festzulegen.

C. Alternativen

Keine. Bei einem Verzicht auf das Regelungsvorhaben würden die in Abschnitt A. beschriebenen Rechtsunsicherheiten und divergierende Genehmigungspraktiken bestehen bleiben, was zu einer erheblichen Belastung der Betreiber der neuen Mobilitätsdienste führen und damit die Verbreitung und Nutzung dieser Dienste erschweren würde.

D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die Auswirkungen dieses Gesetzentwurfs auf die Steuereinnahmen der öffentlichen Haushalte sind geringfügig. Der Mehrbedarf an Sach- und Personalmitteln soll finanziell und stellenmäßig im jeweiligen Einzelplan ausgeglichen werden.

Auf der Länderebene können bei den für den öffentlichen Personennahverkehr zuständigen kommunalen Aufgabenträgern in Abhängigkeit von den vor Ort im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung getroffenen Entscheidungen über die Ausschöpfung der durch diesen Gesetzentwurf geschaffenen Ausgestaltungs- und Steuerungsmöglichkeiten weitere Auswirkungen auf die Haushaltsausgaben entstehen.

E. Erfüllungsaufwand

E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht kein Erfüllungsaufwand. Es werden Entlastungen erwartet, die noch nicht beziffert werden können.

E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Für die Wirtschaft ergibt sich ein Erfüllungsaufwand für Unternehmen und Vermittler aus der Pflicht, statische und dynamische Mobilitätsdaten zu ihren Dienstleistungen standardisiert öffentlich und maschinenlesbar über einen nationalen Zugangspunkt und bei Aufforderung auch den Verwaltungsbehörden direkt bereitzustellen. Weitere Erfüllungsaufwände entstehen durch die Pflicht zur Sicherstellung der Barrierefreiheit bei gebündeltem Bedarfsverkehr. Diese umfasst die Anforderung, dass Aufgabenträger die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen berücksichtigen, um eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen.

Der Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft verringert sich insgesamt jährlich um ca. 36,3 Millionen Euro (12,4 Millionen Euro -48,7 Millionen Euro = -36,3 Millionen Euro). Einmalig ergibt sich ein Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 45,4 Millionen Euro.

Dieser resultiert aus einem Erfüllungsaufwand für die verschiedenen Normadressatengruppen und setzt sich wie folgt zusammen:

- a) Erfüllungsaufwand für Linienbedarfsverkehr:
Der jährliche laufende Erfüllungsaufwand beläuft sich auf ca. 300 Euro an Personalkosten.
- b) Erfüllungsaufwand für Unternehmen und Vermittler:
 - a. Es wird ein laufender Erfüllungsaufwand an Personalkosten in Höhe von 2 282 000 Euro erwartet, die einmaligen Personalkosten umfassen 3 001 000 Euro.
 - b. Die laufenden Sachkosten betragen ca. 9 975 000 Euro, die einmaligen Sachkosten 41 900 000 Euro.
 - c. Die jährlichen Entlastungen betragen ca. 13 700 Euro.
- c) Erfüllungsaufwand für Unternehmen des gebündelten Bedarfsverkehrs:
 - a. Es entstehen laufende jährliche Personalkosten in Höhe von 700 Euro.
 - b. Die laufenden jährlichen Sachkosten betragen ca. 12 000 Euro, die einmaligen Sachkosten 30 000 Euro.
- d) Erfüllungsaufwand für Personenfernverkehr:
Die laufenden Personalkosten betragen ca. 2 100 Euro.
- e) Erfüllungsaufwand für Mietwagenunternehmen:
 - a. Die jährlichen Personalkosten betragen ca. 53 100 Euro, die einmaligen Personalkosten betragen ca. 43 900 Euro.
 - b. Laufende jährliche Sachkosten werden in Höhe von 66 000 Euro, einmalige Sachkosten in Höhe von 395 900 Euro erwartet.
 - c. Die laufenden jährlichen Entlastungen betragen ca. 48 600 000 Euro.
- f) Erfüllungsaufwand für Taxiunternehmen:
Es werden jährliche Entlastungen in Höhe von 104 600 Euro erwartet.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Insgesamt wurden 13 Informationspflichten identifiziert. Die Höhe der Bürokratiekosten beläuft sich auf jährliche Kosten in Höhe von ca. 2 363 000 Euro und einmalige Kosten in Höhe von ca. 469 800 Euro.

Im Einzelnen setzen sich die Bürokratiekosten wie folgt zusammen:

- a) Bürokratiekosten für Linienbedarfsverkehr: Die einmaligen Bürokratiekosten betragen ca. 300 Euro.
- b) Bürokratiekosten für Unternehmen und Vermittler: Die laufenden Bürokratiekosten betragen ca. 2 282 000 Euro.
- c) Bürokratiekosten für Unternehmen des gebündelten Bedarfsverkehrs: Die laufenden Bürokratiekosten betragen ca. 12 500 Euro, die einmaligen Bürokratiekosten betragen ca. 30 000 Euro.
- d) Bürokratiekosten für Personenfernverkehr: Die laufenden Bürokratiekosten betragen ca. 2 100 Euro.
- e) Bürokratiekosten für Mietwagenunternehmen: Die laufenden Bürokratiekosten betragen ca. 66 000 Euro, die einmaligen Bürokratiekosten betragen ca. 439 800 Euro.

Normadressaten	Art des Aufwands	Kosten gesamt		Zusätzlicher Erfüllungsaufwand gesamt	Davon zusätzliche Bürokratiekosten gesamt	Entlastung aufgrund von Erfüllungsaufwand*, Bürokratiekosten**
		Personalkosten	Sachkosten			
Linienbedarfsverkehr	einmalig	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
	laufend (pro Jahr)	331 €	0 €	331 €	331 €	0 €
Unternehmen und Vermittler	einmalig	3 001 040 €	41 940 000 €	44 941 040 €	0 €	0 €
	laufend (pro Jahr)	2 282 041 €	9 975 000 €	12 257 041 €	2 282 041 €	**13 688 €
Unternehmen des gebündelten Bedarfsverkehrs	einmalig	0 €	30 000 €	30 000 €	30 000 €	0 €
	laufend (pro Jahr)	671 €	12 000 €	12 671 €	12 590 €	0 €
Personenfernverkehr	einmalig	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
	laufend (pro Jahr)	2 125 €	0 €	2 125 €	2 125 €	0 €
Mietwagenunternehmen	einmalig	43 886 €	395 930 €	439 816 €	439 816 €	0 €
	laufend (pro Jahr)	53 122 €	65 988 €	119 110 €	65 988 €	*48 577 267 €
Taxiunternehmen	einmalig	0 €	0 €	0 €	0 €	0 €
	laufend (pro Jahr)	0 €	0 €	0 €	0 €	*104 615 €
Gesamtaufwand	einmalig	3 044 926 €	42 365 930 €	45 410 856 €	469 816 €	0 €
	laufend (pro Jahr)	2 338 289	10 052 988 €	12 391 278 €	2 363 075 €	48 695 570 €

E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung

Der durch die Änderungen entstehende Mehraufwand für die auf Länderebene und kommunaler Ebene zuständigen Behörden und Aufgabenträger im öffentlichen Personennahverkehr resultiert durch neue Formen auf dem Verkehrsmarkt. Etwaige weitere Erfüllungsaufwände hängen insbesondere von der Inanspruchnahme der eingeräumten Ausgestaltungs- und Steuerungsmöglichkeiten ab; diese können derzeit noch nicht beziffert werden.

a) Erfüllungsaufwand des Bundes

Der Erfüllungsaufwand für die Verwaltung des Bundes beträgt insgesamt jährlich ca. 9 200 EUR Euro und einmalig ca. 115 800 Euro.

Dieser resultiert aus einem Erfüllungsaufwand für die verschiedenen Normadressatengruppen und setzt sich wie folgt zusammen:

a. Erfüllungsaufwand für die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt):

aa Die einmaligen Personalkosten betragen 15 800 Euro.

bb Es werden Sachkosten in Höhe von jährlich 9 200 Euro und einmalig in Höhe von ca. 81 700 Euro angenommen.

b. Erfüllungsaufwand für das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA):

Die Erfüllungsaufwände für Personalkosten belaufen sich voraussichtlich auf einmalig ca. 18 200 Euro.

b) Erfüllungsaufwand der Länder (inklusive Kommunen)

Der Erfüllungsaufwand für die Verwaltung (hier: Normadressatengruppe Genehmigungsbehörden wie u. a. Fahrerlaubnisbehörden, Bezirksregierungen) beträgt insgesamt jährlich ca. 76 000 Euro und einmalig ca. 102 800 Euro an Personalkosten.

Daneben wurden laufende jährliche Entlastungen in Höhe von ca. 17 800 Euro ermittelt.

Normadressaten		Art des Aufwands	Kosten gesamt		Zusätzlicher Erfüllungsaufwand gesamt	Entlastung gesamt
			Personal-kosten	Sachkosten		
Land inkl. Kommunen	Genehmigungsbehörden	einmalig	102 785 €	0 €	102 785 €	0 €
		laufend (pro Jahr)	75 960 €	0 €	75 960 €	17 823 €
Bund	KBA	einmalig	18 240 €	0 €	18 240 €	0 €
		laufend (pro Jahr)	0 €	0 €	0 €	0 €
	BASt	einmalig	15 844 €	81.760 €	97 604 €	0 €
		laufend (pro Jahr)	0 €	9 160 €	9 160 €	0 €
Gesamtaufwand		einmalig	136 869 €	81 760 €	218 629 €	0 €
		laufend (pro Jahr)	75 960 €	9 160 €	85 120 €	17 823 €

F. Weitere Kosten

Die zusätzliche jährliche Gebührenbelastung durch die Modernisierung des Personenbeförderungsgesetzes kann derzeit noch nicht ermittelt werden, da u. a. Ermächtigungsgrundlagen zur Steuerung des Verkehrsgeschehens in den Ländern noch ausgestaltet werden müssen. Gegebenenfalls belaufen sich zusätzliche Gebühren auf die Höhe der zusätzlichen Erfüllungsaufwände der Verwaltung (u. a. zusätzliche, veränderte Verwaltungsverfahren infolge neuer Formen auf dem Verkehrsmarkt).

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 19. Februar 2021

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1 NKRG ist als Anlage 2 beigelegt.

Der Bundesrat hat in seiner 1000. Sitzung am 12. Februar 2021 gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus Anlage 3 ersichtlich Stellung zu nehmen.

Die Gegenäußerung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates wird nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Anlage 1

Der Text des Gesetzentwurfs und der Begründung ist gleich
lautend mit der Bundestagsdrucksache 19/26175.

Anlage 2

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Absatz 1 NKRG**Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts
(NKR-Nr. 5575, BMVI)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat den Entwurf des oben genannten Regelungsvorhabens geprüft.

I. Zusammenfassung

Bürgerinnen und Bürger	Keine Auswirkungen
Wirtschaft	
Jährlicher Erfüllungsaufwand im Saldo:	rund -36,3 Mio. Euro
davon Informationspflichten:	rund 2.4 Mio. Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	rund 45,4 Mio. Euro
davon Informationspflichten:	rund 470.000 Euro
Verwaltung	
Bund	
Jährlicher Erfüllungsaufwand:	rund 9.000 Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	rund 116.000 Euro
Länder und Kommunen	
Jährlicher Erfüllungsaufwand im Saldo:	rund 58.000 Euro
Einmaliger Erfüllungsaufwand:	rund 103.000 Euro
'One in one out'-Regel	Im Sinne der 'One in one out'-Regel der Bundesregierung stellt der jährliche Erfüllungsaufwand der Wirtschaft in diesem Regelungsvorhaben ein „Out“ von rund 36,3 Mio. Euro dar.
Evaluierung	Das Regelungsvorhaben wird nach zwei Jahren evaluiert. Zudem wird das BMVI nach drei Jahren einen Bericht zur neuen Mobilitätsdatenverordnung erstellen.
Ziele:	Schaffung und rechtssichere Gestaltung von plattformbasierten Mobilitätsangeboten, Bereitstellung von Mobilitätsdaten zu Aufsichts- und Kontrollzwecken und für einen effizienteren Verwaltungsvollzug.

Kriterien/Indikatoren:	- Anzahl der Dienstleistungsangebote, die sich nach der umfassenden Bereitstellung von Mobilitätsdaten entwickelt haben - Vollständigkeit und Zugänglichkeit der bereitgestellten Daten - Eventuelle Marktbarrieren im Hinblick auf die Weiterverwendungsmöglichkeit von Daten
Datengrundlage:	Mobilitätsdaten, bereitgestellt durch die Unternehmen und Vermittler
Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.	

II. Im Einzelnen

Mit dem Regelungsvorhaben sollen Beschlüsse aus dem Koalitionsvertrag im Bereich der gewerblichen Personenbeförderung mit Personenkraftwagen umgesetzt werden. Unter Federführung des BMVI wurde hierzu am 19. Juni 2020 ein Eckpunktepapier mit elf Maßnahmen für eine zukunftsorientierte Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes zur Ermöglichung digitalbasierter Geschäftsmodelle beschlossen. Diese Maßnahmen sollen das Personenbeförderungsgesetz modernisieren und dabei insbesondere die neuen digitalen Bedienformen und die sich ändernden Mobilitätsbedürfnisse der Menschen berücksichtigen sowie die entsprechende Rechtssicherheit schaffen. Die beschlossenen Maßnahmen umfassen Änderungen in folgenden Regelungen:

Mit den Änderungen im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sollen insbesondere zwei neue Verkehrsformen eingeführt werden. Die wesentlichen Merkmale dieser beiden Verkehrsformen beschreibt das BMVI u. a. wie folgt:

- Linienbedarfsverkehr (Linienverkehr innerhalb des ÖPNV) dient zur Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg von bestimmten Haltepunkten zu anderen Haltepunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes und festgelegter Bedienzeiten.
- Gebündelter Bedarfsverkehr (Gelegenheitsverkehrs außerhalb des ÖPNV) ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, bei der mehrere Beförderungsaufträge entlang ähnlicher Wegstrecken gebündelt ausgeführt werden. Die Aufträge hierfür werden ausschließlich auf vorherige Bestellung ausgeführt. Im gebündelten Bedarfsverkehr dürfen Personen vornehmlich nur innerhalb der Gemeinde befördert werden, in der der Unternehmer seinen Betriebssitz hat.

Weitere Änderungen im Straßenverkehrsgesetz (StVG), in der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) sowie in der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) betreffen vornehmlich Regelungen im Taxen- und Mietwagenverkehr. Hierzu gehören u. a. die Möglichkeit zur Ausrüstung mit zugelassenen App-basierten Systemen, Wegfall der Ortskundeprüfung, Einführung von Fachkundenachweisen, Anbringen von Schildern mit Ordnungsnummern.

Zudem beabsichtigt das Ressort eine neue Verordnung über die Bereitstellung von Mobilitätsdaten („Mobilitätsdatenverordnung“) einzuführen. Demnach sind die personenbefördernden Unternehmen im Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen sowie die Vermittler solcher Leistungen verpflichtet Mobilitätsdaten für Aufsichts- und Kontrollzwecken zu speichern und bereitzustellen.

II.1. Erfüllungsaufwand

Das Ressort hat den Erfüllungsaufwand mit Unterstützung der Bundesanstalt für Straßenwesen geschätzt. Es legte dem NKR einen umfangreichen Bericht zur Ermittlung des Erfüllungsaufwands vor. Der Bericht enthielt alle wesentlichen Angaben (u. a. Annahmen, Fallzahlen, Zeitaufwände, Datenquellen) zur Herleitung der erwarteten Erfüllungsaufwände. Für die Fälle, bei denen der Erfüllungsaufwand nicht ermittelt werden konnte, lagen entsprechende Begründungen vor.

Bürgerinnen und Bürger

Für Bürgerinnen und Bürger fällt kein Erfüllungsaufwand an.

Wirtschaft

Zum Bereich der Wirtschaft gehören die Unternehmen und Vermittler für Fahrdienstleistungen, die Unternehmen des gebündelten Bedarfsverkehrs, der Personenfernverkehr, die Mietwagenunternehmen sowie die Taxiunternehmen. Für die Wirtschaft schätzt das Ressort im Saldo eine jährliche Entlastung von rund 36,3 Mio. Euro (48,7 Mio. Euro jährliche Entlastung – 12,4 Mio. Euro jährliche Belastung) sowie einen einmaligen Erfüllungsaufwand von rund 45,4 Mio. Euro.

Unternehmen und Vermittler:

Unternehmen und Vermittler werden verpflichtet, die wesentlichen statischen und dynamischen Mobilitätsdaten zu ihren Dienstleistungen standardisiert öffentlich und maschinenlesbar über einen nationalen Zugangspunkt bereitzustellen. Das BMVI schätzt hierfür einen einmaligen Erfüllungsaufwand von 44,9 Mio. Euro sowie einen jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von 2,3 Mio. Euro.

Die Unternehmen müssen der Genehmigungsbehörde ihre Beförderungsbedingungen vorlegen, in deren Bezirk sich ihr Betriebssitz befindet. Es wird davon ausgegangen, dass im Kontext der Straßenbahnbetreiber rund neun Anträge entfallen. Im Fernbusverkehr wird durch diese veränderte Zuständigkeit eine Entlastung von rund 290 Vorlagen erwartet. Diese Anpassung führt zu einer laufenden jährlichen Entlastung in Höhe von rund 13.700 Euro.

Gemäß Neuntem Sozialgesetzbuch stehen für ein barrierefreies Fahrzeug 9.500 Euro an Zuschuss beim Erwerb eines Neuwagens zur Verfügung. Es wird davon ausgegangen, dass dieser Wert etwa auch den zusätzlichen Kosten für ein barrierefreies Fahrzeug entspricht. Durch die Pflicht zur Sicherstellung der Barrierefreiheit bei gebündeltem Bedarfsverkehr wird ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 10 Mio. Euro (9.500 Euro pro betroffenen Unternehmer * 1.050 betroffene Unternehmer) erwartet.

Unternehmen des gebündelten Bedarfsverkehrs:

Der Erfüllungsaufwand für Unternehmen des gebündelten Bedarfsverkehrs ergibt sich aus der Pflicht zur Stellung eines Antrags bei Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen sowie der Pflicht zum Anbringen eines Schildes mit der Ordnungsnummer. Dies führt zu einem einmaligen Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 30.000 Euro sowie jährlichem Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 12.700 Euro.

Personenfernverkehr:

Der Erfüllungsaufwand für den Personenfernverkehr ergibt sich aus der Pflicht zur Stellung eines Antrags über die Zustimmung zu Haltestellen. Beim Personenfernverkehr genügt eine Übersichtskarte, in der die beantragte Strecke mit Haltestellen eingezeichnet ist. Zusätzlich

soll der Antrag geeignete Unterlagen enthalten, aus denen sich ergibt, dass die zuständigen Stellen vor Ort den beantragten Haltestellen zugestimmt haben. Dies entspricht einem jährlichen Erfüllungsaufwand von ca. 2.100 Euro.

Mietwagenunternehmen:

Die Kosten für Mietwagenunternehmen entstehen aus der Antragspflicht auf Ausnahmege-
nehmigung zur Rückkehrpflicht sowie der Pflicht Schilder mit einer Ordnungsnummer anzu-
bringen. Hieraus ergibt sich ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 439.800 Euro
sowie ein jährlicher Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 119.100 Euro.

Durch die Ausnahmegegenehmigung zur Rückkehrpflicht müssen keine Rückführungen von
Fahrzeugen zum Betriebssitz oder der Wohnung des Unternehmers mehr durchgeführt wer-
den. Unter der Annahme, dass ca. 40 Cent pro nicht gefahrene Kilometer eingespart werden
(30 Cent Steuervorteil sowie 10 Cent für Benzin etc.), resultiert hieraus eine Entlastung von
ca. 17 Mio. Euro pro Jahr.

Eine weitere jährliche Entlastung von rund 31,5 Mio. Euro ergibt sich aufgrund der Annahme,
dass viele Unternehmen die elektronische Möglichkeit zum Eingang des Beförderungsauf-
trags nutzen werden und dies nicht mit extra Aufwand für das Archivieren verbunden ist.

Zudem müssen neu auf den Markt kommende Mietwagenunternehmen keine Sachkosten
mehr für einen Wegstreckenzähler aufwenden, künftig reicht die Ausrüstung mit einem zuge-
lassenen App-basierten System. Hieraus ergeben sich rund 41.600 Euro jährliche Entlastun-
gen.

Taxiunternehmen:

Aufgrund der Pflicht zur Ausstattung mit einem dem Stand der Technik entsprechendem Na-
vigationsgerät wird kein neuer Erfüllungsaufwand verursacht, da davon auszugehen ist, dass
heute jedes Taxi im Betriebsinteresse bereits über so ein Navigationsgerät verfügt. Neu auf
den Markt kommende Taxiunternehmen benötigen kein Taxometer mehr in den Fahr-
zeugen. Ein zugelassenes App-basiertes System reicht hierfür künftig aus. Die jährlichen Ent-
lastungen hieraus beziffern sich auf ca. 104.600 Euro.

Verwaltung

Aufgrund der neuen Formen auf dem Verkehrsmarkt erwartet das BMVI für die zuständigen
Behörden und Aufgabenträger im Öffentlichen Personennahverkehr einen Mehraufwand. Be-
troffen sind u.a. die Bundesanstalt für Straßenwesen, das Kraftfahrt-Bundesamt sowie die
Genehmigungsbehörden (Fahrerlaubnisbehörden und Bezirksregierungen). Etwaige weitere
Erfüllungsaufwände hängen insbesondere von der Inanspruchnahme der eingeräumten Aus-
gestaltungs- und Steuerungsmöglichkeiten ab; diese können derzeit noch nicht beziffert wer-
den.

Das BMVI schätzt für den Bund einen jährlichen Erfüllungsaufwand von rund 9.000 Euro so-
wie einen einmaligen Erfüllungsaufwand von rund 116.000 Euro.

Auf Seiten der Länder und Kommunen schätzt das Ressort im Saldo einen jährlichen Erfül-
lungsaufwand von rund 58.000 Euro sowie einen einmaligen Erfüllungsaufwand von rund
103.000 Euro.

Bundesanstalt für Straßenwesen

Die neue Mobilitätsverordnung regelt, dass statische und dynamische Daten über den Natio-
nalen Zugangspunkt bereitzustellen sowie regelmäßig zu aktualisieren sind. Hieraus ergibt
sich ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 16.000 Euro für die Betreuung der

Datenlieferpflichtigen (Taxi / Mietwagenbetriebe). Parallel entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand von ca. 82.000 Euro für eine IT- und Prozessunterstützung durch die Beauftragung eines externen Dienstleisters.

Die aufgrund der neuen Mobilitätsdatenverordnung bereitzustellenden Daten müssen jederzeit in einem maschinenlesbaren Format angefordert oder erhalten werden können. Die Bereitstellung erfolgt in vorgesehenen elektronischen Formaten. Dies entspricht einem jährlichen Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 9.000 Euro für die Sicherstellung der Zugänglichkeit der Daten sowie zur Einhaltung von Datenschutz und Cybersicherheit.

Kraftfahrt-Bundesamt

Im Zentralen Fahrerlaubnisregister findet künftig keine Speicherung des räumlichen Geltungsbereiches mehr statt. Für die Umstellung notwendiger IT-spezifischer Einzelmaßnahmen entsteht dem KBA ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von ca. 18.000 Euro.

Länder und Kommunen

Der vom BMVI geschätzte Erfüllungsaufwand seitens der Länder und Kommunen resultiert im Wesentlichen aufgrund folgender Änderungen:

Gemäß PBefG müssen die Beförderungsbedingungen der Genehmigungsbehörde vorgelegt werden, in deren Bezirk der Unternehmer seinen Betriebssitz hat. Hieraus ergibt sich eine jährliche Entlastung in Höhe von ca. 16.000 Euro.

Die Genehmigungsbehörden können für Gemeinden mit großer Flächenausdehnung Ausnahmen zum zwingenden Rückkehrort des Mietwagens ohne neuen Beförderungsauftrag an einen anderen Abstellort als den Betriebssitz festlegen. Für Städte mit einer Fläche von mehr als 200 qkm (etwa 82 Städte) wird jeweils eine durchschnittliche Anzahl von acht Verwaltungsverfahren erwartet. Dies entspricht einem jährlichen Erfüllungsaufwand von ca. 71.000 Euro für die Erstellung dieser Ausnahmegenehmigungen.

Stellen oder Personen, die die Eignung oder Befähigung zur Teilnahme am Straßenverkehr oder Fachkundenachweise zwecks Vorbereitung einer verwaltungsbehördlichen Entscheidung beurteilen oder prüfen oder die in Erster Hilfe ausbilden, müssen für diese Aufgaben gesetzlich oder amtlich anerkannt oder beauftragt sein. Für die Umstellung auf den Fachkundenachweis fällt ein einmaliger Erfüllungsaufwand in Höhe von rund 102.000 Euro bei den ca. 500 Fahrerlaubnisbehörden an.

II.2. Evaluierung

Das BMVI beabsichtigt eine erste Evaluierung des Regelungsvorhabens zwei Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes. Dabei soll insbesondere das Kosten-Nutzen-Verhältnis geprüft werden. Ergänzend dazu wird das BMVI nach drei Jahren einen Bericht zur neuen Mobilitätsdatenverordnung erstellen. Wesentliche Ziele des Gesetzgebungsvorhabens sind die Schaffung und rechtssichere Gestaltung von plattformbasierten Mobilitätsangeboten sowie die Bereitstellung von Mobilitätsdaten zu Aufsichts- und Kontrollzwecken und für einen effizienteren Verwaltungsvollzug. Das Ressort analysiert für die Evaluierung die von den Unternehmen und Vermittlern bereitgestellten Mobilitätsdaten. Zu den Kriterien der Datenauswertung gehören u. a. die Anzahl der Dienstleistungsangebote, die sich nach der umfassenden Bereitstellung von Mobilitätsdaten entwickelt haben, die Vollständigkeit und Zugänglichkeit der bereitgestellten Daten sowie eventuelle Marktbarrieren im Hinblick auf die Weiterverwendungsmöglichkeit von Daten.

III. Ergebnis

Der Nationale Normenkontrollrat erhebt im Rahmen seines gesetzlichen Auftrags keine Einwände gegen die Darstellung der Gesetzesfolgen in dem vorliegenden Regelungsentwurf.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Grieser
Berichterstatte

Anlage 3**Stellungnahme des Bundesrates**

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 berechnete 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 Länderebene 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 (Verkehrstatistikgesetz – 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 (Verkehrstatistikgesetz – 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 Straßenbaulastträger 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-/Doppelkonzessionierung 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 Doppelkonzessionsverbot 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. Bevorrechtigungen 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 klar gestellt 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 Festpreise 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.

