Deutscher Bundestag **Drucksache 19/26175**

19. Wahlperiode 26.01.2021

Gesetzentwurf

der Fraktionen der CDU/CSU und SPD

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 mehreren 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 Personenbeförderungsrecht 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 Sachenkosten 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*, Bürokratie-kosten **
		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
			Personalkosten	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).

Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts

Vom …

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 10 des Gesetzes vom 3. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2694) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Kraftfahrzeugen“ die Wörter „oder die Vermittlung dieser Beförderung, ohne selbst Beförderer zu sein“ eingefügt.

   b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

   „(1a) Eine Beförderung von Personen im Sinne von Absatz 1 Satz 1 liegt auch vor, wenn die Vermittlung und Durchführung der Beförderung organisatorisch und vertraglich verantwortlich kontrolliert wird.“

   c) Absatz 2 Satz 1 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

   „1. mit Personenkraftwagen, wenn

      a) die Beförderung unentgeltlich erfolgt oder

      b) das Gesamtentgelt je Kilometer zurückgelegter Strecke den in § 5 Absatz 2 Satz 1 des Bundesreisekostengesetzes genannten Betrag nicht übersteigt;“.

2. Nach § 1 wird folgender § 1a eingefügt:

„§ 1a

Umweltverträglichkeit

Bei Anwendung dieses Gesetzes ist das Ziel der Umweltverträglichkeit zu berücksichtigen.“

3. § 2 wird wie folgt geändert:

   a) In Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 wird die Angabe „§§ 42 und 43“ durch die Angabe „§§ 42, 42a, 43 und 44“ ersetzt.

   b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

   „(1a) Wer als Nachunternehmer im Auftrag des Unternehmers eine entgeltliche Beförderung von Personen mit Kraftomnibussen durchführt, muss eine Genehmigung nach diesem Gesetz besitzen, die die eingesetzten Fahrzeuge umfasst. Dies gilt nicht, wenn die Voraussetzungen nach Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe b oder c der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 517/2013 (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 1) geändert

worden ist, erfüllt sind oder der Nachunternehmer ausschließlich innerstaatliche Beförderungen im Sinne des Artikels 1 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 durchführt."

c) In Absatz 7 wird das Wort „vier" durch das Wort „fünf" ersetzt.

4. Nach § 3 werden die folgenden § 3a bis § 3d eingefügt:

„§ 3a

Bereitstellung von Mobilitätsdaten

(1) Der Unternehmer und der Vermittler sind verpflichtet, die folgenden statischen und dynamischen Daten nebst der entsprechenden Metadaten (Daten), die im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen im Linienverkehr oder im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen im Gelegenheitsverkehr entstehen, an den Nationalen Zugangspunkt nach § 2 Nummer 11 des Gesetzes über Intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1553), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Juni 2017 (BGBl. I S. 2690) geändert worden ist, bereitzustellen:

1. Daten im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen im Linienverkehr:

   a) Name und Kontaktdaten des Anbieters, Fahrpläne, Routen, Preise oder Tarifstruktur, Bezahl- und Buchungsmöglichkeiten sowie Daten zur Barrierefreiheit und zum Umweltstandard der eingesetzten Fahrzeuge (statische Daten zur Beförderung von Personen im Linienverkehr);

   b) Ausfälle, Störungen sowie Verspätungen nebst den voraussichtlichen Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie der tatsächlichen oder prognostizierten Auslastung des Verkehrsmittels (dynamische Daten zur Beförderung von Personen im Linienverkehr);

   c) Bahnhöfen, Haltestellen und anderen Zugangsknoten sowie Daten zu deren Barrierefreiheit. Hierunter fallen auch Daten zur vorhandenen Infrastruktur an den Zugangsknoten wie Plattformen, Verkaufsstellen, Treppenhäuser, Rolltreppen und Aufzügen (statische Daten zu Zugangsknoten) sowie

   d) Aktueller Betriebsstatus der unter Nummer 1 Buchstabe c) genannten Zugangsknoten (dynamische Daten zu Zugangsknoten).

2. Daten im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen im Gelegenheitsverkehr:

   a) Name und Kontaktdaten des Anbieters, Bediengebiet und -zeiten, Anzahl und Ort von Standorten und Stationen, Preise, Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten, Daten zur Barrierefreiheit sowie zum Umweltstandard der Fahrzeuge (statische Daten zur Beförderung von Personen im Gelegenheitsverkehr);

   b) Daten zur Verfügbarkeit von Fahrzeugen an Stationen und im Verkehr inklusive deren Auslastung in Echtzeit, sowie Daten zu den tatsächlich abgerechneten Kosten (dynamische Daten zur Beförderung von Personen im Gelegenheitsverkehr).

(2) Die Bereitstellung der in Absatz 1 Nummer 1 Buchstaben a) und c) sowie in Nummer 2 Buchstabe a) genannten Daten über den Nationalen Zugangspunkt hat einmalig, die Bereitstellung der in Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b), Buchstabe d) und Nummer 2 Buchstabe b) genannten Daten hat fortlaufend, in Echtzeit, zu erfolgen. Die Daten sind in einem maschinenlesbaren Format bereitzustellen. Näheres bestimmt die nach § 57 Absatz 1 Nummer 12 zu erlassende Rechtsverordnung. Abweichend zu Satz 1 1. Halbsatz haben Unternehmer und Vermittler die in Absatz 1 Nummer 1 Buchstaben a) und c) und Nummer 2 Buchstabe b) genannten Daten zu aktualisieren, wenn sich in ihrem Geschäftsbetrieb Änderungen ergeben haben.

(3) Natürliche oder juristische Personen, die als Einzel-Unternehmer firmieren, sind von der Bereitstellungspflicht nach Absatz 1 ausgenommen.

(4) Unternehmer und Vermittler können sich bei der Erfüllung ihrer Bereitstellungspflicht eines Erfüllungsgehilfen bedienen.

§ 3b

Datenverwendung

(1) Der Nationale Zugangspunkt ist befugt, die Daten nach § 3a Absatz 1 Satz 1 zu erheben, zu speichern, zu verwenden und auf Anfrage an die folgenden Stellen zu übermitteln:

1. Statische Daten im Sinne von § 3a Absatz 1 Nummer 1 und 2 an Behörden gemäß dem § 8 Absatz 3 sowie den §§ 11 und 29 zur Wahrnehmung ihrer hoheitlichen Aufgaben im Anwendungsbereich des Gesetzes zur Überprüfung von Maßgaben nach §§ 40, 41, 49 Absatz 3, 50 Absatz 3 und Absatz 4 sowie 51 und 51a und dynamische Standort- und Preisdaten nach § 3a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b) zur Überwachung von Maßgaben nach § 49 Absatz 3, § 50 Absatz 3 und Absatz 4 sowie § 51a Absatz 4 im Mietwagen- und gebündelten Bedarfsverkehr.
2. Statische Daten im Sinne von §3 a Absatz 1 Nummer 1 und 2 sowie dynamische Standortdaten nach § 3 a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b) in anonymisierter Form an Länder, Behörden nach § 8 Absatz 3 und Kommunen zur Durchführung von Verkehrsuntersuchungen und darauf basierend zur Ausgestaltung von Maßnahmen zur effizienten Verkehrsplanung und Verkehrslenkung oder für Maßnahmen im Bereich des Klimaschutzes gemäß §§ 50 Absatz 3, 64b und 64c.
3. Statische und dynamische Daten im Sinne von § 3a Absatz 1 Nummer 1 und 2 an Dritte zur Erbringung bedarfsgesteuerter Mobilitätsdienstleistungen oder multimodaler Reiseinformationsdienste für Endnutzer gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste (ABl. L 272 v. 21.10.2017, S. 1).
4. Alle statischen Daten im Sinne von § 3a Absatz 1 Nummer und Nummer 2 an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Erfüllung seiner Aufgaben insbesondere seiner Berichtspflichten nach § 66 dieses Gesetzes, sowie zur Fortentwicklung von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung intelligenter Verkehrssysteme nach § 4 des Gesetzes über intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern sowie der Erfüllung der Berichtspflicht aus Artikel 10 Absatz 2 der delegierten Verordnung (EU) Nr. 2017/1926.

(2) Der Nationale Zugangspunkt darf Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstaben a) und c) sowie Nummer 2 Buchstabe a) in anonymisierter Form ferner den Bundesministerien für eigene oder in deren Auftrag durchzuführende wissenschaftliche Studien zur Verfügung stellen, wenn die Daten zur Erreichung dieser Zwecke erforderlich sind. Die Bundesministerien dürfen die nach Satz 1 vom Nationalen Zugangspunkt erhaltenen Daten auch Dritten zur Durchführung wissenschaftlicher Studien zur Verfügung stellen, wenn diese ihnen gegenüber die Fachkunde nachgewiesen und die vertrauliche Behandlung der Daten zugesichert haben.

§ 3c

Datenverarbeitung und -löschung

(1) Nach der Übermittlung oder Bereitstellung durch den Nationalen Zugangspunkt erfolgt:

1. bei den in § 3b Absatz 1 Nummer 1, Nummer 2 und Nummer 4 genannten Stellen ein Erfassen, Speichern und Verwenden für die in § 3 a Absatz 1 Nummer 1a); Nummer 1c) sowie Nummer 2a) und b) genannten Datenkategorien,
2. bei den in § 3b Absatz 1 Nummer 3 genannten Stellen ein Erfassen, Speichern und Verwenden sowie eine Übermittlung an Endnutzer für alle in § 3a Absatz 1 Nummer 1 und Nummer 2 genannten Datenkategorien.

(2) Personenbezogene statische oder dynamische Daten zum Anbieter oder zur Person des Beförderers sind gemäß Artikel 17 der Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom

27.04.2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutzgrundverordnung) zu löschen. Dies gilt nach Artikel 17 Absatz 1 Buchstabe a) der Datenschutzgrundverordnung insbesondere dann, soweit sie für die Zwecke, für die sie erhoben oder auf sonstige Weise bereitgestellt wurden, nicht mehr benötigt werden. In Bezug auf die nach § 3a Absatz 2 und Absatz 3 aufgeführten Daten kann ein Personenbezug insbesondere bei den zu übermittelnden Adressdaten nach Absatz 1 Nummer 1 a) und Absatz 1 Nummer 2 a) sowie bei den nach § 3a Absatz 1 Nummer 2 b) zu übermittelnden dynamischen Standortdaten nicht ausgeschlossen werden. Für diese Daten gilt:

1. Löschung der beim Nationalen Zugangspunkt gespeicherten personenbezogenen Daten:
   a) der Adressdaten des Unternehmers: bei Kenntnis über Widerruf, Rücknahme oder Erlöschen der Genehmigung oder bei Ablauf ihrer Geltungsdauer sowie
   b) der Adressdaten des Vermittlers bei Kenntnis der Geschäftsaufgabe des Vermittlers.
   c) der dynamischen Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 2b): soweit nicht durch Überschreiben gelöscht mit Ablauf von drei Monaten nach deren Übermittlung.
2. Löschung der bei den in § 3b Absatz 1 Nummer 1 und Nummer 2 genannten Stellen gespeicherten personenbezogenen Daten:
   a) Adressdaten des Unternehmers bei Kenntnis über Widerruf, Rücknahme oder Erlöschen der Genehmigung oder bei Ablauf ihrer Geltungsdauer sowie
   b) Adressdaten des Vermittlers bei Kenntnis der Geschäftsaufgabe des Vermittlers.
   c) dynamische Daten nach § 3a Nummer 2 b): soweit nicht bereits durch Überschreiben gelöscht mit Ablauf von drei Monaten nach deren Übermittlung.
3. Löschung der bei Dritten nach § 3b Absatz 1 Nummer 3 gespeicherten personenbezogenen Daten:
   a) Adressdaten des Unternehmers bei Widerruf, Rücknahme oder Erlöschen der Genehmigung oder bei Ablauf ihrer Geltungsdauer,
   b) Adressdaten des Vermittlers bei Kenntnis der Geschäftsaufgabe des Vermittlers
   c) dynamische Standortdaten nach § 3a Absatz 1 Nummer 2 b): unverzüglich nach Übermittlung einer Reiseinformation an den Endnutzer sowie
   d) sämtliche personenbezogenen Daten unverzüglich bei Entzug der Zulassung der Datenverwendung durch den Nationalen Zugangspunkt.
4. Löschung der beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Rahmen der Verwendung nach § 3b Absatz 1 Nummer 4 gespeicherten personenbezogenen Daten: ein Jahr nach Erfüllung der jeweiligen Berichtspflicht.
5. Löschung der bei sonstigen Bundesministerien im Rahmen der Verwendung nach § 3b Absatz 2 gespeicherten personenbezogenen Daten: ein Jahr nach Abschluss der wissenschaftlichen Erhebung.“

5. § 8 wird wie folgt geändert:
   a) In Absatz 3 Satz 1 werden nach dem Wort „ausreichenden“ die Wörter „und umweltverträglichen“ eingefügt.
   b) In Absatz 3a Satz 1 werden nach dem Wort „wirtschaftlichen“ die Wörter „, umweltverträglichen und die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse berücksichtigenden“ eingefügt.
6. In § 8b Absatz 6 Satz 1 werden die Wörter „vom Beginn“ durch die Wörter „von Beginn an“ ersetzt.
7. § 9 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
   a) Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 3a eingefügt:
      „3a. bei einem Linienbedarfsverkehr mit Kraftfahrzeugen abweichend von Nummer 3 für die Einrichtung, das Gebiet, in dem der Verkehr durchgeführt wird, und den Betrieb,“.

b) In Nummer 5 werden nach den Wörtern „unter Angabe ihrer amtlichen Kennzeichen“ die Wörter „und ergänzend bei einem gebündelten Bedarfsverkehr für das Gebiet, in dem der Verkehr durchgeführt wird“ eingefügt.

8. § 11 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 3 Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Wird eine Genehmigung gemäß § 9 Absatz 2 für mehrere Linien gebündelt erteilt, ist die Genehmigungsbehörde zuständig, in deren Bezirk die Mehrzahl der Linien betrieben werden soll.“

b) Absatz 4 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Soll ein Straßenbahn-, Obus- oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen in mehreren Ländern betrieben werden, so ist Absatz 3 Satz 1, 2 und 4 entsprechend anzuwenden.“

9. § 12 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Satz 1 wird wie folgt geändert:

aa) Nummer 1 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:

„c) eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung des Ziels der vollständigen Barrierefreiheit des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan (§ 8 Absatz 3 Satz 3),“.

bb) Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 3a eingefügt:

„3a. bei einem Linienbedarfsverkehr mit Kraftfahrzeugen abweichend von Nummer 3

a) eine Übersichtskarte, in der das beantragte Gebiet und alle in dem Gebiet bereits vorhandenen Verkehre entsprechend den Vorgaben in Nummer 2 Buchstabe a eingezeichnet sind,

b) Angaben über die Anzahl, die Art und das Fassungsvermögen der zu verwendenden Fahrzeuge und

c) Beförderungsentgelte und Bedienzeiten;“.

cc) Nummer 4 wird wie folgt geändert:

aaa) In Buchstabe b wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

bbb) Folgender Buchstabe c wird angefügt:

„c) und ergänzend bei einem gebündelten Bedarfsverkehr eine Übersichtkarte, in der das Gebiet, in dem der Verkehr durchgeführt werden soll, eingezeichnet ist.“

b) Folgender Satz wird angefügt:

„Zusätzlich soll der Antrag bei einem Personenfernverkehr geeignete Unterlagen enthalten, aus denen sich ergibt, dass die zuständigen Stellen vor Ort den beantragten Haltestellen zugestimmt haben.“

10. Nach § 13 Absatz 5 wird folgender Absatz 5a eingefügt:

„(5a) Bei einem gebündelten Bedarfsverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, dass durch die Ausübung des beantragten Verkehrs die Verkehrseffizienz im beantragten Bediengebiet nicht mehr sichergestellt ist. Hierbei sind für den Bezirk der Genehmigungsbehörde von dieser zu berücksichtigen:

1. die Festsetzung zu der zulässigen Höchstzahl der genehmigungsfähigen Fahrzeuge der zuständigen Behörde und
2. die Anzahl der bereits genehmigten Fahrzeuge im gebündelten Bedarfsverkehr.“

11. In § 14 Absatz 5 Satz 2 wird die Angabe „§ 13 Absatz 2“ durch die Angabe „§ 42a Satz 3“ ersetzt.

12. § 17 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

    a) In Nummer 7 werden nach dem Wort „Linienführung“ die Wörter „oder bei Linienbedarfsverkehr das Gebiet, in dem der Verkehr betrieben wird“ eingefügt.

    b) In Nummer 8 werden nach dem Wort „Kraftfahrzeuge“ die Wörter „und ergänzend bei einem gebündelten Bedarfsverkehr das Gebiet, in dem der Verkehr durchgeführt wird“ eingefügt.

13. In § 18 Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „im Amtsblatt der Europäischen Union“ durch die Wörter „auf der Internetseite der zuständigen Genehmigungsbehörde“ ersetzt.

14. § 20 wird wie folgt geändert:

    a) In Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „eines“ die Wörter „Straßenbahn-, Obusverkehrs oder“ eingefügt.

    b) In Absatz 2 Satz 2 Nummer 5 werden nach dem Wort „Linienführung“ die Wörter „oder beim Linienbedarfsverkehr das Gebiet, in dem der Verkehr betrieben wird“ eingefügt.

15. § 23 wird wie folgt geändert:

    a) Der Wortlaut wird Absatz 1.

    b) Die folgenden Absätze 2 und 3 werden angefügt:

    „(2) Abweichend von Absatz 1 kann der Unternehmer im Falle eines Unfalls mit einem Kraftomnibus, den er im Linienverkehr mit einer Wegstrecke von mindestens 250 Kilometern oder im Gelegenheitsverkehr einsetzt, die Haftung auf höchstens 1 200 Euro je Gepäckstück beschränken, soweit der Schaden nicht auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit beruht.

    (3) Im Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen ist ein Haftungsausschluss für beschädigte oder abhandengekommene Mobilitätshilfen nicht zulässig.“

16. In § 31 Absatz 1 wird nach dem Wort „Trägers“ das Wort „der“ gestrichen.

17. Dem § 39 Absatz 6 wird folgender Satz angefügt:

    „Zuständig ist die Genehmigungsbehörde, in deren Bezirk der Unternehmer seinen Betriebssitz hat.“

18. § 40 wird wie folgt geändert:

    a) Nach Absatz 2 Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

    „Als geringfügig sind auch Fahrplanänderungen anzusehen, die durch Baustellen verursacht werden und nicht länger als sechs Monate gelten.“

    b) Absatz 4 Satz 4 wird aufgehoben.

19. In § 42a Satz 1 werden nach den Wörtern „des Linienverkehrs nach § 43“ die Wörter „oder zum Linienbedarfsverkehr nach § 44“ eingefügt.

20. § 42b wird wie folgt gefasst:

„§ 42b

Technische Anforderungen

Im innerdeutschen Personenfernverkehr dürfen nur Kraftomnibusse eingesetzt werden, die

1. einer der folgenden Vorschriften entsprechen:

    a) Anhang VII zu der Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und

97/27/EG (ABl. L 42 vom 13.2.2002, S. 1; L 125 vom 21.5.2003, S. 14) in der jeweils zum Zeitpunkt der Erstzulassung des jeweiligen Kraftomnibusses geltenden Fassung oder

b) Anhang 8 der Regelung Nr. 107 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UN/ECE) – Einheitliche Bestimmungen für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M2 oder M3 hinsichtlich ihrer allgemeinen Konstruktionsmerkmale (ABl. L 255 vom 29.9.2010, S. 1) in der jeweils zum Zeitpunkt der Erstzulassung des jeweiligen Kraftomnibusses geltenden Fassung und

2. mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzer ausgerüstet sind.“

21. § 44 wird wie folgt gefasst:

„§ 44

Linienbedarfsverkehr

Als Linienverkehr gemäß § 42, der öffentlicher Personennahverkehr gemäß § 8 Absatz 1 ist, gilt auch der Verkehr, der der Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes und festgelegter Bedienzeiten dient (Linienbedarfsverkehr). Es kommen ausschließlich Beförderungsentgelte und -bedingungen im Rahmen der Vorgaben des Aufgabenträgers im Nahverkehrsplan, im öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder der Vorabbekanntmachung zur Anwendung. Für Beförderungen im Linienbedarfsverkehr kann nur höchstens ein pauschaler Zuschlag je Fahrt nach Maßgabe von Satz 2 erhoben werden.“

22. § 45 Absatz 2 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 2 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

b) Folgende Nummer 3 wird angefügt:

„3. § 40 gilt nicht für den Linienbedarfsverkehr.“

23. § 46 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird die Angabe „§§ 42, 42a und 43“ durch die Angabe „§§ 42, 42a, 43 und 44“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 3 wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt.

bb) Folgende Nummer 4 wird angefügt:

„4. gebündelter Bedarfsverkehr (§ 50).“

c) In Absatz 3 wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und werden nach dem Wort „Mietwagenverkehr“ die Wörter „oder den gebündelten Bedarfsverkehr“ eingefügt.

24. In § 47 Absatz 2 Satz 1 werden nach dem Wort „nur“ die Wörter „an behördlich zugelassenen Stellen und“ eingefügt.

25. § 49 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden nach der Angabe „§ 47“ die Wörter „und nicht gebündelter Bedarfsverkehr nach § 50“ eingefügt.

bb) In Satz 3 wird das Wort „fernmündlich“ gestrichen und wird das Wort „Beförderungsauftrages“ durch das Wort „Beförderungsauftrag“ ersetzt.

cc) In Satz 4 wird das Wort „Der“ durch das Wort „Den“ ersetzt und werden nach dem Wort „buchmäßig“ die Wörter „oder elektronisch (auch mittels appbasierten Systems)“ eingefügt.

dd) In Satz 5 werden nach dem Wort „Taxenverkehr“ die Wörter „oder dem gebündelten Bedarfsverkehr“ eingefügt.

ee) In Satz 6 werden nach dem Wort „Taxen“ die Wörter „und dem gebündelten Bedarfsverkehr“ eingefügt.

b) Folgender Absatz 5 wird angefügt:

„(5) Die Genehmigungsbehörde kann für Gemeinden mit großer Flächenausdehnung Einzelheiten für die Genehmigung von Ausnahmen von der Pflicht zur Rückkehr an den Betriebssitz ohne neuen Beförderungsauftrag an einen anderen Abstellort als den Betriebssitz festlegen. Hierbei ist eine Mindestwegstrecke von 15 Kilometern zwischen Hauptsitz und Abstellort oder bei mehreren Abstellorten zwischen diesen zu Grunde zu legen. Die Genehmigungsbehörde kann insbesondere Regelungen treffen über

1. die Anforderungen an den Abstellort und
2. die zulässige Anzahl von Abstellorten.“

26. § 50 wird wie folgt gefasst:

„§ 50

Gebündelter Bedarfsverkehr

(1) Gebündelter Bedarfsverkehr ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, bei der mehrere Beförderungsaufträge entlang ähnlicher Wegstrecken gebündelt ausgeführt werden. Der Unternehmer darf die Aufträge ausschließlich auf vorherige Bestellung ausführen. Die Genehmigungsbehörde kann, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern, bestimmen, dass Fahrzeuge des gebündelten Bedarfsverkehrs nach Ausführung der Beförderungsaufträge unverzüglich zum Betriebssitz oder zu einem anderen geeigneten Abstellort zurückkehren müssen, es sei denn, die Fahrer haben vor oder während der Fahrt neue Beförderungsaufträge erhalten. Die Annahme, die Vermittlung und die Ausführung von Beförderungsaufträgen, das Bereithalten gebündelter Bedarfsverkehre sowie Werbung für gebündelte Bedarfsverkehre dürfen weder allein noch in ihrer Verbindung geeignet sein, zur Verwechslung mit dem Taxen- oder dem Mietwagenverkehr zu führen. Den Taxen und Mietwagen vorbehaltene Zeichen und Merkmale dürfen für den gebündelten Bedarfsverkehr nicht verwendet werden. Die §§ 21 und 22 sind nicht anzuwenden.

(2) Im gebündelten Bedarfsverkehr dürfen Personen nur innerhalb der Gemeinde befördert werden, in der der Unternehmer seinen Betriebssitz hat. Die Genehmigungsbehörde kann die Beförderung von Personen im gebündelten Bedarfsverkehr zeitlich oder räumlich beschränken, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern. Sie kann im Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden und dem Aufgabenträger die Beförderung außerhalb der Betriebssitzgemeinde gestatten und einen größeren Bezirk festsetzen.

(3) Im Stadt- und im Vorortverkehr ist von der Genehmigungsbehörde im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger eine Quote für den Anteil an gebündelten Beförderungsaufträgen festzulegen, der in einem bestimmten Zeitraum innerhalb des Gebietes zu erreichen ist, in dem der Verkehr durchgeführt wird (Bündelungsquote). Grundlage für die Berechnung der Bündelungsquote ist die Beförderungsleistung im Verhältnis der zurückgelegten Personenkilometer zu den zurückgelegten Fahrzeugkilometern. Der Aufgabenträger führt zur Feststellung der Auswirkungen der Bündelungsquote auf die öffentlichen Verkehrsinteressen und die Umweltverträglichkeit ein Monitoring durch. Der Beobachtungszeitraum beträgt höchstens fünf Jahre nach erteilter Genehmigung.

(4) Die Genehmigungsbehörde kann zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen Einzelheiten zur Rückkehrpflicht und weitere Anforderungen an den gebündelten Bedarfsverkehr in Bezug auf die Festsetzung von Bündelungsquoten regeln. Es können Regelungen getroffen werden über

1. die Pflicht zur unverzüglichen Rückkehr zum Betriebssitz oder zu einem anderen Abstellort,
2. die Anforderungen an den Abstellort sowie

3. eine zu erreichende Bündelungsquote außerhalb des Stadt- und Vorortverkehrs.

Die Genehmigungsbehörde kann unter den Voraussetzungen des Satzes 1 darüber hinaus Vorgaben zu Sozialstandards im gebündelten Bedarfsverkehr festlegen."

27. Nach § 51 Absatz 1 Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Abweichend von Satz 2 Nummer 1 können für den Taxenverkehr, bei dem Beförderungen auf Bestellung durchgeführt werden, auch Regelungen über Mindest- und Höchstpreise und Festpreise für bestimmte Fahrtstrecken, beispielsweise vom oder zum Flughafen, Bahnhof, Messegelände, festgelegt werden."

28. § 51a wird wie folgt gefasst:

„§ 51a

Beförderungsentgelte im Verkehr mit Mietwagen und im gebündelten Bedarfsverkehr

(1) Die Genehmigungsbehörde kann Regelungen zur Unterbindung des Anbietens von Leistungen zu nicht marktgerechten Preisen für den Verkehr mit Mietwagen festlegen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern. Die Festlegung kann insbesondere Mindestbeförderungsentgelte vorsehen.

(2) Die Genehmigungsbehörde muss für den gebündelten Bedarfsverkehr Regelungen über Mindestbeförderungsentgelte vorsehen, die einen hinreichenden Abstand zu den Beförderungsentgelten des jeweiligen öffentlichen Personennahverkehrs sicherstellen. Sie kann darüber hinaus Folgendes festlegen:

1. Höchstbeförderungsentgelte sowie
2. den Zeitpunkt, zu dem die behördlich festgelegten Entgelte zur Anwendung kommen sollen.

(3) Die Genehmigungsbehörde hat vor der Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten nach Absatz 2 Satz 1 die jeweiligen Aufgabenträger, die im Bezirk der Genehmigungsbehörde tätig werdenden Unternehmen des gebündelten Bedarfsverkehrs und die Industrie- und Handelskammern anzuhören. Bei der Festsetzung von Höchstbeförderungsentgelten nach Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 ist § 39 Absatz 2 entsprechend anzuwenden.

(4) Für die Anwendung der Beförderungsentgelte durch den Unternehmer gilt § 39 Absatz 3 entsprechend mit der Maßgabe, dass Mindestbeförderungsentgelte nicht unterschritten und Höchstbeförderungsentgelte nicht überschritten werden dürfen."

29. § 53 Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 wird das Wort „und" durch ein Komma ersetzt.

b) In Nummer 2 wird der Punkt am Ende durch das Wort „und" ersetzt.

c) Folgende Nummer 3 wird angefügt:

„3. § 42b."

30. § 57 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 11 wird der Punkt am Ende durch ein Semikolon ersetzt.

b) Folgende Nummer 12 wird angefügt:

„12. über die in § 3a genannte Verpflichtung zur Bereitstellung dort genannter Daten durch den Unternehmer und den Vermittler sowie zu deren Verwendung hinsichtlich

a) Art und Inhalt der bereitzustellenden Daten und Datenformate,

b) Art und Weise der Erfüllung,

c) technischen Anforderungen und Interoperabilität,

d) Zulassung von Dritten zur Bereitstellung und Nutzung des Nationalen Zugangspunktes,

e) Nutzungsbedingungen und

f) Regelungen zur Weiterverwendung der Daten durch Dritte zur Bereitstellung multimodaler Mobilitäts- und Reiseinformationsdienste

näher auszugestalten. Hierbei ist das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik anzuhören, soweit die Sicherheit informationstechnischer Systeme betroffen ist.“

31. § 61 Absatz 1 Nummer 3 wird wie folgt geändert:

a) Nach Buchstabe d wird folgender Buchstabe e eingefügt:

„e) die technischen Anforderungen für Kraftomnibusse, die im innerdeutschen Personenfernverkehr eingesetzt werden (§ 42b),“.

b) Die bisherigen Buchstaben e bis g werden die Buchstaben f bis h.

32. In § 64b werden nach dem Wort „Mietwagen“ die Wörter „oder den Betrieb gebündelten Bedarfsverkehrs“ eingefügt.

33. Nach § 64b wird folgender § 64c eingefügt:

„§ 64c

Barrierefreiheit

(1) Beim Verkehr mit Taxen und beim gebündelten Bedarfsverkehr sollen die Aufgabenträger die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel berücksichtigen, eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen. Hierfür ist ab einer Anzahl von 20 Fahrzeugen eine Mindestverfügbarkeit von barrierefreien Fahrzeugen je Unternehmer vorzusehen, für die ein bundesweiter Richtwert von 5 Prozent bezogen auf die Anzahl der von dem Unternehmer betriebenen Fahrzeuge gilt.

(2) Die Genehmigungsbehörde kann Einzelheiten zur Herstellung einer weitgehenden Barrierefreiheit im Hinblick auf die Mindestanzahl vorzuhaltender barrierefreier Fahrzeuge beim Verkehr mit Taxen und beim gebündelten Bedarfsverkehr festlegen, soweit dies keine unzumutbare wirtschaftliche Härte gegenüber dem Unternehmer darstellt. Sie kann darüber hinaus Ausnahmen im Hinblick auf die Mindestanzahl vorzuhaltender barrierefreier Fahrzeuge bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen, soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist.“

34. § 65 wird wie folgt gefasst:

„§ 65

Ausnahmen für Straßenbahnen

Vorschriften, mit denen nachfolgende Richtlinien umgesetzt werden, gelten nicht für Straßenbahnen im Sinne von § 4 Absatz 1 und 2:

1. Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32; L 67 vom 12.3.2016, S. 32), die zuletzt durch den Delegierten Beschluss (EU) 2017/2075 (ABl. L 295 vom 14.11.2017, S. 69) geändert worden ist;

2. Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102; L 59 vom 7.3.2017, S. 41; L 110 vom 30.4.2018, S. 141; L 317 vom 9.12.2019, S. 114), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/1530 (ABl. L 352 vom 22.10.2020, S. 1) geändert worden ist;

3. Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/554 (ABl. L 97 vom 8.4.2019, S. 1) geändert worden ist;
4. Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2020/700 (ABl. L 165 vom 27.5.2020, S. 27) geändert worden ist."

35. § 66 wird wie folgt gefasst:

„§ 66

Berichtspflichten

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur legt mit Ablauf von fünf Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom […] (BGBl. I S. …) dem Deutschen Bundestag einen Bericht in nichtpersonenbezogener Form vor:

1. zur Umsetzung der nach § 57 Absatz 1 Nummer 12 erlassenen Verordnung, insbesondere
   a) zur Vollständigkeit und Zugänglichkeit der nach § 3a bereitzustellenden Daten, auch im Hinblick auf die regelmäßige Öffnung von Schnittstellen zur Verknüpfung von Informationssystemen;
   b) zur Anzahl der Dienstleistungsangebote, die sich nach der umfassenden Bereitstellung von Mobilitätsdaten entwickelt haben oder sich in der Entwicklung befinden;
   c) zu Marktbarrieren im Hinblick auf die Weiterverwendungsmöglichkeit von Daten nach § 3b und
   d) zu Vorschlägen hinsichtlich der Verbesserung der Nutzung von Daten;
2. zur Umsetzung der in § 64c Absatz 1 und 2 niedergelegten Vorgaben und deren Wirksamkeit.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann insbesondere Vorschläge zur Verbesserung der Nutzung der Daten unterbreiten. Den Ländern, Kommunen, den Verbraucherschutzverbänden, Verbänden für Menschen mit Behinderungen, dem oder der Beauftragten der Bundesregierung für Menschen mit Behinderungen, dem oder der Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit sowie den betroffenen Wirtschaftskreisen wird Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

(2) Die Bundesregierung legt mit Ablauf von fünf Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom […] (BGBl. I S. …) dem Deutschen Bundestag einen Bericht in nichtpersonenbezogener Form zu den mit der Einführung der neuen Verkehrsformen verfolgten Zielen und deren Auswirkungen auf die Umweltverträglichkeit vor. Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend."

Artikel 2

Änderung Regionalisierungsgesetzes

Dem § 2 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378), das zuletzt durch Artikel 5 des Gesetzes vom 14. Juli 2020 (BGBl. I S. 1683) geändert worden ist, wird folgender Satz angefügt:

„Der Verkehr mit Taxen ist öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes, wenn er die in Satz 1 genannte Verkehrsnachfrage zur Beseitigung einer räumlichen oder zeitlichen Unterversorgung befriedigt."

Artikel 3

Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

§ 2 des Straßenverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 26. November 2020 (BGBl. I S. 2575) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Absatz 3 Satz 4 wird wie folgt gefasst:

   „Außerdem kann ein Fachkundenachweis verlangt werden."

2. In Absatz 13 Satz 1 wird das Wort „Ortskenntnisse" durch das Wort „Fachkundenachweise" ersetzt.

Artikel 4

Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung

Die Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 24 der Verordnung vom 16. November 2020 (BGBl. I S. 2704) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 10 Absatz 1 Satz 1 Nummer 9 Spalte „Auflagen" wird wie folgt geändert:
   a) In Nummer 1 Satz 1 wird das Wort „und" durch ein Komma ersetzt und werden nach der Angabe „43" die Wörter „und 44" eingefügt.
   b) In Nummer 2.3 wird das Wort „und" durch ein Komma ersetzt und werden nach der Angabe „43" die Wörter „und 44" eingefügt.
2. § 48 wird wie folgt geändert:
   a) Absatz 4 Nummer 7 wird wie folgt geändert:
      aa) In dem Satzteil vor Satz 2 werden die Wörter „erforderlichen Ortskenntnisse" durch die Wörter „erforderliche Fachkunde besitzt" ersetzt und werden die Wörter „in dem Gebiet besitzt, in dem Beförderungspflicht besteht" gestrichen.
      bb) In Satz 3 wird das Wort „Ortskundeprüfung" durch das Wort „Fachkundeprüfung" ersetzt.
   b) Absatz 6 wird aufgehoben.
   c) Die bisherigen Absätze 7 bis 10 werden die Absätze 6 bis 9.
   d) In dem neuen Absatz 7 werden die Wörter „erforderlichen Ortskenntnisse" durch die Wörter „erforderliche Fachkunde" ersetzt.
   e) In dem neuen Absatz 8 Satz 2 wird das Wort „Ortskenntnisse" durch das Wort „Fachkunde" ersetzt.
3. In § 49 Absatz 1 Nummer 16 werden die Wörter „der räumliche Geltungsbereich," gestrichen.
4. In § 51 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe n werden die Wörter „der räumliche Geltungsbereich," gestrichen.
5. In § 52 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe m werden die Wörter „der räumliche Geltungsbereich," gestrichen.
6. § 76 Nummer 14 wird wie folgt geändert:
   a) In Satz 1 werden nach der Angabe „1. September 2002" die Wörter „und bis zum … [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 7 Absatz 3 dieses Gesetzes]" eingefügt.

b) In Satz 2 wird die Angabe „1.September 2002“ durch die Wörter „… [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 7 Absatz 3 dieses Gesetzes]“ und die Angabe „31. Dezember 2002“ durch die Wörter „… [einsetzen: Datum ca. vier Monate nach Inkrafttreten nach Artikel 7 Absatz 3 dieses Gesetzes]“ ersetzt.

c) Folgender Satz wird angefügt:

„Inhaber eines Führerscheins zur Fahrgastbeförderung, der vor dem … [einsetzen: Datum des Inkrafttretens nach Artikel 7 Absatz 3 dieses Gesetzes] ausgestellt wurde, sind auch berechtigt, Personenkraftwagen im gebündelten Bedarfsverkehr und im Linienbedarfsverkehr zu führen.“

7. In Anlage 8 Abschnitt IV (Muster für den Führerschein zur Fahrgastbeförderung (Muster 4)) wird die vordere Außenseite wie folgt geändert:

a) Nach der Angabe „43“ werden ein Komma und die Angabe „44“ eingefügt.

b) Nach dem vierten Spiegelstrich wird folgender Spiegelstrich eingefügt:

„– einen Personenkraftwagen im gebündelten Bedarfsverkehr (§ 50 des Personenbeförderungsgesetzes) *)“.

8. In Anlage 9 Abschnitt B (Liste der Schlüsselzahlen) in der Tabelle in Abschnitt II (nationale Schlüsselzahlen) in Nummer 17 in der Spalte „Schlüsselzahl“ in Nummer 3 wird die Angabe „§§ 42 und 43“ durch die Angabe „§§ 42, 43 und 44“ ersetzt.

Artikel 5

Änderung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr

Die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 21. Juni 1975 (BGBl. I S. 1573), die zuletzt durch Artikel 483 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:

a) Die Angabe zum 3. Abschnitt 3. Titel wird wie folgt gefasst:

„3. Titel

Taxen, Mietwagen und gebündelter Bedarfsverkehr“.

b) Nach der Angabe zu § 28 wird folgende Angabe eingefügt:

„§ 28a Navigationsgerät“.

c) Die Angabe zu § 31 wird wie folgt gefasst:

„§ 31 Fahrzeuge mit einer Genehmigung für den Taxen-, Mietwagenverkehr und den gebündelten Bedarfsverkehr“.

d) Nach der Angabe zu Anlage 3 werden die folgenden Angaben eingefügt:

„Anlage 3a Abmessungen und Beschriftung des Ordnungsnummern-Schildes für Mietwagen

Anlage 3b Abmessungen und Beschriftung des Ordnungsnummern-Schildes für gebündelte Bedarfsverkehre“.

2. Dem § 27 werden die folgenden Absätze 3 und 4 angefügt:

„(3) Bei Mietwagen ist an der rechten unteren Ecke der Heckscheibe ein nach außen und innen wirkendes Schild nach Anlage 3a mit der Ordnungsnummer, die die Genehmigungsbehörde erteilt hat, anzubringen.

(4) Bei gebündelten Bedarfsverkehren nach § 50 des Personenbeförderungsgesetzes ist an der rechten unteren Ecke der Heckscheibe ein nach außen und innen wirkendes Schild nach Anlage 3b mit der Ordnungsnummer, die die Genehmigungsbehörde erteilt hat, anzubringen."

3. Nach § 28 Absatz 1 Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Abweichend von Satz 1 ist statt der Ausrüstung mit einem beleuchtbaren Fahrpreisanzeiger auch die Ausrüstung mit einem zugelassenen softwarebasierten System möglich."

4. Nach § 28 wird folgender § 28a eingefügt:

„§ 28a

Navigationsgerät

Taxen müssen mit einem dem Stand der Technik entsprechenden Navigationsgerät ausgerüstet sein, welches mindestens nachfolgende Funktionen besitzen muss:

1. echtzeitdatenbasierte Streckenführung,
2. Echtzeit-Staumeldungen,
3. Stau- und Sperrungsumfahrungen und
4. umfassendes Sonderzieleverzeichnis.

Als ein dem Stand der Technik entsprechendes Navigationsgerät gilt auch ein softwarebasiertes System mit den oben genannten Funktionen auf einem entsprechenden Endgerät."

5. Nach § 30 Absatz 1 Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Anstelle des Wegstreckenzählers ist die Ausrüstung mit einem zugelassenen softwarebasierten System möglich."

6. § 31 wird wie folgt geändert:

a) In der Überschrift werden die Wörter „und Mietwagenverkehr" durch die Wörter „, Mietwagenverkehr und gebündelten Bedarfsverkehr" ersetzt.

b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 1 werden die Wörter „Taxen- und Mietwagenverkehr" durch die Wörter „Taxenverkehr und mindestens einen weiteren Gelegenheitsverkehr nach § 49 Absatz 4 oder § 50 des Personenbeförderungsgesetzes" ersetzt.

bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:

„Für Fahrzeuge, die für den Mietwagenverkehr und gebündelten Bedarfsverkehr genehmigt sind, gelten die §§ 25, 27 Absatz 3 und 4 und § 30."

cc) Der neue Satz 3 wird wie folgt gefasst:

„Wird Mietwagen- oder gebündelter Bedarfsverkehr ausgeführt, darf das Taxischild nach § 26 Absatz 1 Nummer 2 nicht gezeigt werden."

7. In § 37 Absatz 1 werden nach dem Wort „angezeigte" die Wörter „oder im Rahmen des Bestellvorgangs vereinbarte" eingefügt.

8. Nach Anlage 3 wird folgende Anlage 3a eingefügt:

„Anlage 3a (§ 27 Abs. 3)

Abmessungen und Beschriftung des Ordnungsnummern-Schildes für Mietwagen

Breite	150 mm
Höhe	70 mm
Schrifthöhe	50 mm
Strichstärke	6 mm
Waagerechter Abstand der Ziffern voneinander	5 mm
Farbe der Schrift	weiß
Farbe des Untergrunds	blau

(Inhalt: nicht darstellbares Ordnungsnummern-Schild)“.

9. Nach Anlage 3a wird folgende Anlage 3b eingefügt:

„Anlage 3b (§ 27 Abs. 4)

Abmessungen und Beschriftung des Ordnungsnummern-Schildes für gebündelte Bedarfsverkehre

Breite	150 mm
Höhe	70 mm
Schrifthöhe	50 mm
Strichstärke	6 mm
Waagerechter Abstand der Ziffern voneinander	5 mm
Farbe der Schrift	weiß
Farbe des Untergrunds	grün

(Inhalt: nicht darstellbares Ordnungsnummern-Schild)“.

Artikel 6

Bekanntmachungserlaubnis

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann den Wortlaut des Personenbeförderungsgesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 7

Inkrafttreten

(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 am Tag nach der Verkündung in Kraft.

(2) In Artikel 1 § 3a Absatz 1 tritt

1. Nummer 1 Buchstabe a mit Ablauf von vier Wochen nach dem Tag der Verkündung dieses Gesetzes in Kraft;
2. Nummer 1 Buchstabe c und Nummer 2 Buchstabe a zum 1. Januar 2022 in Kraft;
3. Nummer 1 Buchstabe b und Nummer 2 Buchstabe b zum 1. Juli 2022 in Kraft.

(3) Die Artikel 4 und 5 treten am zweiten Tag nach der Verkündung dieses Gesetzes in Kraft.

Berlin, den 26. Januar 2021

Ralph Brinkhaus, Alexander Dobrindt und Fraktion
Dr. Rolf Mützenich und Fraktion

Begründung

A. Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

1. Im Verkehrssektor entstehen durch die Digitalisierung zunehmend Plattform-basierte Geschäftsmodelle, die eine bedarfsgerechte und gebündelte Vermittlung von Mobilitätsdienstleistungen möglich machen. Auf diese Weise entsteht die Möglichkeit, Fahrten und Fahrzeuge mit anderen, meist fremden Mitreisenden zu teilen. Durch Suchfunktionen und digitale Verknüpfung mehrerer Angebote können attraktive Angebote mit hoher Dienstleistungsqualität „on demand“ aufgebaut werden, die eine stärkere Flexibilisierung der Mobilität als der noch weitgehend fahrplangebundene Nahverkehr ermöglichen.

In den vergangenen Jahren haben viele neue digital basierte Angebote den Personenbeförderungsmarkt erreicht, die von der Echtzeitdarstellung des Fahrplans über den App-basierten Buchungs- und Bezahlprozess bis hin zu neuartigen flexiblen Bedienformen reichen. Zunehmend drängen On-demand-Verkehre mit Kleinbussen (bis zu 9-Sitzen) auf den deutschen Verkehrsmarkt. Per Smartphone-App können Fahrgäste ihre Fahrtwünsche unter Angabe des Abfahrts- und Ankunftsortes sowie der Anzahl der mitfahrenden Personen angeben. Ein Algorithmus berechnet sodann die individuelle Route des Busses und bündelt verschiedene Fahrtwünsche entsprechend dem angemeldeten Bedarf und integriert diese unmittelbar in das Navigationssystem des jeweiligen Fahrzeugs. Die Bezahlung erfolgt grundsätzlich digital über die App, wobei auch andere technische Lösungen denkbar sind (z. B. e-Ticketkompatibilität der Fahrzeuge, was eine Nutzung etwa mit einer Monatskarte ermöglichen würde).

Liegen die Voraussetzungen für eine genehmigungsfreie Personenbeförderung nicht vor, unterliegt die entgeltliche Beförderung von Personen den Bestimmungen des PBefG. Die gewerbliche Personenbeförderung ist dabei nur innerhalb der im PBefG geregelten Verkehrsarten Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Taxi oder Mietwagen zulässig und stellt diese unter Genehmigungsvorbehalt. Verkehrsarten, die umfassende öffentliche Pflichten (wie Tarifbindung, Betriebs- und Beförderungspflicht) treffen, sollen im Gegenzug an anderer Stelle von Privilegierungen profitieren. So wird ein Level-Playing-Field hergestellt. Die neuen digitalbasierten und bedarfsgerechten Mobilitätsangebote sind den gesetzlich vorgegebenen Verkehrsarten des PBefG nicht immer eindeutig zuzuordnen (sog. grauer Bereich). 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, denen er am meisten entspricht. Zwischen den einzelnen Genehmigungsbehörden in Deutschland besteht eine zum Teil divergierende Anwendungspraxis, die Unsicherheiten bei den Betreibern der neuen Mobilitätsdienste verursacht.

Vor diesem Hintergrund brauchen neue bedarfsgerechte digitale Mobilitätsangebote eine rechtssichere Genehmigungsgrundlage.

2. Für den Vollzug des Personenbeförderungsgesetzes sind die Länder bzw. die von den Ländern benannten Behörden (Genehmigungsbehörden, Aufgabenträger) zuständig. Mit dem Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) wurde das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gemäß § 66 PBefG verpflichtet, dem Deutschen Bundestag einen Bericht vorzulegen, ob die mit diesem Gesetz verfolgten Ziele erfüllt wurden. Das BMVI hat diesen Evaluierungsbericht am 13.02.2017 vorgelegt (BT-Drs. 18/11160). Grundlage des Berichtes waren u. a. die Stellungnahmen der Länder und der kommunalen Spitzenverbände sowie der Branchenverbände. Die im Rahmen der Evaluierung von den beteiligten Akteuren mitgeteilten Hinweise haben ergeben, dass einige Regelungen Schwierigkeiten in der Vollzugspraxis bereiten und gesetzliche Klarstellungen notwendig machen. Der vorliegende Gesetzentwurf trägt diesen Hinweisen und den Erfahrungen der Vollzugspraxis im erforderlichen Maße Rechnung.

II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs

Durch Änderungen des PBefG werden die Regelungen zum sachlichen Anwendungsbereich, zum Linienverkehr sowie zum Verkehr mit Taxen und Mietwagen angepasst. Insbesondere werden zwei neue Verkehrsformen eingeführt, die jeweils eigene Rechtsgrundlagen erhalten: Der „Linienbedarfsverkehr“ (§ 44) und der „gebündelte Bedarfsverkehr“ (§ 50) als neue Gelegenheitsverkehrsform. Zudem wird für Unternehmer im Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen und für Vermittler, die nicht Beförderer im Sinne des PBefG sind, eine Pflicht zur Bereitstellung statischer und dynamischer Mobilitätsdaten eingeführt, die insbesondere Zwecken der Aufsicht und Kontrolle durch die zuständigen Behörden dient. Die Änderungen sind dabei so ausgestaltet, dass zwischen den unterschiedlichen Beförderungsformen ein fairer Ausgleich gewahrt bleibt und die Länder und Kommunen entsprechende Steuerungsmöglichkeiten erhalten.

1) Zur Schaffung von Rechtssicherheit wird hinsichtlich des in § 1 PBefG geregelten sachlichen Geltungsbereichs klargestellt, dass auch die digitale Vermittlung von Fahrten, die selbst als Beförderungsleistung einzustufen ist, genehmigungspflichtig ist und somit den Regelungen des PBefG unterliegt (§ 1 Absatz 1a). Wann die digitale Vermittlung von Fahrten selbst als Beförderungsleistung einzustufen ist, wird klar definiert. Die reine Vermittlung von Fahrten, z. B. durch Taxizentralen, fällt künftig zwar in den Anwendungsbereich des PBefG, unterliegt aber nicht der Genehmigungspflicht (§ 1 Absatz 1).

2) Durch einen dynamischen Verweis in § 1 Absatz 2 Nummer 1 PBefG auf die Höhe der Wegstreckenentschädigung des § 5 Absatz 2 Satz 1 Bundesreisekostengesetz wird die genehmigungsfreie Mitnahme von Personen in Personenkraftwagen eindeutig festgelegt. Demnach ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen nicht genehmigungspflichtig und unterliegt nicht den Regelungen des PBefG, solange das Gesamtentgelt aller Fahrgäste den Höchstbetrag von 30 Cent pro zurückgelegten Kilometer nicht überschreitet. Dabei sind unverändert auch mittelbare Entgelte (wirtschaftliche Vorteile) zu berücksichtigen.

3) Es wird eine Pflicht für personenbefördernde Unternehmer im Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen sowie von Vermittlern solcher Leistungen zur Bereitstellung von statischen und dynamischen Mobilitätsdaten zu Aufsichts- und Kontrollzwecken eingeführt und um datenbasierte intelligente digitale Verkehrsdienste und einen effizienteren Verwaltungsvollzug zu ermöglichen. Der Begriff der „Mobilitätsdaten“ erfasst dabei jedenfalls Informationen über die Routen, Haltepunkte, Fahrpläne, Positionen in Echtzeit, Preise, Verfügbarkeit und Barrierefreiheit. Die Spezifika der Art und des Umfangs der bereitzustellenden Daten, der Art und Weise der Bereitstellung, der technischen Anforderungen etc. werden durch Rechtsverordnung festgelegt. Grundsätzlich sollen die Mobilitätsdaten über den NAP bereitgestellt werden, die zuständigen Verwaltungsbehörden erhalten die Möglichkeit, über den NAP auf die Daten der Unternehmer und Plattformbetreiber zurückzugreifen.

4) Durch einen neuen § 44 PBefG wird die neue Verkehrsform „Linienbedarfsverkehr“ eingeführt, um eine reguläre Genehmigungsfähigkeit bedarfsgesteuerter Linienverkehre kommunaler und privater Verkehrsunternehmen unter dem Dach des Öffentlichen Personennahverkehrs sicherzustellen. Sie ist dem Linienverkehr zugeordnet und durch vorgegebene verkehrliche Merkmale gekennzeichnet. So muss die neue Verkehrsform innerhalb eines festgelegten Gebietes ohne festen Linienweg angeboten werden.

5) Um auch außerhalb des Öffentlichen Personennahverkehrs eine reguläre Genehmigungsfähigkeit neuartiger Pooling-Konzepte sicherzustellen, wird durch § 50 die neue Gelegenheitsverkehrsform „gebündelter Bedarfsverkehr“ eingeführt. Gebündelter Bedarfsverkehr darf ausschließlich den Bestellmarkt bedienen und unterliegt nicht der Betriebs- und Beförderungspflicht. Diese Beförderungsleistung darf grundsätzlich nur in der Betriebssitzgemeinde bereitgehalten werden, für eine Bedienung in den an die Betriebssitzgemeinde angrenzenden Bezirken bedarf es des Einvernehmens der vom Bedienungsgebiet betroffenen Genehmigungsbehörden. Um die Auswirkungen der neuen Verkehrsform auf die vorhandenen Verkehre angemessen regulieren zu können, räumt § 50 den Landesregierungen oder – bei einer Übertragung der Verordnungsermächtigung –Kommunen Steuerungsmöglichkeiten ein. So besteht die Verpflichtung auf Grundlage einer bundesweit geltenden Methodik (Personenkilometer/Fahrzeugkilometer) eine zu erreichende Poolingquote für den Stadt- und Vorortverkehr festzulegen, um die Effizienz dieser Verkehre für den jeweiligen Verkehrsraum zu erreichen. Ferner kann ein Preiskorridor (Höchst- und Mindesttarife) festgelegt werden, wobei lediglich die Festlegung eines Mindestpreises zwingend ist, der einen hinreichenden Abstand zu dem jeweils im Öffentlichen Personennahverkehr geltenden Tarif gewährleistet. Die Genehmigung kann versagt werden, wenn durch die Ausübung des beantragten gebündelten Bedarfsverkehrs die

Verkehrseffizienz im beantragten Bediengebiet nicht mehr sichergestellt ist und hierdurch die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden. Hierbei sind die Festsetzung zur zulässigen Höchstzahl der genehmigungsfähigen Fahrzeuge der zuständigen Behörde sowie bereits genehmigten Fahrzeuge im gebündelten Bedarfsverkehr zu berücksichtigen. Die Genehmigungsbehörde kann ferner die Beförderung von Personen im gebündelten Bedarfsverkehr nach § 50 Absatz 2 zeitlich oder räumlich beschränken, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern. Auch Vorgaben zu Sozialstandards können von der Genehmigungsbehörde gemacht werden. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, eine Rückkehrpflicht für das Fahrzeug des auftragslosen gebündelten Bedarfsverkehrs einzuführen.

6) Um das Taxigewerbe regulatorisch zu entlasten, wird den zuständigen Genehmigungsbehörden die Möglichkeit eingeräumt, die Taxitarifpflicht für den Bestellmarkt durch Einführung eines kommunal festgelegten Tarifkorridors (Höchst- und Mindestpreise) zu lockern sowie zu häufig frequentieren Zielen (Messe, Flughafen, Bahnhof etc.) Streckentarife festzulegen. Die Ortskundeprüfung für Taxifahrer wird abgeschafft und eine Pflicht zur Vorhaltung eines dem Stand der Technik entsprechenden Navigationsgeräts eingeführt. Dies schließt App-basierte Softwarelösungen ein, die eine dem Navigationsgerät vergleichbare Funktionalität bieten. Ferner wird im Fahrerlaubnisrecht ein sog. „Kleiner Fachkundenachweis“ für Taxifahrer eingeführt.

7) An der Rückkehrpflicht für auftragslose Mietwagen zum Betriebssitz wird festgehalten. Es wird jedoch die Möglichkeit geschaffen, die Rückkehrpflicht durch Festlegung weiterer Abstellorte ab einer bestimmten Distanz zum Hauptbetriebssitz näher auszugestalten. Um Rechtsunsicherheiten in Bezug auf die Interpretation der Norm zu vermeiden, wird die in § 49 Absatz 4 Satz 4 PBefG enthaltene buchmäßige Erfassung um die Möglichkeit einer elektronischen Erfassung von Auftragseingängen beim Unternehmer (nicht unmittelbar beim Fahrer) ergänzt. Auch App-basierte Auftragseingänge werden hierdurch expressis verbis ermöglicht.

Mit dem Gesetzentwurf sind außerdem Änderungen für die Genehmigungspraxis und Anpassungen mit Blick auf praxistauglichere Zuständigkeitsregelungen verbunden. Ferner wird klargestellt, dass die technischen Anforderungen des § 42b an Kraftomnibusse, die im Personenfernverkehr eingesetzt werden (Ausrüstung mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzer) im innerdeutschen, aber nicht im grenzüberschreitenden Linienverkehr gelten. Zusätzlich besteht geringfügiger redaktioneller Anpassungs- bzw. Änderungsbedarf wie Aktualisierungen von Verweisen auf EU-Recht. Beispielsweise bedarf es einer Anpassung des § 42b, da die dort in Bezug genommene Richtlinie 2001/85/EG inzwischen durch die UNECE-Regelung Nr. 107 ersetzt wurde. Es werden zwei neue Ordnungswidrigkeitstatbestände eingeführt (Verstoß gegen die Standplatzpflicht im Taxenverkehr gemäß § 47 Absatz 1 und Verstoß gegen die technischen Anforderungen an Kraftomnibusse gemäß § 42b).

III. Alternativen

Keine.

1) Bei einem Verzicht auf das Regelungsvorhaben würden die unter I. beschriebenen Rechtsunsicherheiten und divergierende Genehmigungspraktiken bestehen bleiben, was zu einer erheblichen Belastung der Betreiber der neuen Mobilitätsdienste führen und damit eine Verbreitung und Nutzung dieser Dienste erschweren würde.

2) Ohne die gesetzlichen Klarstellungen und redaktionellen Anpassungen würden die Probleme in der Vollzugspraxis bestehen bleiben. Die Änderungen dienen somit der Klarheit und Rechtssicherheit.

IV. Gesetzgebungskompetenz

Die Gesetzgebungskompetenz ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 (Straßen-verkehr, Kraftfahrwesen) des Grundgesetzes. Das Personenbeförderungsgesetz enthält den gesetzlichen Rahmen für den Marktzugang im gewerblichen Straßenpersonenverkehr. Die Unternehmen operieren häufig bundesweit. Unterschiedliche Regelungen durch einzelne Länder würden die Betreiber der neuen Mobilitätsdienste erheblich belasten und zu Schwierigkeiten bei Kontrollen führen. Eine bundesrechtliche Regelung ist deshalb zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit erforderlich. Die vorgenommenen Änderungen bewegen sich in diesem gesetzlichen Rahmen.

Die Gesetzgebungskompetenz für Artikel 2 ergibt sich aus Artikel 106a des Grundgesetzes.

V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen

Der Gesetzentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und mit völkerrechtlichen Verträgen, die Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

VI. Gesetzesfolgen

1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung

Durch die gesetzlichen Klarstellungen trägt das Gesetz zur Rechts- und Verwaltungsvereinfachung bei.

2. Nachhaltigkeitsaspekte

Das Gesetzesvorhaben trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei und ist mit der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung umfassend vereinbar.

Insbesondere der Nachhaltigkeitsindikator „Mobilität. Mobilität sichern – Umwelt schonen“ (SDG 11.2.) wird mit dem Gesetzentwurf positiv beeinflusst. Bedarfsgesteuerte Pooling-Dienste erfüllen eine wichtige Funktion an der Schnittstelle zwischen Individualverkehr und ÖPNV. Mit der regulären Zulassung der neuen Verkehrsformen „Linienbedarfsverkehr“ und „gebündelter Bedarfsverkehr“ wird bewirkt, dass der umweltfreundliche Verkehrsträger ÖPNV sinnvoll ergänzt und insgesamt gestärkt wird. Sie können zur Reduzierung des urbanen Verkehrsaufkommens beitragen und die Versorgung insbesondere ländlicher Räume mit effizienteren Mobilitätsangeboten verbessern. Dies kann zu einer Verlagerung von motorisiertem Individualverkehren zum ÖPNV bzw. gebündelten Bedarfsverkehr beitragen, indem ein Anreiz geschaffen wird, das eigene Auto öfter stehen zu lassen. Hierdurch und durch die Verankerung des Schutzziels der Umweltverträglichkeit im Gesetz werden Umwelt- und Klimaschutz gefördert. Das Regelungsvorhaben gibt mit der Schaffung eigener Rechtsgrund-lagen für die o. g. neuen digital basierten Pooling-Dienste sowie der Pflicht zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten zudem Impulse für innovative Verkehrslösungen und unterstützt damit Innovationen (SDG 9.1) im Verkehrsbereich zur Schaffung nachhaltiger Mobilität.

3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand

Die finanziellen Auswirkungen dieses Gesetzentwurfs auf die Steuereinnahmen der öffentlichen Hand sind geringfügig. Die neu eingeführte Verkehrsform des Linienbedarfsverkehrs soll die klassischen Linienverkehre ergänzen. Dadurch wird absehbar das Verkehrsaufkommen im Linienverkehr steigen. Die Regelung hat nicht das Ziel, klassischen Linienverkehr durch Linienbedarfsverkehr mit kleineren Fahrzeugen zu ersetzen. In Randbereichen ist dies aber heute auch nicht vollständig auszuschließen. Soweit weitere Fahrzeuge aufgrund der Änderungen des PBefG nach § 3 Nummer 6 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes von der Steuer befreit werden, ist mit geringfügigen Kraftfahrzeugsteuermindereinnahmen zu rechnen. Aus der ermäßigten Umsatzbesteuerung von Personenbeförderungsdienstleistungen im Linienbedarfsverkehr, die bislang mit dem Regelsatz besteuert werden, ergeben sich geringfügige Umsatzsteuermindereinnahmen.

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 Haushaltsauswirkungen entstehen.

Im Übrigen werden notwendige Klarstellungen im Gesetzestext vorgenommen. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen dadurch nicht.

4. Erfüllungsaufwand

a) Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger

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

Nach Abs. 1 Abs. 2 Nr. 1 PBefG unterliegen nicht Beförderungen mit Personenkraftwagen, wenn diese unentgeltlich sind oder das Gesamtentgelt den in § 5 Absatz 2 Satz 1 Bundesreisekostengesetz genannten Betrag je Kilometer zurückgelegter Strecke nicht übersteigt, nicht diesem Gesetz.

Diese Regelung betrifft Mitfahrgelegenheiten. Bislang werden Kosten, deren Zahlung von Mitfahrerinnen und Mitfahrer verlangt wird, auf die Betriebskosten des PKW beschränkt, die effektiv durch die Fahrt entstehen.

Mit dem dynamischen Verweis auf den in § 5 Absatz 2 Satz des Bundesreisekostengesetzes (BRKG) genannten Betrag (derzeit: 30 Cent) pro Fahrkilometer wird die genehmigungsfreie Personenbeförderung mit Personenkraftwagen bundeseinheitlich eindeutig festgelegt. § 1 Absatz 1 Satz 2 PBefG bleibt davon unberührt. Mit Gesamtentgelt ist nach wie vor die Summe der von mehreren Beförderten jeweils zu leistenden Einzelentgelte gemeint, die insgesamt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigen dürfen.

Es wird erwartet, dass eine Erleichterung bei der Kalkulation durch Bürgerinnen und Bürger eintritt. Die Entlastungen können derzeit noch nicht beziffert werden.

b) Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft

Die folgenden Angaben zum Erfüllungsaufwand der Wirtschaft basieren auf Dokumentenanalysen und Internet-Recherchen, ergänzt um Angaben durchgeführter Gespräche mit Normadressaten der Verwaltung. Der dargestellte Erfüllungsaufwand umfasst für Befragte derzeit abschätzbare Aufwände, ein Teil der Pflichten konnte auf Basis der Datenlage nicht quantifiziert werden. Darüber hinaus wurden einige Pflichten gemäß den Anhängen IV und V des Leitfadens zur Ermittlung und Darstellung des Erfüllungsaufwandes in Regelungsvorhaben der Bundesregierung ermittelt.

Darstellung der wesentlichen Fallzahlen

Für die Anzahl der ausgeführten Beförderungsanträge für Mietwagen wurden die aktuellen Daten aus der zentralen Bürokratiekostendatenbank Ondea herangezogen (Quelle: Ondea Datenbank: Destatis, Abrufdatum: 04.12.2020). Zusätzlich wurden diese Daten durch Nachfrage bei Verbänden verifiziert. Für die Berechnung wurde entsprechend angenommen, dass insgesamt 85 400 000 Beförderungsanträge pro Jahr gestellt werden (hier: Mietomnibusse, Mietwagen (mit Fahrer)).

Die Anzahl der Mietwagen ergibt sich aus dem Geschäftsbericht 2018/2019 des Bundesverbands Taxi und Mietwagen e. V. In dieser Publikation wird die Anzahl der Mietwagen für das gesamte Bundesgebiet mit 39 593 für das Jahr 2016 beziffert. Im Folgenden wird daher auf diese Angaben zurückgegriffen.

Für die Anzahl an Mietwagenunternehmen wurde ebenfalls auf Daten des Geschäftsberichts 2018/2019 des Bundesverbands Taxi und Mietwagen e. V. zurückgegriffen. Darin wurde angegeben, dass es in Deutschland im Jahr 2016 insgesamt 8 320 Mietwagenunternehmen gab. Für die folgende Berechnung des Erfüllungsaufwands werden daher diese Angaben verwendet.

Für die Anzahl der ausgetauschten Mietwagen pro Jahr lagen keine konkreten Daten vor. Für die Berechnung der Fallzahl wurde zu Grunde gelegt, dass Mietwagen eine durchschnittliche Lebensdauer von 6 Jahren haben (abgeleitet aus der Nutzungsdauer von Personenkraftwagen gemäß AfA-Tabelle für den Wirtschaftszweig „Personen- und Güterbeförderung (im Straßen- und Schienenverkehr)“ des BMF von 6 Jahren). Unter der Annahme, dass es in Deutschland insgesamt 39 593 Mietwagen gibt (siehe obige Erläuterungen zur Anzahl der Mietwagen), wird daher von 6 599 Mietwagen (39 593 Mietwagen / 6 Jahre = 6 599 Mietwagen / Jahr) ausgegangen, die pro Jahr ausgetauscht werden.

Zur Bestimmung der Anzahl an Fahrzeugen des gebündelten Bedarfsverkehrs wurden auf Fahrzeugdaten der Mobilitätsdienstleistungsunternehmen „Clevershuttle“ und „Moia“ zurückgegriffen, die im im Durchschnitt einen Bestand von 300 Fahrzeugen aufweisen konnten (Quelle: Statista). Für die weitere Berechnung wurde davon

ausgegangen, dass sich diese Angaben auf alle Anbieter von Fahrzeugen des gebündelten Bedarfsverkehrs übertragen lassen. Insgesamt gab es in Deutschland bislang 10 Anbieter von Fahrzeugen des gebündelten Bedarfsverkehrs (Quelle: VDV). Damit ergibt sich annahmegemäß einer Anzahl von Fahrzeugen des gebündelten Bedarfsverkehrs von 3 000 (300 Fahrzeuge pro Anbieter * 10 Anbieter = 3 000 Fahrzeuge).

Für die Anzahl an Übermittlern von Mobilitätsdaten zu Dienstleistungen wurde die Berechnungsgrundlage der BASt herangezogen. Danach kann insgesamt von etwa 29 000 datenlieferpflichtigen Unternehmen in Deutschland im Jahr 2017 (21 000 Taxibetriebe und 8 000 Mietwagenbetriebe) ausgegangen werden (21 000 Taxibetriebe und 8 000 Mietwagenbetriebe). Davon werden laut BASt 7 % als zentrale Datenübermittler angenommen, woraus sich 2 030 datengebende Stellen ergeben (29 000 Unternehmen * 7 %). Da sog. Solo-selbständige Unternehmer von der Datenbereitstellung ausgenommen werden, kann diese Zahl noch variieren. Zusätzlich kann gemäß BASt davon ausgegangen werden, dass es ca. 300 sonstige Datenlieferpflichtige wie etwa Sharing-Anbieter gibt. Insgesamt ergeben sich damit 2 330 Übermittler von Mobilitätsdaten.

Bei ÖPNV-Betreibern ist davon auszugehen, dass eine Vielzahl von Daten bereits vorhanden ist. Auf Grundlage des PBefG können jedoch Mehraufwände entstehen, die derzeit noch nicht quantifizierbar sind.

Für die Anzahl zusätzlicher Fahrzeuge des gebündelten Bedarfsverkehrs wurde davon ausgegangen, dass jährlich etwa 120 Fahrzeuge pro Anbieter neu hinzukommen (Quelle: Statista). Wird von 10 Anbietern des gebündelten Bedarfsverkehrs ausgegangen (siehe obige Erläuterungen zur Anzahl an Fahrzeugen des gebündelten Bedarfsverkehrs), ergeben sich annahmegemäß 1 200 zusätzlicher Fahrzeuge des gebündelten Bedarfsverkehrs pro Jahr (10 Anbieter * 120 zusätzliche Fahrzeuge pro Anbieter = 1 200 zusätzliche Fahrzeuge).

Erfüllungsaufwand durch den Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts (PBefG):

Bei dem PBefG handelt es sich um einen Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 03.11.2020. Das PBefG in der Fassung der Bekanntmachung vom 08.08.1990 (BGBl. I S. 1690) wurde zuletzt durch Artikel 329 der Verordnung vom 19.06.2020 (BGBl. I S. 1328) geändert.

Für den Bereich Wirtschaft wurden Linienbedarfsverkehr, Unternehmen und Vermittler, Unternehmen des gebündelten Bedarfsverkehrs, Personenfernverkehr, Mietwagenunternehmen und Taxiunternehmen identifiziert, für die sich eine potenzielle. Ergänzende Informationen zu den Pflichten können aus den eingefügten Tabellen entnommen werden.

Pflichten für Linienbedarfsverkehr

Antrag auf Genehmigung für Beförderungen mit Kraftfahrzeugen im Linienbedarfsverkehr nach § 2 Abs.1 PBefG, Antrag bei Linienbedarfsverkehr muss Informationen nach § 12 Abs. 1 PBefG enthalten

Der Erfüllungsaufwand für den Linienbedarfsverkehr ergibt sich aus der Pflicht zur Stellung eines Antrags auf Genehmigung für Beförderungen mit Kraftfahrzeugen im Linienbedarfsverkehr nach § 2 Abs. 1 PBefG und der Pflicht zur Ausgestaltung des Antrags bei Linienbedarfsverkehr gem. § 12 Abs. 1 PBefG. Bei beiden Pflichten handelt es sich um Informationspflichten aus denen laufende Kosten resultieren. Die anfallenden Kosten der Antragspflicht wurden in Vergangenheit vom Statistischen Bundesamt gemessen und sind in der Online-Datenbank des Erfüllungsaufwands (OnDEA) von Destatis aufgeführt. Entsprechend wurden die dort enthaltenen Zeitwerte für die hier anfallenden Berechnungen zugrunde gelegt.

Insgesamt wird ein zusätzlicher Erfüllungsaufwand in Form von laufenden Personalkosten in Höhe von 331 EUR (Bürokratiekosten) erwartet.

Pflichten für Unternehmen und Vermittler

Für Unternehmen und Vermittler entsteht sowohl einmaliger als auch laufender Erfüllungsaufwand aus verschiedenen Pflichten. Diese umfassen u. a. die Verpflichtung zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten nach § 3a PBefG, die Übermittlung von Beförderungsbedingungen an Genehmigungsbehörde in dessen Bezirk der Unternehmer seinen Betriebssitz hat nach § 39 Abs. 6 PBefG, die Sicherstellung der Barrierefreiheit bei gebündeltem Bedarfsverkehr nach § 64c Abs. 1 PBefG, die Ergänzung des Fachkundenachweises nach § 2 Abs. 3 StVG, den Nachweis zur Fachkunde nach § 48 Abs. 8 FeV sowie die Bereitstellung von Daten nach § 3a PBefG.

Insgesamt belaufen sich für Unternehmen und Vermittler die einmaligen zusätzlichen Erfüllungsaufwände auf 44 941 040 Euro, die laufenden jährlichen zusätzlichen Erfüllungsaufwände werden in Höhe von 12 257 041 Euro (davon 2 282 041 Euro Bürokratiekosten) erwartet.

Darüber hinaus werden Entlastungen in Höhe von 13 688 Euro angenommen.

Verpflichtung zur Übermittlung/Bereitstellung von Mobilitätsdaten nach § 3a PBefG

Die kostenintensivsten Pflichten stellen die Verpflichtung zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten dar. Dabei sind der Unternehmer und der Vermittler verpflichtet, die in § 3a Absatz 1 aufgeführten wesentlichen statischen und dynamischen Daten zu seiner Dienstleistung standardisiert öffentlich und maschinenlesbar über einen nationalen Zugangspunkt bereitzustellen. Da heute schon gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 diverse Daten zur Verfügung gestellt werden müssen, umfasst die Pflicht eine Ausweitung des bestehenden Datenkranzes um weitere Daten wie bspw. Statusänderungen bezogen auf Fahrplan und Routen, Abweichungen vom Fahrplan sowie der Verfügbarkeit von Fahrzeugen in Echtzeit und deren tatsächliche oder prognostizierte Auslastung. Aufwände die aus der grundsätzlichen Schnittstelle entstehen, die auf die Delegierte Verordnung (EU) 2017/1926 zurückzuführen sind, sind Erfüllungsaufwand eben dieser EU-Verordnung und nicht der hier betrachteten Rechtsgrundlage.

Aufgrund der schon bestehenden Pflicht gemäß EU-Verordnung wird angenommen, dass die Normadressaten schon digitale Lösungen bzw. Schnittstellen für die Datenübermittlung implementiert haben und somit keine neue IT-Lösung bzw. Schnittstelle entwickelt werden muss, sondern lediglich die schon bestehende Schnittstelle angepasst werden muss. Aus Erhebungen zu vergleichbaren gesetzlichen Änderungen, die eine Veränderung von bestehenden Schnittstellen beinhaltet, wird die Annahme abgeleitet, dass Softwarefirmen, die die entsprechende Software zur Verfügung stellen, die notwendigen Änderungen zu den laufend zu übermittelnden Daten aus betrieblichem Eigeninteresse und Serviceverbesserung vornehmen werden und diese Veränderung im Rahmen von Updates auf die nutzenden Unternehmen ausrollen. Entsprechend handelt es sich daher hierbei um Sowieso-Kosten. Lediglich die Daten zur tatsächlichen oder prognostizierten Auslastung aus dem Datenfeld „Verfügbarkeit von Fahrzeugen in Echtzeit und deren tatsächliche oder prognostizierte Auslastung“ bei Daten zur Beförderung von Personen im Linienverkehr können aus heutiger Sicht nicht automatisiert übermittelt werden, sondern bedürfen einer manuellen Eingabe. Die Kosten hierfür konnten aber aktuell nicht quantifiziert werden.

Um die geforderten Daten medienbruchfrei über den Nationalen Zugangspunkt bereitstellen zu können, wird davon ausgegangen, dass einmalig Anpassungen im betriebseigenen Datenverarbeitungssystem bzw. an der Schnittstelle vorgenommen werden müssen. Ergänzend ist zudem davon auszugehen, dass der notwendige Anpassungsprozess der Schnittstelle einer einmaligen fachlichen Begleitung einschließlich Kontrolle bedarf. Nur so kann bei der Umstellung der Systeme der fortlaufende Betrieb sichergestellt werden.

Die zusätzlichen einmaligen Erfüllungsaufwände belaufen sich demnach auf 44 941 040 Euro. Der zusätzliche laufende Erfüllungsaufwand wird in Höhe von 2 282 041 Euro (Bürokratiekosten) geschätzt.

Beförderungsbedingungen müssen nach § 39 Abs. 6 PBefG der Genehmigungsbehörde vorgelegt werden, in dessen Bezirk Unternehmer Betriebssitz hat

§ 39 Abs. 6 PBefG regelt, dass die Beförderungsbedingungen der Genehmigungsbehörde vorgelegt werden müssen, in dessen Bezirk der Unternehmer seinen Betriebssitz hat. Es wird davon ausgegangen, dass im Kontext der Straßenbahnbetreiber rund 9 Anträge entfallen (Anmerkung: Für 15 Standorte mussten bislang Beförderungsbedingungen vorgelegt werden. Dies reduziert sich zukünftig auf die 6 Verfahren infolge der Anzahl an Betriebssitzen). Im Fernbusverkehr wird durch veränderte Zuständigkeit eine Entlastung von rund 290 Vorlagen erwartet. Diese Anpassung führt zu einer laufenden jährlichen Entlastung in Höhe von rund 13 688 Euro.

Sicherstellung der Barrierefreiheit bei gebündeltem Bedarfsverkehr nach § 64c Abs. 1 PBefG

Die Pflicht zur Sicherstellung der Barrierefreiheit bei gebündeltem Bedarfsverkehr umfasst die Anforderung, dass Aufgabenträger die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen berücksichtigen, um eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen. Gemäß Neuntem Sozialgesetzbuch stehen für ein barrierefreies Fahrzeug 9 500 Euro an Zuschuss zur Verfügung beim Erwerb eines Neuwagens. Es wird davon ausgegangen, dass dieser Wert den zusätzlichen Kosten für ein barrierefreies Fahrzeug entspricht. Für die Berechnung des zusätzlichen Aufwands zur Sicherstellung der Barrierefreiheit werden entsprechend analog 9 500 Euro

an notwendigen Sachkosten angesetzt. Dies führt annahmegemäß zu einem zusätzlichen Erfüllungsaufwand in Form von Sachkosten in Höhe von 9 975 000 Euro (9 500 Euro pro betroffenen Unternehmer * 1 050 betroffene Unternehmer = 9 975 000 Euro).

Ergänzung Fachkundenachweise nach § 2 Abs. 3 StVG

Aufgrund der wenigen vorliegenden Informationen zur Fachkunde wird u. a. auf Basis von Expertengesprächen angenommen, dass der Aufwand für die Fachkundeprüfung dem Aufwand der anfallenden Ortskundeprüfung entspricht und somit im Ergebnis nicht von einem zusätzlichen Erfüllungsaufwand auszugehen ist.

Pflichten für Unternehmen des gebündelten Bedarfsverkehrs

Der Erfüllungsaufwand für Unternehmen des gebündelten Bedarfsverkehrs ergibt sich aus der Pflicht zur Stellung eines Antrags bei Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen nach § 12 Abs. 1 PBefG sowie der Pflicht zum Anbringen eines Schildes mit Ordnungsnummer nach § 27 Abs. 3 PBefG. Bei beiden Pflichten handelt es sich um Informationspflichten aus denen laufende Kosten (Antrag) sowie einmalige Anschaffungskosten resultieren. Die anfallenden Kosten der Antragspflicht wurden mit in Vergangenheit vom Statistischen Bundesamt gemessen und sind in der Online-Datenbank des Erfüllungsaufwands (OnDEA) von destatis aufgeführt. Entsprechend wurden die dort enthaltenen Zeitwerte für die hier anfallenden Berechnungen zugrunde gelegt. Die einmaligen Anschaffungskosten für ein Schild mit Ordnungsnummer entstammen einer Internet-Recherche. Aufgrund der jährlich zusätzlich auf den Markt stoßenden neuen Anbieter ist davon auszugehen, dass die Erfüllungsaufwände für diese Pflichten von Jahr zu Jahr steigen werden.

Daraus ergeben sich einmalige zusätzliche Erfüllungsaufwände in Höhe von 30 000 Euro (Bürokratiekosten) und laufende zusätzliche Erfüllungsaufwände in Höhe von 12 671 Euro (davon 12 590 Euro Bürokratiekosten).

Pflichten für Personenfernverkehr

Der Erfüllungsaufwand für den Personenfernverkehr ergibt sich aus der Pflicht zur Stellung eines Antrags über die Zustimmung zu Haltestellen nach § 12 Abs. 1 PBefG. Bei einem Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) genügt abweichend von Satz 1 Nummer 3 Buchstabe a eine Übersichtskarte, in der die beantragte Strecke mit Haltestellen eingezeichnet ist und abweichend von Satz 1 Nummer 3 Buchstabe d der Fahrplan. Zusätzlich soll der Antrag bei einem Personenfernverkehr geeignete Unterlagen enthalten, aus denen sich ergibt, dass die zuständigen Stellen vor Ort den beantragten Haltestellen zugestimmt haben. Da keine Daten im Rahmen von Interviews erhoben werden konnten wurden die entsprechenden Kostendaten gemäß Zeitwerttabelle geschätzt. Der laufende zusätzliche Erfüllungsaufwand wird in Höhe von 2 125 Euro (Bürokratiekosten) erwartet.

Pflichten für Mietwagenunternehmen

Für Mietwagenunternehmen entstehen auf der einen Seite einmaliger als auch laufender Erfüllungsaufwand und auf der anderen Seite Entlastungen aus verschiedenen Pflichten. Diese entstehenden Kosten resultieren aus der Antragspflicht auf Ausnahmegenehmigung zur Rückkehrpflicht nach § 49 Abs. 4 PBefG sowie der Pflicht nach § 27 Abs. 3 BOKraft Schilder mit Ordnungsnummer anzubringen. Die Entlastungen resultieren nach § 49 Abs. 4 PBefG aus den Ausnahmen der Rückkehrpflicht sowie der Tatsache, dass der Eingang des Beförderungsauftrags nunmehr auch elektronisch erfolgen kann.

Die Kosten für den Antrag auf Ausnahmegenehmigung zur Rückkehrpflicht wurden gemäß Kostenklassen ermittelt, die einmaligen Anschaffungskosten für ein Schild mit Ordnungsnummer entstammen einer Internet-Recherche.

Hinsichtlich der Entlastungen, die aus der Ausnahmegenehmigung zur Rückkehrpflicht entstehen, wurde angenommen, dass es grundsätzlich zu einer Entlastung dadurch kommt, da Rückführungen von Fahrzeugen zum Betriebssitz oder der Wohnung des Unternehmers nicht mehr durchgeführt werden müssen sofern eine Ausnahmegenehmigung vorliegt. Es wird angenommen, dass alle Betriebe einen solchen Antrag stellen werden. Für die Berechnung wurde die Zahl der relevanten Touren bestimmt, in dem die Anzahl der Beförderungsaufträge mit der Anzahl der Fahrten, die von der Rückkehrpflicht betroffen sind, multipliziert wurde (Annahme 50 %). Unter der Annahme, dass ca. 40 Cent pro nicht gefahrene Kilometer eingespart werden (30 Cent Steuervorteil sowie 10 Cent für Benzin etc.), ergibt sich annahmegemäß eine Entlastung von 17 080.000 Euro.

Um die Entlastungen aus der nun möglichen elektronischen Übermittlung des Beförderungsauftrags zu ermitteln, wurden die vom Statistischen Bundesamt gemessenen Kosten für die Übermittlung zugrunde gelegt. Die Entlastung entspricht somit den von Statistischen Bundesamt berechneten Erfüllungsaufwand, aufgrund der Annahme, dass Unternehmen von der elektronischen Möglichkeit Gebrauch machen und dies nicht mit einem zusätzlichen Aufwand für das Archivieren verbunden ist.

Insgesamt belaufen sich die einmaligen zusätzlichen Erfüllungsaufwände auf 439 816 Euro (Bürokratiekosten), die laufenden jährlichen zusätzlichen Erfüllungsaufwände werden in Höhe von 119 110 Euro (davon 65 988 Euro Bürokratiekosten) erwartet.

Darüber hinaus werden Entlastungen in Höhe von 48 577 267 Euro angenommen.

Pflichten für Taxiunternehmen

Die gesetzlichen Regelungen umfassen auch mehrere Pflichten für Taxiunternehmen. Daraus entsteht auf der einen Seite laufender Erfüllungsaufwand und auf der anderen Seite Entlastungen. Diese entstehenden Kosten resultieren aus der Prüfung mit Fachkundenachweis und der Pflicht zur Ausstattung mit einem der Stand der Technik entsprechendem Navigationsgerät. Die Entlastungen entstammen der Aufhebung der Pflicht zum Nachweis von Ortskenntnissen für anderes Gebiet sowie der Ausstattung mit beleuchtbarer Fahrpreisanzeige/Software-basiertem System.

Aufgrund der wenigen vorliegenden Informationen zur Fachkunde wird u. a. auf Basis von Expertengesprächen angenommen, dass der Aufwand für die Fachkundeprüfung dem Aufwand der an-fallenden Ortskundeprüfung entspricht und somit im Ergebnis nicht von einem zusätzlichen Erfüllungsaufwand auszugehen ist.

Auch die Pflicht zur Ausstattung mit einem der Stand der Technik entsprechendem Navigationsgerät zieht kein Erfüllungsaufwand nach sich, da davon auszugehen ist, dass in der heutigen Zeit jedes Taxi im Betriebsinteresse hiermit ausgestattet ist. Somit handelt es sich um Sowieso-Kosten.

Hinsichtlich der Entlastungen wird angenommen, dass neu auf den Markt kommende Taxiunterunternehmen keine Sachkosten mehr für ein Taxameter aufwenden müssen, sondern eine Ausrüstung mit einem zugelassenen Software-basierten System ausreichend ist. Es wird angenommen, dass die Anschaffung eines solchen Systems bereits in anderen Pflichten berücksichtigt wurde, weshalb es hier zu einer Entlastung um die Kosten zur Anschaffung eines Taxameters kommt.

Zusammenfassend werden laufende jährliche Entlastungen in Höhe von 104 615 Euro geschätzt.

c) Erfüllungsaufwand für die Verwaltung

Die folgenden Angaben zum Erfüllungsaufwand der Verwaltung basieren auf Dokumentenanalysen und Internet-Recherchen sowie durchgeführten Gesprächen mit Fachexperten der Genehmigungsbehörden. Der dargestellte Erfüllungsaufwand umfasst für Befragte derzeit abschätzbare Aufwände, ein Teil der Pflichten konnte auf Basis der Datenlage nicht quantifiziert werden.

aa. Erfüllungsaufwand des Bundes

Pflichten für die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)

Bereitstellung/Aktualisierung von Daten über den Nationalen Zugangspunkt nach § 3a PBefG

§ 3a Abs.1 PBefG regelt, dass statische und dynamische Daten nebst den entsprechenden Metadaten über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen sind. Nach Absatz 2 umfasst dies auch die Pflicht zur regelmäßigen Aktualisierung der Daten, soweit sich im Geschäftsbetrieb Änderungen ergeben sollten. Dynamische Daten sind in Echtzeit zu aktualisieren. Es ist von einem einmaligen Erfüllungsaufwand für die Betreuung der Datenlieferpflichtigen (Taxi / Mietwagenbetriebe) auszugehen. Bei einer Anzahl von insgesamt 2 330 Datenlieferpflichtigen und angenommenen 10 min je Datenlieferpflichtigen liegt der Erfüllungsaufwand bei 388 Stunden. Die Wahrnehmung der Aufgabe liegt vorrangig im gehobenen Dienst, sodass sich die zusätzlichen Personalkosten auf 15 844 Euro belaufen. Parallel entsteht ein einmaliger Erfüllungsaufwand auf Sachkostenseite für eine IT- und Prozessunterstützung im Kontext des MDM als NAP durch die Beauftragung eines externen Dienstleisters. Die einmaligen Sachkosten belaufen sich laut BASt auf 81 760 Euro.

Sicherstellung der Zugänglichkeit von Daten und Bereitstellung der Daten in entsprechenden Formaten und Sicherstellung von Datenschutz / Cybersicherheit nach §§ 3b und c PBefG

Laut § 3a Abs. 2 PBefG sind die Daten in einem maschinenlesbaren Format bereitzustellen. Die Bereitstellung von Reiseinformationen im Sinne der delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste erfolgt auf der Grundlage der dort vorgesehenen Datenformate. Im Übrigen erfolgt die Bereitstellung von Daten entsprechend in einer noch zu erlassenden Verordnung vorzusehenden Formate oder gleichwertiger Formate. Die Verpflichteten, die Bundesanstalt für Straßenwesen und der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur durch die Bundesanstalt für Straßenwesen betriebene Nationale Zugangspunkt stellen sicher, dass bei der Verwendung der Daten, ihrer Verarbeitung und Löschung die einschlägigen datenschutzrechtlichen Vorgaben, insbesondere auch der Artikel 24, 25 und 32 der Datenschutzgrundverordnung, gewahrt werden und keine Gefahren für die Cybersicherheit entstehen.

Ein Erfüllungsaufwand zur Sicherstellung der Zugänglichkeit von Daten und Bereitstellung der Daten in entsprechenden Formaten wird personalkostenseitig voraussichtlich nicht entstehen. Laut BASt wird sich der Erfüllungsaufwand vielmehr auf einen jährlichen Mehraufwand an IT- und Prozessunterstützung durch die Beauftragung eines externen Dienstleisters einschließlich der Betriebskosten bei dem externen Dienstleister in Höhe von 9 160 Euro belaufen.

Die Aufgaben zur Sicherstellung von Datenschutz / Cybersicherheit werden bereits jetzt im Kontext des MDM wahrgenommen. Der zusätzliche Erfüllungsaufwand kann nicht vor Einrichtung der dynamischen Daten bzw. des Vorliegens eines Konzepts beziffert werden.

Pflichten für das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)

Aufhebung räumlicher Geltungsbereich im Register nach § 49 Abs. 1 FeV

Laut § 49 Abs. 1 FeV sind im Zentralen Fahrerlaubnisregister u. a. folgende Daten zu speichern: der Tag der Erteilung einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung, die Art der Berechtigung, der Tag des Ablaufs der Geltungsdauer, die Nummer des Führerscheins zur Fahrgastbeförderung, die Behörde, die diese Fahrerlaubnis erteilt hat und der Tag der Verlängerung (Nr. 16). Gestrichen wurde die Speicherung des räumlichen Geltungsbereiches.

Hieraus entsteht dem KBA ein einmaliger Erfüllungsaufwand auf Sachkostenebene in. Höhe von 18 240 Euro für die Umstellung notwendiger IT-spezifische Einzelmaßnahmen. Die Schätzung erfolgte nach Rückmeldung des KBA sowie im Rahmen von Expertengesprächen und Orientierung an ähnlichen und bereits erfolgten IT-spezifischen Maßnahmen.

Löschung räumlicher Geltungsbereich im Kontext von übermittelten Daten nach § 51 Abs. 1 FeV

Nach § 51 Abs. 1 dürfen im Rahmen des § 2 Abs. 1 Nr. 1 bis 2 FeV des Straßenverkehrsgesetzes für Maßnahmen wegen Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten u. a. folgende Daten im automatisierten Verfahren aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister übermittelt werden:

Der Tag der Erteilung einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung, die Art der Berechtigung, der Tag des Ablaufs der Geltungsdauer, die Nummer des Führerscheins zur Fahrgastbeförderung, die Behörde, die diese Fahrerlaubnis erteilt hat, und der Tag der Verlängerung (Nr. 1 n)). Aufgehoben wurde der räumliche Geltungsbereich im Register bei Abruf im automatisierten Verfahren.

Der zusätzliche Erfüllungsaufwand ist bereits im Erfüllungsaufwand nach § 49 Abs. 1 Nr. 16 FeV enthalten.

Aufhebung räumlicher Geltungsbereich im Register bei Abruf im automatisierten Verfahren nach § 52 Abs. 1 FeV

§ 52 Abs. 1 FeV besagt, dass zur Übermittlung aus dem Zentralen Fahrerlaubnisregister durch Abruf im automatisierten Verfahren u. a. folgende Daten übermittelt werden dürfen:

Der Tag der Erteilung einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung, die Art der Berechtigung, der Tag des Ablaufs der Geltungsdauer, die Nummer des Führerscheins zur Fahrgastbeförderung, die Behörde, die diese Fahrerlaubnis

erteilt hat, und der Tag der Verlängerung (Nr. 1 m)). Aufgehoben wurde der räumliche Geltungsbereich im Register bei Abruf im automatisierten Verfahren.

Der zusätzliche Erfüllungsaufwand ist bereits im Erfüllungsaufwand nach § 49 Abs. 1 Nr. 16 FeV enthalten.

bb. Erfüllungsaufwand der Länder (inklusive Kommunen)

Pflichten für Genehmigungsbehörden

Erteilen von Genehmigungen bei Linienbedarfsverkehr nach § 9 Abs. 1 PBefG

§ 9 Abs. 1 PBefG regelt die Erteilung von Genehmigungen bei Linienverkehr. Durch die Ergänzung um Linienbedarfsverkehr entsteht den Genehmigungsbehörden zusätzlicher Erfüllungsaufwand. Hierbei wird erwartet, dass der Linienbedarfsverkehr vorwiegend in Städten mit mehr als 200 000 Einwohnern im Hinblick auf das PBefG zu berücksichtigen ist. Auf Basis von Gesprächen mit Experten ist nach aktuellem Stand davon auszugehen, dass insgesamt jährliche Personalkosten im gehobenen Dienst in. Höhe von 1 306 Euro zu erwarten sind.

Versagen der Genehmigung nach § 13 Abs. 5a PBefG möglich, wenn öffentliches Verkehrsinteresse eingeschränkt wird

§ 13 Abs. 5a PBefG regelt, dass das Versagen der Genehmigung möglich ist, wenn das öffentliche Verkehrsinteresse eingeschränkt wird. Durch Ergänzung um Absatz 5a kann bei einem gebündelten Bedarfsverkehr die Genehmigung versagt werden, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, dass die Ausübung des beantragen Verkehrs die Verkehrseffizienz im beantragten Bediengebiet nicht mehr sichergestellt ist. Auf Basis von Experteninterviews ist nach aktuellem Stand davon auszugehen, dass insgesamt jährliche Personalkosten in Höhe von 3 610 Euro zu erwarten sind. Diese Personalkosten teilen sich auf in 1.570 Euro im mittleren Dienst sowie 2 040 Euro im gehobenen Dienst.

Einstweilige Erlaubnis für Straßenbahnverkehr, Linienbedarfsverkehr nach § 20 Abs. 1 und S PBefG

§ 20 Abs. 1 und 2 PBefG regelt die einstweilige Erlaubnis für Linienverkehr und wird nun ergänzt um den Straßenbahnverkehr sowie Linienbedarfsverkehr. Durch Ergänzungen im Absatz 1 und 2 wird es im Rahmen der Verwaltungsverfahren zu zeitlichen Einsparungen in Höhe von jährlich 40 Stunden kommen. Hierbei liegt die Annahme zu Grunde, dass solche Konstellationen vorwiegend in Städten mit mehr als 200 000 Einwohnern vorkommen werden.

Auf Basis von Expertengesprächen sind mit Entlastungen im Bereich der jährlichen Personalkosten im gehobenen Dienst in Höhe von 1 632 Euro zu rechnen.

Beförderungsbedingungen müssen nach § 39 Abs. 6 PBefG der Genehmigungsbehörde vorgelegt werden, in dessen Bezirk Unternehmer Betriebssitz hat

§ 39 Abs. 6 PBefG regelt, dass die Beförderungsbedingungen der Genehmigungsbehörde vorgelegt werden müssen, in dessen Bezirk der Unternehmer seinen Betriebssitz hat. Es wird davon ausgegangen, dass im Kontext der Straßenbahnbetreiber rund 9 Anträge entfallen. Im Fernbusverkehr wird durch veränderte Zuständigkeit eine Entlastung von rund 290 Vorlagen erwartet. Diese Anpassung führt zu einer laufenden Entlastung in Höhe von rund 90 Minuten pro nicht mehr vorzulegende Beförderungsbedingung (hier: Verwaltungsverfahren) und richtet sich an die Qualifikationsniveaus des mittleren Dienstes und gehobenen Dienst.

Auf Basis von Expertengesprächen ist nach aktuellem Stand davon auszugehen, dass insgesamt jährliche Personalkosten in Höhe von 16 191 Euro entfallen. Die Entlastungen entfallen auf 9 149 Euro im mittleren Dienst und 7 041 Euro im gehobenen Dienst.

Fahrpläne und Änderungen müssen nach § 40 Abs. 2 PBefG genehmigt werden

§ 40 Abs. 2 PBefG regelt die Genehmigung von Fahrplänen und Änderungen. Ergänzend gilt nun, dass bei geringfügigen Fahrplanänderungen auch Fahrplanänderungen anzusehen sind, die durch Baustellen verursacht werden und nicht länger als sechs Monate gelten. Dadurch kommt es laut Genehmigungsbehörde zu einer nach aktuellem Stand bislang nicht quantifizierbaren Entlastung. Hintergrund dazu ist, dass es aktuell keine validen Aufzeichnungen zu Fahrplanänderungen infolge von Baustellen vorliegen (u. a. Häufigkeit, Dauer).

Ausnahmen der Rückkehrpflicht nach § 49 Abs. 5 PBefG

§ 49 Abs. 5 PBefG regelt die Ausnahme der Rückkehrpflicht. Die Genehmigungsbehörde kann für Gemeinden mit großer Flächenausdehnung Einzelheiten für die Genehmigung von Ausnahmen zum Rückkehrort des Mietwagens ohne neuen Beförderungsauftrag an einen anderen Abstellort als den Betriebssitz festlegen. Hierbei ist eine Mindestwegstrecke von fünfzehn Kilometern zwischen Hauptsitz und Abstellort oder bei mehreren Abstellorten zwischen diesen zu Grunde zu legen. Die Genehmigungsbehörde kann insbesondere Regelungen über die Anforderungen an den Abstellort als auch über die zulässige Anzahl von Abstellorten. Für Städte mit einer Fläche von mehr als 200 qkm (hier: 82 Städte) wird jeweils eine durchschnittliche Anzahl von 8 Verwaltungsverfahren erwartet. Dadurch kommt es laut aktuellem Stand auf Basis von Expertengesprächen zu jährlichen Personalkosten in Höhe von 71 045 Euro. Diese entfallen mit 30 898 Euro auf den mittleren Dienst und zu 40 147 Euro auf den gehobenen Dienst.

Unterbindung nicht marktgerechter Preise nach § 51a Abs. 1 PBefG

§ 51a Abs. 1 PBefG regelt die Unterbindung von Leistungen zu nicht marktgerechter Preise für den Verkehr mit Mietwagen, soweit öffentliche Verkehrsinteresse dies erfordern. Nach aktuellem Stand stehen Regelungen zum Verbot von unlauterem Wettbewerb bereits fest und werden im Verwaltungsverfahren bereits eingesetzt. Der laufende Erfüllungsaufwand für Regelungen zur Unterbindung von Leistungen zu nicht marktgerechten Preisen kann jedoch aktuell noch nicht beziffert werden. Hierzu sind nach Rücksprache innerhalb des Experteninterviews noch Abstimmungen auf Landesebene und zwischen Kommunen erforderlich, um eine Harmonisierung in den Ländern und zwischen den Ländern zu erreichen.

Regelungen über Mindestbeförderungsentgelte nach § 51a Abs. 2 und 3 PBefG

§ 51a Abs. 2 und 3 PBefG regelt den gebündelten Bedarfsverkehr über Mindestbeförderungsentgelte durch die Genehmigungsbehörde. Nach aktuellem Stand kann laut Expertengespräch der laufende Erfüllungsaufwand für die Erstellung von Regelungen zu Mindestbeförderungsentgelte im Kontext des gebündelten Bedarfsverkehrs derzeit noch nicht beziffert werden.

Regelung zu Mindest- und Höchstbeförderungsentgelte nach § 51a Abs. 4 PBefG

§ 51a Abs. 4 PBefG regelt die Mindest- und Höchstbeförderungsentgelte dahingehend, dass Mindestförderungsentgelte nicht unterschritten und Höchstbeförderungsentgelte nicht überschritten werden dürfen. Nach aktuellem Stand kann laut Expertengespräch der laufende Erfüllungsaufwand für die Festlegung dieser Mindest- und Höchstbeförderungsentgelte, um die verkehrlichen Gegebenheiten steuern zu können, noch nicht beziffert werden.

Genehmigungsurkunde muss alle Informationen gemäß § 17 Abs. 1 PBefG

§ 17 Abs. 1 PBefG regelt, dass die Genehmigungsurkunde alle Informationen gemäß §17 PBefG beinhalten muss. Ein einmaliger Erfüllungsaufwand resultiert aus der durch das BMVI bereitgestellten Übernahme der Musterurkunde durch die rund 50 Genehmigungsbehörden. Damit ergeben sich im mittleren Dienst einmalige Kosten in Höhe von 785 Euro.

Ergänzung Fachkundenachweise nach § 2 Abs. 13 StVG

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 (§ 2 Abs. 2 Satz 1 Nr. 6) ausbilden, müssen für diese Aufgaben gesetzlich oder amtlich anerkannt oder beauftragt sein.

Für die Umstellung auf den Fachkundenachweis wird für 500 Fahrerlaubnisbehörden ein Aufwand in Höhe von 2 500 Stunden erwartet. Dies führt zu einmaligen Personalkosten in Höhe von 102 000 EUR. Sachkosten für z. B. IT-Umstellungsaufgaben und der der Aktualisierung von Informationsmaterialien können erst nach Vorlage einer Konzeption zum Fachkundenachweis ermittelt werden.

5. Weitere Kosten

Es ist nicht auszuschließen, dass weitere, zum aktuellen Zeitpunkt nicht einschätzbare Kosten für die Normenadressaten der Wirtschaft entstehen (hier ggf. Gebühren in Höhe von Erfüllungsaufwänden der Verwaltung).

6. Weitere Gesetzesfolgen

Die gleichstellungspolitischen Auswirkungen wurden gemäß § 2 des Bundesgleichstellungsgesetzes (BGleiG) und § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien (GGO) anhand der Arbeitshilfe der Interministeriellen Arbeitsgruppe „Gender Mainstreaming bei der Vorbereitung von Rechtsvorschriften“ geprüft. Der Gesetzentwurf hat keine gleichstellungsspezifischen Auswirkungen.

Die demographischen Folgen und Risiken des Gesetzes wurden anhand des vom Bundesministerium des Inneren mit Schreiben vom 10.04.2014 übersandten „Demographie-Check“ geprüft. Das Gesetz hat keine direkten Auswirkungen auf die demografische Entwicklung in Deutschland. Das Vorhaben führt zu keinen finanziellen Belastungen (z. B. Steuer- oder Abgabenerhöhungen, Erhöhungen der Sozialversicherungsbeiträge) für künftige Generationen. Es sind auch keine Auswirkungen auf die zukünftige regionale Verteilung der Bevölkerung zu erwarten.

Das Gesetzesvorhaben wird sich jedoch insbesondere mit der Öffnung des Rechtsrahmens für die neuen digital basierten Pooling-Dienste, die den ÖPNV sinnvoll ergänzen und insgesamt stärken, positiv auf die Mobilität der Menschen im urbanen Raum wie auch in den ländlichen Räumen auswirken. Damit wird der Weg für eine zeitgemäße und zukunftsfeste Mobilität in allen Regionen geebnet. Da jede Region anders ist und die örtlichen Verkehrsverhältnisse unterschiedlich ausgeprägt sind, erhalten die Kommunen bzw. die zuständigen Behörden effektive Steuerungsinstrumente, um diese Rahmenbedingungen stärker mit lokal angepassten und bedarfsgerechten Lösungen Rechnung zu tragen. Im Regelungsvorhaben wird zudem klargestellt, dass Taxenverkehre mit Regionalisierungsmitteln finanziert werden können, um in ländlichen Regionen oder städtischen Randlagen, die generell oder tageszeitlich bedingt unterversorgt sind, Mobilität zu ermöglichen oder zu verbessern. Damit leistet das Gesetz einen Beitrag zur Schaffung eines umweltfreundlichen, flächendeckenden, leistungsfähigen, bezahlbaren und nutzerfreundlichen Mobilitätsangebots. Hierdurch werden die für gleichwertige Lebensverhältnisse unverzichtbare Elemente Erreichbarkeit und Mobilität vor Ort insgesamt gestärkt.

Die Auswirkungen des Gesetzesentwurfes auf die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse der Menschen in Deutschland wurden im Einzelnen anhand des vom Bundesministerium des Inneren mit Schreiben vom 23.03.2020 übersandten „Leitfaden zur Durchführung des „Gleichwertigkeitschecks“ (GL-Check) bei Gesetzesvorhaben des Bundes“ geprüft. Die Prüfung der Faktoren „Wirtschaft und Innovation“, „Finanzsituation der Kommunen“, „Räumliche Strukturen und Wohnraum“ sowie „Natürliche Lebensgrundlagen“ hat keine nennenswerten Auswirkungen ergeben. Das Gesetz hat jedoch potentiell positive Auswirkungen auf die für die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse relevanten und im Leitfaden genannten Faktoren „Mobilität und digitale Infrastruktur“, „Daseinsvorsorge“ sowie „Engagement, Zusammenhalt und Teilhabe“.

Faktor „Mobilität und digitale Infrastruktur“

Das Gesetz schafft mit der Einführung des gebündelten Bedarfsverkehrs und dem Linienbedarfsverkehr zwei weitere Verkehrsformen sowohl im Bereich des Gelegenheitsverkehrs als auch im Bereich des Linienverkehrs. Diese haben das Potential, sich als flächendeckend verfügbares, nutzerorientiertes, erschwingliches sowie nachhaltiges Mobilitätsangebot zu etablieren. Damit hat das Gesetz potentiell positive Auswirkungen auf regionale und lokale Mobilitätsangebote, sowohl in bisher unterversorgten ländlichen Räumen als auch in urbanen Ballungsräumen.

Der Linienbedarfsverkehr hat das Potential, in Städten den klassischen Öffentlichen Personennahverkehr zu Stoß- und Randzeiten zu ergänzen. In eher ländlich geprägten Regionen wiederum, in denen das Mobilitätsangebot vergleichsweise schwächer ausgeprägt ist, können sowohl der gebündelte Bedarfsverkehr als auch der Linienbedarfsverkehr in Ergänzung zum Öffentlichen Personennahverkehr einen entscheidenden Beitrag zur Schließung von Mobilitätslücken leisten. Damit werden insbesondere mit Mobilitätsdienstleistungen unterdurchschnittlich erschlossene Regionen, Kreise und Gemeinden in ihrer Anbindung bundesweit einheitlich gestärkt.

Die Pflicht zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten kann helfen, das Mobilitätsangebot sowohl in urbanen Ballungsräumen, aber auch in ländlichen Räumen zu verbessern. Dies wird dadurch erfolgen, dass zukünftig eine umfassendere Information und eine bessere Transparenz über das bestehende Mobilitätsangebot und seine Verfügbarkeit und hierdurch auch die Möglichkeit zur Bildung von Mobilitätsketten hergestellt werden kann.

Faktor „Daseinsvorsorge“

Das Gesetz hat potentiell Auswirkungen auf die Verbesserung der Daseinsvorsorge im Bereich der Barrierefreiheit. Gemäß § 8 Absatz 1 PBefG gilt der Linienbedarfsverkehr als Linienverkehr im ÖPNV. Durch diese Zuordnung kommt § 8 Absatz 3 zur Anwendung, wonach bis zum 01.01.2022 über den Nahverkehrsplan eine vollständige Barrierefreiheit im Linienverkehr zu erreichen ist, es sei denn, es werden im Nahverkehrsplan einzelne Ausnahmen konkret benannt und begründet. Es ist in Folge dessen davon auszugehen, dass die zukünftigen Flotten an PKW oder Kleinbussen, die von Dienstleistern im Linienbedarfsverkehr betrieben werden, komplett barrierefrei sein werden. Eine komplett barrierefreie Flotte im Linienbedarfsverkehr wiederum hat unmittelbar positive Auswirkungen auf die Teilhabe von Menschen mit motorischen Einschränkungen, da diese von einem sehr viel flexibleren und bedarfsorientierten Mobilitätsangebot innerhalb des ÖPNV profitieren werden. Um auch außerhalb des Öffentlichen Personennahverkehrs eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit herzustellen, werden Vorgaben zur Verfügbarkeit von Inklusionstaxen und barrierefreien Fahrzeugen im gebündelten Bedarfsverkehr ab einer bestimmten Mindestanzahl von Fahrzeugen eingeführt. Diese Vorgaben beziehen sich auf den jeweiligen Unternehmer. Es wird ein bundesweit einheitlicher Richtwert festgesetzt. Die Wirksamkeit der Vorgaben wird fünf Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes evaluiert.

Faktor „Engagement, Zusammenhalt und Teilhabe“

Durch die Einführung des Linien- sowie des gewerblichen Bedarfsverkehrs als neuen Verkehrstyp hat das Gesetz das Potential, die Mobilitätsoptionen in bisher unterversorgten Gebieten zu ergänzen und zu verbessern. Damit wirkt sich das Gesetz potentiell positiv auf die Möglichkeiten von Bürgerinnen und Bürgern zur Teilhabe am kulturellen, gesellschaftlichen und politischen Leben in einer Region aus. Das gilt insbesondere für Menschen in ländlichen und unterversorgten Gebieten, die aus finanziellen, gesundheitlichen oder Altersgründen keinen eigenen PKW besitzen. Diese erhalten mit dem in den ÖPNV integrierten Linienbedarfsverkehr potentiell neue und flexible Mobilitätsoptionen, mit deren Hilfe die physische Teilnahme am kulturellen, gesellschaftlichen und politischen Leben stark erleichtert wird. Hiermit wird auch der Zusammenhalt in diesen Regionen gestärkt. Das Wahrnehmen eines Ehrenamts in weiter entfernt liegenden Orten, für die ansonsten eine Anreise im PKW notwendig wäre, wird ebenfalls potentiell erleichtert.

VII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung des Gesetzes würde dem verfolgten Zweck der Schaffung von Rechtssicherheit für Anbieter plattformbasierter Mobilitätsangebote zuwiderlaufen und kommt daher nicht in Betracht.

Die fachliche und rechtliche Diskussion um die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes ist von der Unsicherheit geprägt, dass empirische Ergebnisse zur Akzeptanz und den Marktauswirkungen von gleichzeitig und gemeinsam genutzten Mobilitätsdienstleistungen/Shared Mobility Services bislang fehlen. Der Gesetzgeber trifft mit diesem Gesetzentwurf eine sachgerechte Abwägung zwischen einer maßvollen Fortschreibung bisheriger Regulierungsgrundsätze und der Notwendigkeit eines regulativen Gesamtkonzepts für die Modernisierung des Rechtsrahmens. Eine erste Überprüfung der aus den Änderungen resultierenden Wirkungen sowie des Kosten-Nutzen-Verhältnisses sollte erstmals nach Ablauf von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes erfolgen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)

Zu Nummer 1 (§ 1)

Zu Buchstabe a (Absatz 1 Satz 1)

Geschäftsmodelle, die die reine Vermittlung von Verkehrsdienstleistungen zum Gegenstand haben und dem Fahrgast gegenüber nicht als Beförderer auftreten (z. B. Taxizentralen), deren Hauptzweck also auf die Vermittlung von Dienstleistungen in Zusammenhang mit der geschäftsmäßigen Beförderung von Personen ausgerichtet ist, ohne selbst Unternehmer im Sinne des PBefG zu sein, fallen aufgrund der Ergänzung in Absatz 1 zwar künftig

in den Geltungsbereich des PBefG. Eine Genehmigungspflicht ist hiermit aber nicht verbunden, denn wer Verkehrsdienstleistungen in diesem Sinne lediglich vermittelt, befördert keine Personen (§ 1 Absatz 1 in Verbindung mit § 2 Absatz 1). Er muss daher nicht im Besitz einer Genehmigung sein und ist kein Unternehmer im Sinne des PBefG. Zur Abgrenzung wird ergänzend auf die Ausführungen zu Buchstabe b (Absatz 1a) verwiesen. Die Vorschriften des PBefG gelten für die reine Vermittlung nur, soweit dies ausdrücklich bestimmt wird (derzeit im Zusammenhang mit der verpflichtenden Bereitstellung von Mobilitätsdaten gemäß § 3a bis c PBefG).

Nicht in den Geltungsbereich des PBefG fällt hingegen die private, nicht gewerbsmäßige Vermittlung von entgeltlichen oder geschäftsmäßigen Personenbeförderungen (z. B. durch private Mitfahrzentralen).

Zu Buchstabe b (Absatz 1a)

Mit der Ergänzung in § 1 Absatz 1a wird unter Berücksichtigung der von der Rechtsprechung zum PBefG entwickelten Grundsätze klargestellt, dass auch die (digitale) Vermittlung von Fahrten, die selbst als Beförderungsleistung einzustufen ist, genehmigungspflichtig gemäß PBefG ist. Hintergrund sind Geschäftsmodelle neuer Mobilitätsanbieter, die mittels einer Software-Applikation (App) Kunden die Möglichkeit bieten, einen entgeltlichen Fahrdienst mit konzessionierten Mietwagen- oder Taxiunternehmer zu bestellen. Hierbei handelt es sich um digitale Vermittlungsdienste, die Fahrgäste und gewerbliche Personenbeförderungen durchführende Unternehmer mittels App zusammenbringen. Die Personenbeförderung führt nach gefestigter Rechtsprechung derjenige verantwortlich durch, der nach außen, also gegenüber den Fahrgästen als Vertragspartner auftritt, auch wenn er mit der faktischen Durchführung der Fahrt einen anderen konzessionierten Unternehmer beauftragt. Wer sowohl von der vertraglichen als auch von der organisatorischen Seite betrachtet die Personenbeförderung der Nutzer einer von ihm zur Verfügung gestellten App, angefangen von der Kunden-Werbung und deren Registrierung über die Vermittlung und Durchführung der Beförderung bis hin zu deren Bezahlung allein verantwortlich organisiert und kontrolliert, erfüllt alle Voraussetzungen, die einen selbst Personenbeförderungen durchführenden Unternehmer kennzeichnen (BVerwG, Urteil vom 27.08.2015 – 3 C 14.14; OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 10.04.2015 – 1 S 96.14). Dies gilt vor dem Hintergrund des Umgehungsverbotes in § 6 auch für denjenigen, der sich nur als Vermittler bezeichnet.

Zu Buchstabe c (Absatz 2 Satz 1 Nummer 1)

Den Vorschriften des PBefG, insbesondere der Genehmigungspflicht nach § 2 PBefG, unterliegt grundsätzlich die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen unter anderem mit Kraftfahrzeugen (§ 1 Abs. 1 PBefG). Beförderungen mit Personenkraftwagen (Pkw) unterliegen dann nicht dem PBefG, wenn diese unentgeltlich sind oder das Gesamt-entgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 PBefG). Von dem Begriff Betriebskosten sind nur die variablen Kosten, wie etwa für Treibstoff, Öl und Reifenabnutzung umfasst. Fixe Kosten wie z. B. Steuern, Versicherungen oder Garagenmieten fallen nicht unter den Betriebskostenbegriff. Ob eine Beförderung in diesem Sinne entgeltlich ist, war nach bisheriger Rechtslage daher nach den Umständen des Einzelfalls (z. B. Treibstoff-verbrauch) zu beurteilen und wurde von den Genehmigungsbehörden in der Verwaltungspraxis mit Blick auf die maßgebliche Betriebskostengrenze im Sinne von § 1 Absatz 2 Nr. 1 zum Teil unterschiedlich gehandhabt.

Mit dem dynamischen Verweis auf den in § 5 Absatz 2 Satz des Bundesreisekostengesetzes (BRKG) genannten Betrag (derzeit: 30 Cent) pro Fahrkilometer wird die genehmigungsfreie Personenbeförderung mit Personenkraftwagen bundeseinheitlich eindeutig festgelegt. § 1 Absatz 1 Satz 2 bleibt davon unberührt. Mit Gesamtentgelt ist nach wie vor die Summe der von mehreren Beförderten jeweils zu leistenden Einzelentgelte gemeint, die insgesamt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigen dürfen.

Zu Nummer 2 (§ 1a)

Die Einführung des neuen § 1a, wonach bei Anwendung des PBefG das Ziel der Umweltverträglichkeit zu berücksichtigen ist, trägt dem Bestreben, den Klimaschutz insbesondere im Verkehrsbereich zu stärken, nun auch im Personenbeförderungsrecht Rechnung. Dadurch werden die beteiligten Akteure (kommunale Aufgabenträger, Genehmigungsbehörden, Länder) stärker für eine nachhaltige und umweltorientierte Personenbeförderung im Geltungsbereich des PBefG sensibilisiert. Die kommunalen Aufgabenträger sind bereits nach geltender Rechtslage aufgefordert, neben Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes auch dessen Umweltqualität in einem Nahverkehrsplan zu definieren (§ 8 Absatz 3 Satz 2). Mit dem neuen § 1a erhält diese Regelungskompetenz zur Schaffung bzw. Weiterentwicklung eines umweltverträglichen Straßenpersonenverkehrs zusätzliche Bedeutung. Die in

§ 1a verankerte umweltpolitische Zielsetzung soll die Berücksichtigung von Umweltbelangen bei allen Verkehrsarten und –formen des PBefG befördern. So kann auch der gewerbliche Straßenpersonenverkehr einen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzvorgaben im Verkehrssektor leisten.

Zu Nummer 3 (§ 2)

Zu Buchstabe a (Absatz 1 Satz 1 Nummer 3)

Hierbei handelt es sich an eine Anpassung aufgrund der neuen Regelung zum Linienbedarfsverkehr in § 44. Die Aufnahme des § 42a ist im Rahmen des Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14.12.2012 (BGBl. I S. 2598) versehentlich unterblieben und wird nun nachgeholt.

Zu Buchstabe b (Absatz 1a)

Soweit Personenbeförderungen mit einem Kraftomnibus durch einen Nachunternehmer im Auftrag eines Unternehmers durchgeführt werden und hierfür ein Entgelt verlangt wird, besteht die Gefahr, dass die Anforderungen der europäischen Berufszugangsverordnung (Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates) nicht eingehalten werden. Um sicherzustellen, dass das PBefG den Vorgaben der genannten Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 entspricht, wird durch einen neuen Satz 1 klargestellt, dass in diesen Fällen der Nachunternehmer grundsätzlich eine Genehmigung nach diesem Gesetz besitzen muss, die die eingesetzten Fahrzeuge umfasst. Hiermit wird erreicht, dass ein Unternehmen bei allen entgeltlichen Beförderungen mit einem Omnibus die subjektiven Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 erfüllen muss und alle von ihm eingesetzten Omnibusse in die Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit einbezogen werden.

Mit dem neuen Satz 2 wird von den Ausnahmeregelungen in der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 Gebrauch gemacht.

Zu Buchstabe c (Absatz 7)

Die Änderung trägt dem teilweise geäußerten Wunsch nach einer längeren Erprobungsmöglichkeit Rechnung und räumt dem Gesetzgeber für die Entscheidung, einen experimentellen Verkehr bzw. ein experimentelles Verkehrsmittel gesetzlich zu verstetigen, und etwaige Genehmigungsvoraussetzungen festzulegen, mehr Zeit ein (Unter Beibehaltung des Erprobungscharakters von § 2 Absatz 7).

Zu Nummer 4

Zu § 3a

Nach § 3 wird ein neuer § 3a eingefügt, durch den eine Pflicht für personenbefördernde und die Beförderungsleistung vermittelnde Unternehmer zur Bereitstellung von statischen und dynamischen Mobilitätsdaten eingeführt.

Hierdurch soll eine effektivere Kontrolle von Vorgaben des PBefG ermöglicht und so für einen fairen Wettbewerb unter den Verkehrsformen gesorgt werden. Ebenso kann die Nutzung entsprechender Daten der Anbieter von Beförderungsdienstleistungen durch Länder und Kommunen – etwa für die Verkehrslenkung – einen Beitrag für einen effizienteren und klimafreundlicheren Verkehr leisten. Dies ist vor dem Hintergrund der mit § 1a bezweckten regulatorischen Neuausrichtung des PBefG (Umweltverträglichkeit) zwingend erforderlich. Die Verkehrsträgerübergreifende Bereitstellung und Nutzbarmachung aktueller Mobilitätsdaten ist nicht zuletzt notwendige Voraussetzung, um die Entwicklung datenbasierter, multimodaler Mobilitätsdienste weiter voranzutreiben. Die vorgenannten Gesichtspunkte erfordern in ihrer Gesamtschau grundsätzlich die Erfassung aller Mobilitätsanbieter im Anwendungsbereich des PBefG (das heißt Taxen, Mietwagen, Poolingfahrzeuge und den Öffentlichen Personennahverkehr).

Gemäß der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926, deren nationale Durchsetzung die Bundesregierung aktiv vorantreibt, sind Verkehrs- und Reisedaten über einen Nationalen Zugangspunkt (National Access Point – NAP) zu publizieren. Der Nationale Zugangspunkt ist seiner Funktionsweise nach eine übergreifende Datendrehscheibe zur Veröffentlichung und Nutzbarmachung von Reise- und Verkehrsdaten. Weitere hoheitliche Aufgaben werden ihm nicht zugewiesen. Die Funktion des Nationalen Zugangspunktes nimmt seit Ende 2019 der Mobilitäts Daten

Marktplatz (MDM), betrieben von der Bundesanstalt für Straßenwesen im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur, wahr.

Eine Verpflichtung zur Nutzbarmachung von Verkehrs und Reisedaten über den NAP bezieht sich nach der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 in einem ersten Schritt nur auf statische Daten. Allerdings eröffnet die delegierte Verordnung in einem zweiten Schritt auch die Möglichkeit zur Einbeziehung von Echtzeit-Daten (sog. dynamischen Daten) durch die Mitgliedstaaten. Finnland hat von dieser Möglichkeit bereits umfassend Gebrauch gemacht.

Der neue § 3a stellt die hierfür erforderliche gesetzliche Grundlage dar; durch den neuen § 57 Absatz 1 Nummer 12 erhält das BMVI die notwendige Rechtsverordnungsermächtigung, um die in der Vorschrift enthaltenen Verpflichtungen näher auszugestalten und eine datenschutzkonforme Datenbereitstellung sicherzustellen. Dazu zählt auch, dass Umfang, Bedürfnis und Auswirkungen dieser umfassenden Datenbereitstellungspflicht zeitnah einer Überprüfung durch die Bundesregierung unterzogen wird.

Absatz 1 Satz 1 führt demensprechend eine Pflicht zur Bereitstellung von statischen und dynamischen Daten, die bei der Ausführung von Leistungen im Linien- bzw. Gelegenheitsverkehr auftreten, über den Nationalen Zugangspunkt ein. Die Art und Weise der Bereitstellung sowie die technischen Anforderungen werden durch Rechtsverordnung festgelegt. Dabei ist grundsätzlich auf die Einhaltung hoher Standards zu achten, insbesondere um Datenverlust oder Datenmanipulation vorzubeugen. Adressat der Regelung ist der Unternehmer nach PBefG. Darüber hinaus wird der Anwendungsbereich der Datenbereitstellung auf den Vermittler nach § 1 Absatz 1 Satz 1 PBefG erstreckt. Das sind juristische Personen/Mobilitätsdatenplattformen, die lediglich Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen im Linien- oder Gelegenheitsverkehr vermitteln, ohne selbst Beförderer im Sinne des PBefG zu sein.

Absatz 1 greift die im Gesetz über intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern – Intelligente Verkehrssysteme Gesetz (IVSG) – das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Juli 2017 (BGBl. I S. 2640) geändert worden ist – getroffenen Zuständigkeitsentscheidungen zu Gunsten des Nationalen Zugangspunktes auf.

Absatz 1 Nummer 1 und Nummer 2 bestimmen sodann die jeweils bereitzustellenden statischen und dynamischen Daten, die bei der Beförderung von Personen im Linienverkehr oder im Gelegenheitsverkehr bereitgestellt werden müssen. Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a) greift die nach der vorgenannten delegierten Verordnung bereits bestehende Pflicht zur Bereitstellung von statischen Daten zu klassischen Linienverkehren (Bus, Oberleitungsbus, Straßenbahn sowie Kraftfahrzeugen) auf. Von Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b) werden dynamische Daten bei der Beförderung von Personen im Linienverkehr erfasst. Hierunter fallen Echtzeitdaten zur Verfügbarkeit und der Auslastung von Linienverkehren. In Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c) werden statische und von Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe d) dynamische Daten zu den jeweiligen Zugangsknoten, d. h. Bahnhöfen und Haltestellen, erfasst. Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a) betrifft schließlich statische Daten zu nachfragesteuerten Mobilitätsangeboten im Gelegenheitsverkehr (wie zum Beispiel Taxi-, Mietwagenverkehre und in Verkehren nach dem neuen § 50 PBefG). Abschließend schreibt Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b) auch vor, dynamische Daten im Gelegenheitsverkehr über den NAP bereitzustellen.

Die statischen Daten zur Beförderung von Personen im Linienverkehr, die statischen Daten zu Zugangsknoten sowie die statischen Daten zur Beförderung von Personen im Gelegenheitsverkehr sind nach Absatz 2 Satz 1 einmalig über den NAP bereitzustellen. Dynamische Daten zur Beförderung von Personen in Linienverkehr, dynamische Daten zu Zugangsknoten sowie dynamische Daten zur Beförderung von Personen im Gelegenheitsverkehr sind fortlaufend in Echtzeit über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen. Die regelmäßig zur Verfügung zu stellen. Die Bereitstellung hat nach Absatz 2 Satz 2 in einem maschinenlesbaren Format zu erfolgen. Näheres regelt die noch zu erlassende Mobilitätsdatenverordnung (Satz 3). Statische Daten sind vom Unternehmer oder vom Vermittler zu aktualisieren, soweit es Änderungen im Geschäftsablauf ergaben hat. Dynamische Daten sind in Echtzeit zu aktualisieren (Satz 4).

Einzel-Unternehmer ohne eigene Mitarbeiter oder Soloselbständige sind nach Absatz 3 Satz 1 von der Übermittlungspflicht ausgenommen. Im Hinblick auf diese Adressaten kann nicht davon ausgegangen werden, dass der Nutzen durch die Datenbereitstellung die bei den Verpflichteten entstehenden Aufwendungen überwiegt. Die Bereitstellung von statischen und dynamischen Daten wäre hier unverhältnismäßig.

Die Bereitstellungspflicht nach Absatz 1 verpflichtet dem Wortlaut nach den Unternehmer oder den Vermittler. Nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen ist es jedoch üblich, dass sich der Verpflichtete bei der Erfüllung seiner Pflicht von Dritten unterstützen lassen kann. Genau dieser Grundsatz soll nach Absatz 4 auch im Anwendungsbereich des § 3a gelten. Dies macht umso mehr Sinn, als es im Bereich der Bereitstellung von Daten im Linienverkehr bereits Netzwerke auf Länder- und Verbundebene (zum Beispiel DELFI) gibt, die schon jetzt einen wertvollen Beitrag zur Bündelung der zahlreichen Unternehmen des ÖPNV leisten. Die in der Vergangenheit dort getroffenen Entscheidungen inklusive der getätigten Investitionen sollen durch die Neuregelung in § 3 a nicht entwertet werden. Es ist weiterhin davon auszugehen, dass auch im Gelegenheitsverkehr eine solche Bündelung (wie zum Beispiel durch Taxizentralen) stattfinden wird. Von daher wird durch Absatz 4 die Funktion des Erfüllungsgehilfen ausdrücklich festgeschrieben. In jedem Fall aber hat die Bereitstellung von Reise- und Verkehrsdaten auf Ebene des Bundes beim NAP zu erfolgen. Die Verknüpfung mit dem NAP ist zwingend, da das Europäische Recht einen „one stop shop“ – d. h. ein zentrales Eingangstor – für Verkehrs- und Reiseinformationen gesetzlich vorgibt.

Zu § 3b

§ 3b Absatz 1 legt fest, dass der NAP die Daten nur auf Anfrage übermittelt. Dies ist wichtig, um seiner Verantwortung als datenschutzrechtlich verantwortliche Stelle für die Rechtmäßigkeit der Übermittlung personenbezogener Daten gerecht werden zu können, da der NAP nur so Kenntnis darüber hat, wofür die Daten verwendet werden sollen. Ferner beschreibt in Absatz 1, was die Datenbereitstellung über den NAP konkret bezweckt: Da dem NAP lediglich die Aufgabe einer technischen Datendrehscheibe zugewiesen ist, erfolgt die Bereitstellung von Daten nicht für eigene Zwecke des NAP. Die eigentliche Zweckbestimmung für die Bereitstellung der in § 3a Absatz 1 bezeichneten Daten ergibt sich erst durch Hinzunahme der von der Datenbereitstellung über den Nationalen Zugangspunkt profitierenden Stellen.

So soll die Datenbereitstellung zum einen das Aufsichtsinstrumentarium der Genehmigungsbehörden stärken (Absatz 1 Buchstabe a). Das Personenbeförderungsrecht betrifft einen streng regulierten Markt. Das Recht, Personen im Linien- oder Gelegenheitsverkehr zu befördern, erfordert eine Genehmigung durch die zuständige Behörde (Genehmigungsbehörde). Darüber hinaus stellt das Personenbeförderungsrecht eine Vielzahl an Anforderungen an die Ausführung des Verkehrs. So erfolgt die Beförderung im Rahmen des Linienverkehrs immer auch im Rahmen der Daseinsvorsorge. Die Linienfahrpläne bedürfen dementsprechend einer Genehmigung durch die Genehmigungsbehörde. Im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs hat die neue Beförderungsform des „gebündelten Bedarfsverkehres“ eine Bündelungsquote einzuhalten, die die Genehmigungsbehörde in Zusammenarbeit mit dem kommunalen Aufgabenträger festlegt. Hierfür sind Daten zur zurückgelegten Wegstrecke im gebündelten Bedarfsverkehr erforderlich. Die zurückgelegte Wegstrecke des Mietwagens gibt darüber hinaus Hinweise zur Einhaltung der Rückkehrpflicht, die im Mietwagenverkehr weiterhin fortgelten soll. Darüber hinaus kann die Genehmigungsbehörde im Mietwagenverkehr und im gebündelten Bedarfsverkehr Mindestentgelte festlegen, was eine Weitergabe dynamischer Preisdaten zu Kontrollzwecken an die Aufsichtsbehörden erfordert. Insgesamt ist es damit aus Gründen der Aufsicht erforderlich, den Behörden ein Nutzungsrecht an den über den NAP bereitgestellten statischen Daten sowie an den über den NAP bereitgestellten dynamischen Standortdaten und dynamischen Preisdaten im Mietwagenverkehr sowie im gebündelten Bedarfsverkehr einzuräumen.

Nach Absatz 1 Buchstabe b) soll die Datenbereitstellung aber auch – wie oben beschrieben – einen Beitrag zu einem effizienteren und klimafreundlichen Verkehr leisten und Bund, Ländern und Kommunen hierfür die notwendige Erkenntnisgrundlage zur Verfügung stellen. So ermöglichen Daten zum Umweltstandard der eingesetzten Fahrzeuge gegebenenfalls Rückschlüsse, inwieweit der Einsatz emissionsfreundlicher Fahrzeuge voranschreitet bzw. ob er stagniert. Hierzu ist die Einräumung eines Nutzungsrechts an den nach § 3a zu übermittelnden statischen Daten erforderlich. Um die jeweils tagesaktuelle Nutzung von Verkehrsinfrastrukturen im Rahmen von Verkehrsuntersuchungen nachzuverfolgen sind darüber hinaus für den jeweiligen Aufgabenträger dynamische standortbezogene Daten erforderlich. Da jedoch nicht ersichtlich ist, dass diese Verwendung Kenntnisse über die konkrete Person des Beförderers erfordert, sind die vorgenannten Daten grundsätzlich nur in anonymisierter Form an den Verwender bereitzustellen.

Schließlich soll die Datenbereitstellung dazu dienen, die Erbringung bedarfsgesteuerter Mobilitätsdienstleistungen sowie die Entwicklung multimodaler Reiseinformationsdienste durch Dritte Unternehmen entsprechend der vorgenannten delegierten Verordnung voranzutreiben (Absatz 1 Nummer 3). Konkret heißt das, dass dritte Unternehmer aus den bereitzustellenden statischen und dynamischen Daten einzelfallbezogene Reiseoptionen für

Endnutzer ableiten und diesen zur Verfügung stellen. So soll für den Endnutzer für jeden Standort erkennbar werden, welche lokalen, regionalen oder überregionalen Reiseoptionen ihm mit welchen bestimmten Verkehrsmitteln zur Verfügung stehen. Dies soll zukünftig auch länderübergreifend innerhalb der Europäischen Union möglich werden, wozu die Bereitstellung der vorbezeichneten Daten zwingend über einen NAP zu erfolgen hat. Die Verwendung der nach § 3a an den NAP bereitzustellenden statischen und dynamischen Daten ist für diese Dritte erforderlich, weswegen ihnen ein Zugangs- und Verwendungsrecht zu allen in § 3a Absatz 1 genannten Daten einzuräumen ist.

Gemäß Artikel 10 Absatz 2 der delegierten Verordnung hat der Bund gegenüber der Europäischen Kommission regelmäßig über den Fortschritt bei der Anwendung der delegierten Verordnung zu berichten. Gleichzeitig ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur gemäß § 64c Absatz 3 verpflichtet, die Maßgaben an die Barrierefreiheit im Gelegenheitsverkehr zu evaluieren. Das Gleiche gilt für das Zusammenspiel der neuen Verkehrsformen im Markt gemäß § 66. Hierfür sind die nach § 3a an den Nationalen Zugangspunkt zu übermittelnde Daten erforderlich. Von daher wird auch dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zu Evaluierungs- und Berichtspflichten das Recht eingeräumt, die nach § 3a an den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Daten zu nutzen (Absatz 1 Nummer 4). Die Daten sind dem BMVI in anonymisierter Form bereitzustellen, da nicht erkennbar ist, dass für die Erfüllung der Berichtspflicht ein konkreter Personenbezug erforderlich ist.

Nach Absatz 2 kann der Nationale Zugangspunkt die Daten schließlich in anonymisierter Form ferner Bundesministerien für eigene oder beauftragte wissenschaftliche Studien zur Verfügung stellen. Dies erlaubt es, unter Vermeidung eigener Erhebungen Kosten sparend, auf aktuelle, umfassende und vollständige Informationen des Verkehrs- und Reisesektors zurückzugreifen. Diese Daten sind zur Erzielung sachgerechter Ergebnisse erforderlich. Sie sind derzeit oft nicht oder nicht in zufriedenstellender Güte vorhanden. Die Vertraulichkeit dieser Daten ist sicherzustellen.

Zu § 3c

§ 3c enthält in Absatz 1 die Beschreibung der Datenverarbeitung bei den in § 3b Absatz 1 und Absatz 2 benannten Stellen. Nach den hier niedergelegten Grundsätzen erfolgt eine Datenverarbeitung in Form der Bereitstellung an den NAP durch Unternehmer und Vermittler. Auf Ebene des NAP erfolgt eine Datenverarbeitung in Form der Speicherung bzw. Weiterleitung an die in § 3b Absatz 1 Nummer 1 bis Nummer 4 bezeichneten Stellen, welche wiederum die zugeleiteten Daten abspeichern. Bei Dritten gemäß Absatz 1 Nummer 3 erfolgt darüber hinaus eine Datenverarbeitung in Form der Veränderung der bereitgestellten Daten zur Weiterleitung an Endnutzer. Hierbei handelt es sich um die nach delegierter Verordnung bereitzustellenden Reiseinformationsdienste.

Soweit im Rahmen der Datenverwendung personenbezogene Daten betroffen sind, ist nach Artikel 17 der Datenschutzgrundverordnung eine Regelung für die Löschung dieser Daten vorzusehen. Bei den nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a) und Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe 2 a) zu übermittelnden Adressdaten kann ein solcher Personenbezug nicht ausgeschlossen werden – auch wenn natürliche Personen, die als Einzel-Unternehmer firmieren, vom Anwendungsbereich der Datenbereitstellung ausgenommen sind. Das gleiche gilt für die Übermittlung von standortbezogenen Echtzeitdaten nach § 3 a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b). Für diese Daten müssen demzufolge Regelungen zur Löschung getroffen werden. Insoweit gelten die folgenden Maßgaben:

Gespeicherte Adressdaten des Unternehmers sind unverzüglich nach Kenntnis über Widerruf, Rücknahme oder Erlöschen der Genehmigung oder bei Ablauf ihrer Geltungsdauer der Genehmigung zu löschen. Ohne Genehmigung ist die Ausführung von Personenbeförderungsleistungen nicht möglich. Die Adressdaten verlieren damit ihre Relevanz. Adressdaten des Vermittlers sind bei Kenntnis der Geschäftsaufgabe des Vermittlers zu löschen. Dynamische Standortdaten nach § 3a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b) sind – soweit sie nicht durch Überschreiben schon fortlaufend gelöscht wurden – mit Ablauf von drei Monaten nach deren Übermittlung zu löschen. Es ist davon auszugehen, dass die Behörden die Daten zeitnah zur Überprüfung der Rückkehrpflicht oder zur Einhaltung von Mindestpreisen einsetzen werden, so dass ein Zeitrahmen von drei Monaten als ausreichend angesehen wird. Die Dritten übermittelten dynamischen Standortdaten sind unverzüglich nach der Bereitstellung des Informationsdienstes gegenüber dem Endnutzer zu löschen. Alle Daten sind zu löschen, soweit der Dritte seine Zulassung beim Nationalen Zugangspunkt verliert.

Das BMVI und andere Bundesministerien haben verbleibende personenbezogene Daten nach Erfüllung ihrer jeweiligen Berichtspflicht spätestens nach Ablauf eines Jahres zu löschen.

Zu Nummer 5 (§ 8)

Zu Buchstabe a (Absatz 3 Satz 1)

Durch die Ergänzung in Satz 1 wird der ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV nun die umweltverträgliche Bedienung gleichrangig an die Seite gestellt. Damit wird das Ziel der Umweltverträglichkeit in § 1a umgesetzt, um den Einsatz emissionsarmer Antriebe zu befördern.

Zu Buchstabe b (Absatz 3a Satz 1)

Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach Absatz 3 Satz 1 obliegenden Aufgaben mit. Bei der Mitwirkung hat die Genehmigungsbehörde künftig neben dem Interesse an einer wirtschaftlichen, auch die umweltverträgliche sowie die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse zu berücksichtigende Verkehrsgestaltung zu berücksichtigen. Die Ergänzung entspricht dem Ziel der Umweltverträglichkeit in § 1a sowie der Bedeutung der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse in Deutschland.

Zu Nummer 6 (§ 8b Absatz 6 Satz 1)

Hierbei handelt es sich um eine sprachliche Anpassung.

Zu Nummer 7 (§ 9 Absatz 1)

Zu Buchstabe a (Nummer 3a)

Die Ergänzung des § 9 Absatz 1 Nummer 3a ist durch die Einführung der neuen Verkehrsform Linienbedarfsverkehr ohne festen Linienweg nach § 44 erforderlich geworden.

Zu Buchstabe b (Nummer 5)

Die Ergänzung in § 9 Absatz 1 Nummer 5 ist durch die Einführung der neuen Verkehrsform gebündelter Bedarfsverkehr in § 50 erforderlich geworden.

Zu Nummer 8 (§ 11)

Zu Buchstabe a (Absatz 3 Satz 2)

Die aktuelle Zuständigkeitsregelung in § 11 Absatz 2 ist auf Einzellinien zugeschnitten. Im Rahmen der Evaluierung der letzten PBefG-Novelle gemäß § 66 PBefG haben die Länder darauf hingewiesen, dass es bei der Anwendung dieser Zuständigkeitsregelung zu Problemen in der Vollzugspraxis gekommen ist (BT-Drs. 18/11160, S. 16). Mit der Einfügung von § 11 Absatz 3 Satz 2 wird den Praxiserfahrungen Rechnung getragen. Im Sinne einer einheitlichen Entscheidungsfindung ist es zweckmäßig, eine federführende Genehmigungsbehörde zu bestimmen. Die Festlegung der Federführung soll sich nach der Mehrzahl der Linien im Zuständigkeitsbereich einer Genehmigungsbehörde richten.

Zu Buchstabe b (Absatz 4 Satz 1)

Bei der Änderung von § 11 Absatz 4 Satz 1 handelt es sich um eine Folgeänderung.

Zu Nummer 9 (§ 12 Absatz 1)

Zu Buchstabe a (Satz 1)

Zu Doppelbuchstabe aa (Nummer 1 Buchstabe c)

Bis zum 31. Dezember 2012 mussten die kommunalen Aufgabenträger in ihren Nahverkehrsplänen die Belange von Menschen mit Behinderungen mit dem Ziel berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV eine „möglichst weitreichende Barrierefreiheit“ zu erreichen. Mit dem Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) wurde § 8 Absatz 3 neu gefasst und der Begriff der „möglichst weitreichenden“ Barrierefreiheit durch die „vollständige“ Barrierefreiheit ersetzt. Diese Änderung wurde in § 12 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c versehentlich nicht nachvollzogen. Dies wird nun nachgeholt.

Zu Doppelbuchstabe b (Nummer 3a)

Durch Einfügung der Nummer 3a wird sichergestellt, dass ein Antrag auf Erteilung der Genehmigung eines Linienbedarfsverkehrs nach § 44 eine Übersichtskarte über das Bedienungsgebiet und die bereits vorhandenen Verkehre, Art und Beschaffenheit der einzusetzenden Fahrzeuge sowie die Beförderungsentgelte und Bedienzeiten enthält. Diese Angaben sollen die Genehmigungsbehörde in die Lage versetzen, die Auswirkungen des bedarfsgesteuerten Linienverkehrs auf die bereits vorhandenen Verkehre abschätzen zu können und ggf. Genehmigungsauflagen und -bedingungen zu erteilen.

Zu Doppelbuchstabe c (Nummer 4 Buchstabe c)

Die Angabe dient dazu, das Bediengebiet zu kennen.

Zu Buchstabe b) (Satz 3)

Nach der geltenden Rechtslage beantragt der Unternehmer mit seinem Fahrplan auch die vorgesehenen Haltestellen (§ 12 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe a, § 40 Absatz 1 PBefG). Einen Versagungsgrund für eine beantragte Haltestelle enthält das Gesetz nur für den Fall, dass „der Verkehr auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes nicht eignen“ (§ 13 Absatz 2 Nummer 1 PBefG). In der Genehmigungspraxis ist es häufig zu Meinungsverschiedenheiten gekommen, ob eine von dem Unternehmer beantragte Haltestelle aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit geeignet ist (s. BT-Drs. 18/11160, S. 22 f.). Die Entscheidung muss dann im Genehmigungsverfahren von der Genehmigungsbehörde getroffen werden, in deren Zuständigkeitsbereich die in Streit stehende Haltestelle nicht immer liegt.

Da es der Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens und der Entlastung der Genehmigungsbehörde dienen kann, soll der Fernbuslinienbetreiber künftig mit den zuständigen Stellen (z. B. Kommune oder privater Busbahnhofbetreiber) im Vorfeld klären, ob eine von ihm geplante Haltestelle verfügbar ist. Dabei wird es als ausreichend angesehen, wenn der Antrag wie bei den anderen allgemeinen Antragsinhalten in § 12 Absatz 1 PBefG entsprechende geeignete Unterlagen enthalten soll. Damit ist gewährleistet, dass der Antragsteller nur in besonderen Ausnahmefällen von der Vorlage der Unterlagen befreit ist. So können in der Praxis Umstände vorliegen, bei denen nicht für alle beantragten Haltestellen entsprechende Unterlagen vorgelegt werden können, z. B. bei unklarer Eigentumslage der Haltestelle und/ oder nicht geklärten Zuständigkeiten. Geeignete Unterlagen können z. B. eine schriftliche Bestätigung/Genehmigung oder ein entsprechender Nutzungsvertrag sein.

Zu Nummer 10 (§ 13 Absatz 5a)

§ 13 Absatz 5a stellt in Satz 1 klar, dass die Genehmigungsbehörde die Genehmigung versagen kann, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, dass durch die Ausübung des beantragten Verkehrs die Verkehrseffizienz im beantragten Bediengebiet nicht mehr sichergestellt ist. Der Begriff der „Verkehrseffizienz“ ist dabei zum einen dahingehend zu verstehen, dass die bereits vorhandenen gebündelten Bedarfsverkehre diese Verkehrsaufgaben bereits wahrnehmen und durch den beantragten Verkehr daher keine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung eintritt. Zum anderen ist der Begriff der „Verkehrseffizienz“ aber auch übergreifend in dem Sinne zu verstehen, dass durch die Zulassung unbegrenzter neuer gebündelter Bedarfsverkehre, das ausgewogene Nebeneinander aller bereits bestehenden Verkehrsformen im Bediengebiet gefährdet sein könnte.

Hierbei sind auch Festlegungen zur Höchstzahl an genehmigungsfähigen Fahrzeugen sowie die bereits genehmigte Anzahl von Fahrzeugen im gebündelten Bedarfsverkehr zu berücksichtigen. Die Genehmigung kann somit auch versagt werden, wenn die von der zuständigen Behörde festgesetzte zulässige Höchstzahl der genehmigungsfähigen Fahrzeuge für die Durchführung des gebündelten Bedarfsverkehrs bereits erreicht ist.

Eine mengenmäßige Beschränkung der genehmigungsfähigen Fahrzeuge (Kontingentierung) ist ein Eingriff, der die Freiheit der Berufswahl (Artikel 12 des Grundgesetzes, GG) beschneidet. Da dieser Eingriff an Merkmale außerhalb der Person anknüpft und nicht durch den Grundrechtsträger beeinflusst werden kann, handelt es sich hier um eine objektive Berufszulassungsbeschränkung, die höchste Stufe der Eingriffe in das Grundrecht nach Artikel 12 GG. Derartige Eingriffe sind nur dann verfassungskonform, wenn sie der Abwehr schwerwiegender Gefahren für überragend wichtige Gemeinschaftsgüter dienen.

In der Gesamtbetrachtung erscheint ein solcher Eingriff jedoch gerechtfertigt.

Mit der Regelung soll verhindert werden, dass durch eine unbeschränkte Zulassung gebündelter Bedarfsverkehre nachweisbar oder höchstwahrscheinlich das geregelte und effiziente Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsformen an sich und insbesondere auch die Funktionsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs als überragend wichtiges Gemeinschaftsgut (vgl. schon BVerfGE 11, 168, 184) bedroht wird. Darüber hinaus wird mit dieser Novelle neben der Gefahrenabwehr die Umweltverträglichkeit als weiteres Ziel im Personenbeförderungsgesetz ausdrücklich verankert. Das BVerfG hat auch die Gesundheit und den Erhalt einer „menschenwürdigen“ Umwelt als überragend wichtiges Gemeinschaftsgut anerkannt (Jarass/Pieroth, GG, 16. Auflage Art 12 Rn. 49). Wie dargelegt, soll diese Erweiterung der Schaffung bzw. der Weiterentwicklung eines umweltverträglichen Straßenpersonenverkehrs zusätzliche Bedeutung verschaffen. Die in § 1a verankerte umweltpolitische Zielsetzung soll die Berücksichtigung von Umweltbelangen bei allen Verkehrsarten und -formen des PBefG befördern. Als nunmehr gesetzlich verankertes Ziel bedeutet dies gleichzeitig, dass einer unbeschränkten Zulassung weiterer Fahrzeuge zum Markt – die ggf. sogar einen niedrigeren Umweltstandard als zum Beispiel ein vor Ort betriebener Öffentlicher Nahverkehr aufweisen – in diesem Sinne Grenzen gesetzt sind.

Aus diesen Gründen ist der hier vorliegende Eingriff in Artikel 12 GG gerechtfertigt und damit als zulässig anzusehen. Darüber hinaus sind beim gebündelten Bedarfsverkehr keine dem Taxenverkehr entsprechenden Sicherheiten wie z. B. ein Beobachtungszeitraum nach § 13 Absatz 4 Satz 3 vorzusehen. Da der Taxenverkehr, dem ÖPNV vergleichbar, Aufgaben der Daseinsvorsorge wahrnimmt , hat er im Gesamtbild der Verkehrsformen eine wichtigere Stellung inne als der gebündelte Bedarfsverkehr. Dies rechtfertigt unterschiedliche Anforderungen an die Zulassung beider Verkehrsformen. Insgesamt steht der Genehmigungsbehörde bei ihrer Versagungsentscheidung ein weiter Ermessensspielraum zu, den sie sorgsam auszuüben hat. Hierzu gehört, dass sie im Rahmen der Antragstellung darauf hinwirkt, dass der Bewerber einen letztlich „genehmigungsfähigen“ Antrag stellt. Das heißt der Antragsteller muss im Verfahren auch stets die Möglichkeit erhalten, seinen Antrag zu korrigieren (z. B. die Anzahl der Fahrzeuge reduzieren).

Die Genehmigungsbehörde hat im Rahmen der Abwägungsentscheidung neben den vorgenannten Umweltverträglichkeitsbelangen auch räumliche oder zeitliche Beschränkungen, die die Genehmigungsbehörde gemäß § 50 Absatz 2 Satz 2 für den gebündelten Bedarfsverkehr festlegen darf, zu berücksichtigen. Entscheidend wird schließlich auch sein, ob die nach § 50 Absatz 3 Satz 1 durch die Genehmigungsbehörde im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger festzulegende Bündelungsquote durch die bereits zugelassenen Marktteilnehmer erreicht wird oder nicht. Auch hieraus kann sich innerhalb der durch die Genehmigungsbehörde vorzunehmenden Abwägungsentscheidung eine Ermessensreduktion dahingehend ergeben, dass neuen Bewerbern den Zugang zum Markt verwehrt ist, weil die öffentlichen Verkehrsinteressen bereits negativ berührt sind.

Zu Nummer 11 (§ 14 Absatz 5 Satz 2)

Bei der Anfügung des Satzes 2 in § 14 Absatz 5 mit dem Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) wurde versehentlich auf § 13 Absatz 2 Bezug genommen. Richtigerweise muss auf § 42a Satz 3 verwiesen werden, der Ausnahmen vom Verbot, Personen im Nahverkehrsbereich des ÖPNV zu befördern, zulässt. In diesen Fällen müssen ÖPNV-Unternehmen nach § 14 Absatz 5 Satz 2 angehört werden.

Zu Nummer 12 (§ 17 Absatz 1)

Zu Buchstabe a (Nummer 7)

Durch die ergänzenden Vorgaben in Absatz 1 Nummer 7 muss die Genehmigungsurkunde bei Verkehrsangeboten im Sinne des § 44 (Linienbedarfsverkehr) auch das Bedienungsgebiet beschreiben, in dem der Verkehr betrieben wird. Dieses Gebiet muss nicht den gesamten Genehmigungsbezirk umfassen, sondern kann auf einen bestimmten Teil des Bezirks beschränkt werden. Aus Gründen der Rechtssicherheit und besseren Kontrollierbarkeit (gem. § 17 Absatz 4 Satz 2 kann die Genehmigungsbehörde eine Auflage zur Mitführung der Genehmigungsurkunde erteilen) soll sich das Gebiet, in dem der Linienbedarfsverkehr betrieben wird, unmittelbar aus der Genehmigungsurkunde ergeben.

Zu Buchstabe b (Nummer 8)

Hier wird festgelegt, dass auch bei gebündelten Bedarfsverkehren die Genehmigungsurkunde das Gebiet beschreiben muss, in dem der Verkehr durchgeführt wird.

Zu Nummer 13 (§ 18 Absatz 1 Satz 1)

Nach geltender Rechtslage hat die Genehmigungsbehörde ein Verzeichnis aller Genehmigungen, die im ÖPNV für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr bestehen, im Amtsblatt der EU bekannt zu machen. Das (europäische) Amt für Veröffentlichungen hatte die Bekanntmachungen der Genehmigungsbehörden nach anfänglicher Zustimmung später abgelehnt. Im Bund-Länder-Fachausschuss (BLFA) Straßenpersonenverkehr wurde daher vereinbart, von einer Veröffentlichung im EU-Amtsblatt abzusehen und das Genehmigungsverzeichnis stattdessen auf der Homepage der jeweiligen Genehmigungsbehörde bekannt zu machen. In diesem Sinne sollte § 18 PBefG bei der nächsten Änderung des PBefG angepasst werden. Dies wird nun entsprechend umgesetzt.

Zu Nummer 14 (§ 20)

Zu Buchstabe a (Absatz 1 Satz 1)

Die Möglichkeit, eine einstweilige Erlaubnis zu erteilen, besteht derzeit nur für den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen. Ursprüngliches Ziel der einstweiligen Erlaubnis war es, Verkehre, deren sofortige Einrichtung im öffentlichen Interesse geboten war und die nur vorübergehenden Zwecken dienen sollten, durch ein beschleunigtes Verfahren genehmigen zu können. Gedacht wurde an Fälle, in denen mangels anderweitiger Verkehrseinrichtungen für die Befriedung eines plötzlich auftretenden zeitweiligen Verkehrsbedürfnisses gesorgt werden muss (vgl. BT-Drs. 3/255 S. 28 i. V. m. Runderlass des Reichsverkehrsministers vom 27. August 1937 – RVBl. B S. 92). Inzwischen stellt die einstweilige Erlaubnis aber immer öfter auch sicher, dass bei nicht bestandkräftigen bzw. streitbefangenen Genehmigungsbescheiden im öffentlichen Interesse notwendiger Linienverkehr (weiter-)betrieben werden kann. Insbesondere bei Vergaben von ÖPNV-Verkehren im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 muss teilweise mit langwierigen Nachprüfungsverfahren gerechnet werden, die den Abschluss des Vergabeverfahrens verzögern.

Um eine drohende Unterbrechung des betroffenen Verkehrsdienstes zu verhindern, müssen bis dahin Notmaßnahmen u. a. gemäß Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergriffen werden. Dies kann z. B. in Form der Direktvergabe (an den bisherigen Beförderer) erfolgen. Die auslaufenden PBefG-Genehmigungen können dann gemäß § 20 Absatz 3 Satz 2 PBefG durch eine einstweilige Erlaubnis ersetzt werden. Diese Problematik ist auch für Straßenbahn- und Obusverkehre relevant, insbesondere wenn diese als Linienbündel zusammen mit Busverkehren gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben werden. Momentan behelfen sich in diesen Fällen viele Genehmigungsbehörden mit der Erteilung einer befristeten PBefG-Genehmigung. Dies ist aber nicht zweckmäßig, denn die drohende Unterbrechung soll möglichst frühzeitig und effektiv abgewendet werden. Hierfür ist die einstweilige Erlaubnis nach ihrem Sinn und Zweck das geeignetere Mittel. Dies gilt unabhängig davon, ob ein Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, Straßenbahnen oder Obussen betroffen ist. Der Anwendungsbereich der einstweiligen Erlaubnis wird daher auf Verkehre mit Straßenbahnen ausgedehnt.

Zu Buchstabe b (Absatz 2 Satz 2 Nummer 5)

In Übereinstimmung mit § 17 Absatz 1 Nummer 7 muss sich auch bei Erteilung einer einstweiligen Erlaubnis das Bedienungsgebiet des bedarfsgesteuerten Linienverkehrs nach § 42 Absatz 2 unmittelbar aus dem Dokument ergeben.

Zu Nummer 15 (§ 23)

Zu Buchstabe a (Absatz 1 Satz 1 – neu)

Hierbei handelt es sich um eine strukturelle Änderung.

Zu Buchstabe b (Absatz 2 Satz 1 und Absatz 3 – neu)

Zu Absatz 2

Artikel 7 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr regelt die Entschädigung des Fahrgastes bei aus der Nutzung des Kraftomnibusses resultierenden Unfällen. Die Vorschrift findet gemäß Artikel 2 Absatz 1 bis 3 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 nur auf Linienverkehre mit einer Wegstrecke von 250 km und mehr und auf Gelegenheitsverkehre Anwendung. Nach Artikel 7 Absatz 2 Satz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 darf die Haftungshöchstgrenze bei Verlust oder Beschädigung von Gepäck

nicht weniger als 1.200 Euro je Gepäckstück betragen. § 23, der den vertraglichen Haftungsausschluss des Unternehmers für Sachschäden auf 1000 Euro begrenzt, muss daher entsprechend ergänzt werden. Die Ausnahmevorschrift bezieht sich allein auf die Haftungshöhe und nicht auf den Ausschluss von Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.

Zu Absatz 3

Nach Artikel 17 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr haften Beförderungsunternehmer für von ihnen verursachte Verluste oder Beschädigungen von Rollstühlen und anderen Mobilitätshilfen oder Hilfsgeräten in Höhe des Wiederbeschaffungswertes bzw. der Reparaturkosten. Diese können unter Umständen auch mehr als 1.000 Euro betragen. Eine Verursachung liegt im Übrigen auch bei einfacher Fahrlässigkeit vor, so dass diesbezüglich ein Haftungsausschluss nicht zulässig ist.

Zu Nummer 16 (§ 31 Absatz 1)

Hierbei handelt es sich um eine redaktionelle Änderung.

Zu Nummer 17 (§ 39 Absatz 6)

Derzeit bestimmt sich die Zuständigkeit der Genehmigungsbehörde für die Zustimmung zu den Besonderen Beförderungsbedingungen nach § 11 PBefG. Diese Regelung knüpft, soweit eine Linie in mehreren Genehmigungsbezirken bzw. Ländern betrieben wird, an den Ausgangspunkt der jeweiligen Linie an. Dies führt insbesondere im liberalisierten Fernbuslinienverkehr dazu, das verschiedene Genehmigungsbehörden in verschiedenen Ländern die Besonderen Beförderungsbedingungen eines Verkehrsunternehmens prüfen und genehmigen, mit der Folge, dass ggf. unterschiedliche genehmigte Versionen gültig sind. Da die Besonderen Beförderungsbedingungen im Regelfall nicht vom jeweiligen Linienverlauf abhängen, soll künftig diejenige Genehmigungsbehörde zuständig sein, in deren Bezirk der Unternehmer seinen Betriebssitz hat. Die zuständige Genehmigungsbehörde informiert die an der jeweiligen Linien beteiligten Genehmigungsbehörden über ihre Entscheidung. Bei Bedarf können besondere Regelungen, die nur für bestimmte Linien gelten sollen, entsprechend kenntlich gemacht werden. Sollte eine Änderung der Beförderungsbedingungen gemäß § 39 Absatz 6 Satz 4 PBefG erforderlich sein, kann die für die jeweilige Linie zuständige Genehmigungsbehörde dies bei der Genehmigungsbehörde, in deren Bezirk der Unternehmer seinen Betriebssitz hat, anmelden.

Zu Nummer 18 (§ 40)

Zu Buchstabe a (Absatz 2 Satz 3 – neu)

Nach aktueller Rechtslage bedürfen Fahrpläne und deren Änderungen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Hiervon ausgenommen sind Fahrplanänderungen, die wegen vorübergehender Störungen des Betriebs oder aus besonderen Anlässen vorgenommen werden und für einen Zeitraum von nicht länger als einen Monat gelten, sowie andere geringfügige Fahrplanänderungen (§ 40 Abs. 2 Satz 1 und 2 PBefG). In der Praxis kommt es häufiger vor, dass notwendige Bauarbeiten bzw. die eingerichteten Baustellen die Ursache von vorübergehenden Störungen des Betriebs darstellen und zeitweise Fahrplanänderungen erforderlich machen. Die Bauarbeiten bzw. Baustellen dauern oftmals länger als einen Monat. Mit der Änderung soll klargestellt werden, dass auch bei dieser Sachlage Fahrplanänderungen, die baustellenbedingt länger als einen Monat, aber maximal sechs Monate dauern, als geringfügig anzusehen sind. Die zeitliche Begrenzung von sechs Monaten wird insoweit als angemessen angesehen, um noch von einer „geringfügigen" Fahrplanänderung im Sinne von § 40 Absatz 2 auszugehen, die ausnahmsweise von der Zustimmung der Genehmigungsbehörde ausgenommen ist.

Zu Buchstabe b (Absatz 4 Satz 4)

Durch die Neuregelungen zur Datenbereitstellung in § 3a ist Absatz 4 Satz 4 obsolet geworden und wird deshalb gestrichen.

Zu Nummer 19 (§ 42a Satz 1)

Die Ergänzung in § 42a ist der Einführung eines neuen Tatbestandes „Linienbedarfsverkehr" in § 44 geschuldet.

Zu Nummer 20 (§ 42b)

Im Zuge der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie im globalen Umfeld wurde mit der CARS21-Aktivität beschlossen, dass zukünftig keine parallelen Regelwerke für die technische

Harmonisierung (EU und UNECE) nebeneinander bestehen sollen. Deshalb wurde festgelegt, dass eine Vielzahl von EU-Vorschriften im Rahmen der Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen durch UNECE-Regelungen ersetzt wird. Dies trifft auch auf die Richtlinie 2001/85/EG über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz zu: Mit der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit wurde zum 01.11.2014 die Richtlinie 2001/85/EG aufgehoben und durch die UNECE-Regelung Nr. 107 ersetzt. Damit ist für neue Genehmigungen von Kraftomnibussen die UNECE-Regelung maßgeblich. Da aber nicht auszuschließen ist, dass noch einige Zeit Neufahrzeuge mit einer Genehmigung nach der Richtlinie 2001/85/EG in den Markt kommen, muss auch weiterhin auf diese Richtlinie verwiesen werden.

Durch die Beschränkung des Geltungsbereichs der Vorschrift auf innerdeutsche Personenfernverkehre (einschließlich Kabotage) wird klargestellt, dass die Anforderungen nicht im grenzüberschreitenden Linienverkehr gelten. Dies betrifft sowohl grenzüberschreitende Verkehre innerhalb der Europäischen Union, bei denen ausschließlich die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt anzuwenden ist, als auch grenzüberschreitende Verkehre mit Drittstaaten. Beim Gewerbe und den Vollzugsbehörden hatte Unsicherheit bestanden, ob § 42b PBefG auch für den grenzüberschreitenden Linienverkehr Anwendung findet.

§ 42b wird außerdem als Gebotsnorm ausgestaltet, um Verstöße als Ordnungswidrigkeit ahnden zu können (§ 61 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe i).

Zu Nummer 21 (§ 44)

Neue flexible Angebote können bestehende Angebote im ÖPNV ergänzen und verdichten oder unter bestimmten Bedingungen sogar ersetzen. Vor allem im ländlichen Raum oder in Randbezirken der Ballungsräume, wo die Nachfrage im Tagesverlauf stark schwankt oder generell niedrig ist, schränkt die Fokussierung auf liniengebundene Massenbeförderungsmittel zu sehr ein. Dem hat der Gesetzgeber durch die in § 8 Absatz 2 normierte – wenn auch nicht so explizit bezeichnete – Möglichkeit der flexiblen Bedienung Rechnung getragen. Dabei übernehmen sogenannte bedarfsgesteuerte Verkehre eine immer größere Rolle.

Diese Verkehre lassen sich kaum mehr den bisherigen Verkehrsarten und -formen eindeutig zuordnen. Rechts- und Planungsunsicherheit sind die Folge. Die Schaffung eines eigenständigen Genehmigungstatbestandes ist daher erforderlich. Dieser ist entsprechend seiner verkehrlichen Ausprägung als Linienbedarfsverkehr zu beschreiben, da er dem Linienverkehr ähnelt. Hierfür spricht, dass bereits heute die meisten typengemischten Verkehre als Linienverkehre beantragt und erbracht werden. Insoweit liegt es nahe, diesen Verkehr auch weiterhin ähnlich dem Linienverkehr auszugestalten. Für eine solche Einordnung spricht aber auch die verkehrliche Funktion der neuen Verkehrsform. Ohne an einen festen Fahrplan gebunden zu sein, erschließt der Verkehr die Fläche, um bestehende Linienverkehrsangebote zu ergänzen oder zu ersetzen. Dabei wird ausdrücklich klargestellt, dass für diese Verkehre ausschließlich die im Rahmen des Vorgaben des Aufgabenträgers im Nahverkehrsplan, im öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder in der Vorabbekanntmachung festgelegten Beförderungsentgelte und –bedingungen zur Anwendung kommen, wobei ein pauschaler Zuschlag für Beförderungen im Linienbedarfsverkehr erhoben werden kann.

Vor diesem Hintergrund enthält der neue § 44 eine Legaldefinition des Linienbedarfsverkehrs. Dieser Verkehr gilt per Definition als Linienverkehr gemäß § 42. Als Linienverkehr ist diese Verkehrsform darüber hinaus dem ÖPNV nach § 8 Absatz 1 zuzuordnen. Das heißt: auch die Maßgaben an die Barrierefreiheit nach § 8 Absatz 3 finden Anwendung.

Die neue Verkehrsform muss innerhalb eines im Nahverkehrsplan ausgewiesenen Gebietes ohne festen Linienweg durchgeführt werden. Fahrtwünsche werden dabei – wie beim bedarfsgesteuerten Pooling im Gelegenheitsverkehr – gebündelt.

Die Festlegungen der Verpflichtungen bedürfen nach Art und Umfang einer Ausgestaltung durch den Aufgabenträger. Der Bundesgesetzgeber hat sich auf einen bundeseinheitlichen Rahmen zu beschränken. Der Ausgestaltung der vor Ort geltenden Anforderungen muss der Aufgabenträger im Rahmen seiner Planungen nachkommen. Hierzu bietet sich das Planungsinstrument des Nahverkehrsplans an.

Der Linienbedarfsverkehr unterliegt der Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht. Die Betriebspflicht (§ 21) sollte zeitlich und räumlich definiert werden und sollte Vorgaben für die einzusetzenden Fahrzeug- und Beförderungskapazitäten enthalten. Um eine bestmögliche Verzahnung der neuen und bestehenden Angebote im ÖPNV zu gewährleisten, sollten die Betriebszeiten aufeinander abgestimmt werden. Über die Beförderungspflicht (§ 22) wird die Allgemeinzugänglichkeit sichergestellt. Die bereits vorhandenen Verkehre sind – wie bisher – durch die öffentlichen Verkehrsinteressen geschützt. Dementsprechend kann eine Genehmigung eines Linienbedarfsverkehrs versagt werden, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dem entgegenstehen.

Zu Nummer 22 (§ 45 Absatz 2)

Da der Linienbedarfsverkehr an keinen festen Fahrplan gebunden ist, muss er von den entsprechenden Regelungen in § 40 freigestellt werden.

Zu Nummer 23 (§ 46)

Zu Buchstabe a (Absatz 1)

Hierbei handelt es sich um eine redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe b (Absatz 2)

Zu Doppelbuchstabe bb (Nummer 4)

Die Auflistung der zulässigen Gelegenheitsverkehrsformen in Absatz 2 wird durch Nummer 4 um die neue Gelegenheitsverkehrsform des gebündelten Bedarfsverkehrs nach § 50 ergänzt.

Zu Buchstabe c (Absatz 3)

Neben der in § 46 Absatz 3 bereits vorgesehenen Doppel-Konzession für Taxenverkehr und den Mietwagenverkehr sollen in Orten bis 50.000 Einwohner auch Mehrfach-Konzessionen für den Taxenverkehr, den Mietwagenverkehr und den gebündelten Bedarfsverkehr ermöglicht werden, um das Mobilitätsangebot im ländlichen Raum zu verbessern. Daher wird in Absatz 3 die Verkehrsform des gebündelten Bedarfsverkehrs ergänzt. Bei erteilten Doppel- und Mehrfach-Konzessionen dürfen die unterschiedlichen Verkehrsformen nur nacheinander, nicht aber gleichzeitig durchgeführt werden. Von dieser Regelung ist jedwede Kombination der drei genannten Verkehrsformen erfasst. Es soll die Erteilung einer Genehmigung für zwei oder drei der genannten Verkehre für denselben Pkw ermöglicht werden. Überprüft werden kann dies anhand der gemäß § 3a verpflichtend bereitzustellenden Daten durch die Unternehmer und Vermittler über einen Abgleich der gefahrenen Strecken mit den abgerechneten Beförderungsaufträgen. Der Unternehmer hat für denselben Personenkraftwagen die Genehmigungen der jeweils betriebenen Verkehrsform einzuholen. Die Möglichkeit der Doppel- und Mehrfachkonzessionen dient den Unternehmen dazu, wirtschaftlich auskömmlich zu befördern. Es soll außerdem ein Anreiz gegeben werden, das insbesondere im ländlichen Raum knappe Mobilitätsangebot zu erhöhen und zu flexibilisieren, und die Abhängigkeit vom eigenen PKW zu verringern bzw. das Angebot für die dort lebenden Menschen ohne eigenen PKW zu erhöhen. Insbesondere ganz junge und ältere Menschen können hiervon besonders profitieren.

Zu Nummer 24 (§ 47 Absatz 2 Satz 1)

Durch die Ergänzung wird sichergestellt, dass künftig auch Verstöße gegen die Stellplatzpflicht mit einer Ordnungswidrigkeit geahndet werden können.

Zu Nummer 25 (§ 49)

Zu Buchstabe a (Absatz 4)

Zu Doppelbuchstabe aa (Satz 1)

Die ergänzende Nennung des gebündelten Bedarfsverkehrs nach § 50 dient der Abgrenzung des Mietwagenverkehrs zur neuen Gelegenheitsverkehrsform. Auf diese Weise wird durch Satz 1 klargestellt, dass Mietwagen, Taxen und gebündelte Bedarfsverkehre streng voneinander abzugrenzen sind. Grund für diese Abgrenzung das beschriebene unterschiedliche Rechte-Pflichten-Gefüge, denen die drei verschiedenen Gelegenheitsverkehrsformen unterliegen.

Zu Doppelbuchstabe bb (Satz 3)

In Satz 3 wird zunächst der Begriff „fernmündlich“ gestrichen. Wie der neue Beförderungsauftrag letztlich beim Mietwagen eingeht – ob fernmündlich oder elektronisch – ist für die Ausführung des Gesetzes letztlich unbeachtlich. Bei der zweiten Änderung innerhalb von Satz 3 handelt es sich um eine grammatikalische Korrektur.

Zu Doppelbuchstabe cc (Satz 4)

Bei der Änderung des ersten Wortes handelt es sich um eine grammatikalische Anpassung.

Bislang war der Eingang eines Beförderungsauftrags beim Mietwagenunternehmer buchmäßig zu erfassen und die Aufzeichnung ein Jahr lang aufzubewahren. In der Praxis wird diese buchmäßige Erfassung der Beförderungsaufträge von den zuständigen Behörden teilweise noch immer wörtlich genommen und eine handschriftliche Buchführung gefordert, obwohl auch eine digitale Erfassung zulässig ist, sofern eine manipulationssichere Software verwendet wird. Eine handschriftliche Buchführung kann insbesondere bei größeren Mietwagenunternehmern zu erheblichen Zeit- und Kostenbelastungen führen.

Um Rechtsunsicherheiten in Bezug auf die Interpretation der Norm zu vermeiden, wird die nun in Satz 4 enthaltene buchmäßige Erfassung um die Möglichkeit einer elektronischen Erfassung von Auftragseingängen ergänzt. Auch App-basierte Auftragseingänge werden hierdurch ermöglicht, sofern der Auftrag auf dem Server am Betriebssitz des Unternehmens eingeht und vom System gespeichert wird.

Zu Doppelbuchstabe dd (Satz 5)

Verwechslungen mit dem Taxen- und dem gebündelten Bedarfsverkehr sind zu vermeiden. Bei der Annahme von Beförderungsaufträgen darf der Besteller nicht darüber im Unklaren gelassen werden, dass er es mit einem Mietwagenunternehmen zu tun hat. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Kunde ausdrücklich ein Taxi oder einen gebündelten Bedarfsverkehr verlangt. Bei Vermittlung und Ausführung gilt es insbesondere die Rückkehrpflicht und deren Ausnahmen zu beachten, da es anderenfalls ebenfalls zu taxiähnlichem oder, je nach konkreter Ausgestaltung der Pflichten von Poolingverkehren vor Ort, zu einem dem gebündelten Bedarfsverkehr ähnelnden und damit verbotenen Mietwagenverkehr kommen kann. Auch das Bereithalten von Mietwagen darf nicht zur Verwechslung mit dem Taxen und dem gebündelten Bedarfsverkehr geeignet sein. Auch die Werbung für Mietwagenverkehr darf nicht zur Verwechslung mit dem Taxen oder gebündelten Bedarfsverkehr führen. Verboten sind insbesondere Hinweise durch Beschriftung, Inserate, Lautsprecher-, Rundfunk-, Kino- oder Fernsehwerbung, die den Anschein zu erwecken vermögen, es handele sich bei den angebotenen Verkehrsdiensten um Verkehr mit Taxen oder um gebündelten Bedarfsverkehr.

Zu Doppelbuchstabe ee (Satz 6)

Die Ergänzung betrifft lediglich die für den gebündelten Bedarfsverkehr gemäß § 27 Absatz 4 BOKraft (neu) vorgesehene Ordnungsnummer.

Zu Buchstabe b (Absatz 5 – neu)

Durch den neuen Absatz 5 wird es den Genehmigungsbehörden ermöglicht für Gemeinden mit großer Flächenausdehnung, Festlegungen zur Rückkehrpflicht sowie zu geeigneten Abstellorten von Mietwägen inklusive von Anforderungen an solche Orte zu treffen, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dies erfordern. Hierbei ist nach der gesetzlichen Vorgabe eine Mindestwegstrecke von 15 Kilometern zwischen Hauptsitz und Abstellort bzw. zwischen verschiedenen Abstellorten zu Grunde zu legen. Dieser bundesweit geltende Maßstab ist erforderlich, da an der Rückkehrpflicht bei Mietwagenverkehren grundsätzlich festgehalten werden soll. Er ist auch der Höhe nach angemessen. Der Maßstab wird dabei insbesondere in größeren Ballungsräumen Anwendung finden. Er garantiert auf der einen Seite, dass die ursprüngliche Intention des Gesetzgebers eingehalten wird, an der Rückkehrpflicht für Mietwagenverkehre grundsätzlich festzuhalten. Auf der anderen Seite wird insbesondere in größeren Ballungsräumen die Möglichkeit eröffnet, den Mietwagenverkehr zu flexibilisieren und die vor allem dort bereits stark beanspruchte Verkehrsinfrastruktur nicht über Gebühr weiter zu belasten. Auch wird hierdurch sichergestellt, dass die Rückkehrpflicht insbesondere in großen Ballungsräumen nicht den Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge (wie zum Beispiel Elektroautos) behindert.

Die Ermöglichung von landesspezifischen Ausnahmeregelungen dient dazu, im Einzelfall eine schnellere Verfügbarkeit von Mietwagen vor Ort sicherzustellen und unnötig weite und auch im Interesse des Klimaschutzes zu reduzierende Leerfahrten zu vermeiden.

Zu Nummer 26 (§ 50)

Mit der technischen Entwicklung der Vernetzung und Automatisierung entstehen neue Verkehrsformen, welche als Ride-Pooling, Ride-Sharing (Bedarfsgesteuerter Flächenbetrieb) oder auch als On-Demand-Verkehre bezeichnet werden. Sie sind durch eine vorherige Anmeldung eines Fahrtwunsches zumeist über eine webbasierte Plattform gekennzeichnet, die Mobilitätsnachfrage mit den Mobilitätsangeboten verknüpft. Hierdurch können gleichgerichtete Fahrtwünsche gebündelt werden, so dass ein sog. „gebündelter Bedarfsverkehr“ entsteht.

Neue Verkehrsarten oder Verkehrsmittel sind gemäß § 2 Absatz 7 PBefG nur im Einzelfall und für die Dauer von höchstens 4 Jahren genehmigungsfähig. Anstelle der Ablehnung einer Genehmigung kann gemäß § 2 Absatz 6 PBefG im Fall einer Beförderung, die nicht alle Merkmale einer Verkehrsart oder Verkehrsform erfüllt, eine Genehmigung nach den Vorschriften des PBefG erteilt werden, denen diese Beförderung am meisten entspricht, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.

Innovative Personenbeförderungskonzepte sind aber die Basis für intelligente Mobilität. Innovative Mobilitätskonzepte können sowohl angebots- als auch nachfrageseitig stark am Markt orientiert ausgestaltet werden. Mit dem Einsatz der neuen Mobilitätsangebote ist die Erwartung verbunden, dass durch die digitale Vermittlung von Angebot und Nachfrage eine höhere Effizienz des Verkehrs erreicht werden kann, weil durch die Bündelung von Fahrtwünschen bzw. Beförderungsaufträgen Individualfahrten entfallen.

Durch die Einführung der neuen Gelegenheitsverkehrsform wird nunmehr Rechtssicherheit in Bezug auf die Genehmigungserteilung geschaffen. Rechtssicherheit schafft Planungssicherheit und ermöglicht insoweit planbare Investitionen für flexible Bedienformen und geteilte Mobilitätsdienstleistungen.

Vor diesem Hintergrund wird durch § 50 die neue Gelegenheitsverkehrsform des „gebündelten Bedarfsverkehrs“ eingeführt. In Absatz 1 Satz 1 wird dieser neuen Verkehrsform die Einzelsitzplatzvermietung ermöglicht, um Fahrtanfragen verschiedener Fahrgäste entlang ähnlicher Wegstrecken zu bündeln. Gebündelte Bedarfsverkehre dürfen ausschließlich den Bestellmarkt bedienen, sie unterliegen nicht der Betriebs- und Beförderungspflicht. Vor diesem Hintergrund legt § 50 einheitliche Rahmenregelungen für die neue Gelegenheitsverkehrsform fest, räumt den Genehmigungsbehörden jedoch die notwendigen Steuerungsmöglichkeiten ein, um die von den neuen Angeboten zu erfüllenden Standards vor Ort festlegen und die kommunalen öffentlichen Verkehrsinteressen berücksichtigen zu können.

Absatz 1 definiert den gebündelten Bedarfsverkehr als die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, bei der mehrere Beförderungsaufträge entlang ähnlicher Wegstrecken gebündelt ausgeführt werden, wobei der Unternehmer die Beförderung ausschließlich auf vorherige Bestellung ausführen darf. Eine Rückkehrpflicht besteht grundsätzlich nicht. Die Genehmigungsbehörde kann jedoch, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern, bestimmen, dass Fahrzeuge des gebündelten Bedarfsverkehrs nach Ausführung des Beförderungsauftrags unverzüglich zum Betriebssitz oder einen anderen geeigneten Abstellort zurückkehren müssen, es sei denn, sie haben vor der Fahrt oder während der Fahrt neue Beförderungsaufträge erhalten. Verwechslungen mit dem Taxen- und dem Mietwagenverkehr sind zu vermeiden. Bei der Vermittlung und Annahme von Beförderungsaufträgen darf der Besteller nicht darüber im Unklaren gelassen werden, dass er es mit dem Unternehmer eines gebündelten Bedarfsverkehrs zu tun hat. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Kunde ausdrücklich ein Taxi oder einen Mietwagen verlangt. Bei Ausführung gilt es insbesondere die kommunal geltenden Pflichten für gebündelten Bedarfsverkehr und deren Ausnahmen zu beachten. Auch das Bereithalten von gebündeltem Bedarfsverkehr darf nicht zur Verwechslung mit Taxen geeignet sein. Daher ist es dem Fahrer eines Fahrzeugs im gebündelten Bedarfsverkehr untersagt, sein Fahrzeug in taxiähnlicher Weise abzustellen, da der Wink- und Wartemarkt der Verkehrsform Taxi vorbehalten bleibt. Bei der elektronischen Buchung über eine App muss für den Kunden vor Fahrtantritt klar ersichtlich sein, welche Verkehrsform er gebucht hat. Auch die Werbung für gebündelte Bedarfsverkehre darf nicht zur Verwechslung mit dem Taxen- oder Mietwagenverkehr führen. Verboten sind insbesondere Hinweise durch Beschriftung, Inserate, Lautsprecher-, Rundfunk-, Kino- oder Fernsehwerbung, die den Anschein zu erwecken vermögen, es handele sich bei den angebotenen Verkehrsdiensten um Verkehr mit Taxen oder Mietwagen.

Nach Absatz 2 dürfen Fahrzeuge im gebündelten Bedarfsverkehr grundsätzlich nur in der Gemeinde eingesetzt werden, in der der Unternehmer seinen Betriebssitz hat. Die Genehmigungsbehörde kann die Beförderung von Personen im gebündelten Bedarfsverkehr zeitlich und räumlich beschränken, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern. Sie kann, im Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden und dem Aufgabenträger auch die Beförderung außerhalb der Betriebssitzgemeinde gestatten und einen größeren Bezirk festlegen.

Absatz 3 regelt die Verpflichtung der Genehmigungsbehörde im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger, im Stadt- und Vorortverkehr eine Bündelungsquote, d. h. eine Quote für den in einem bestimmten Zeitraum zu erreichenden Anteil an gebündelten Fahrten innerhalb des Gebietes, in dem der Verkehr durchgeführt wird, festzulegen, um die Verkehrseffizienz dieser Verkehre für den städtischen Verkehrsraum sicherzustellen.

Durch die aktuelle Novellierung soll das Personenbeförderungsrecht regulatorisch neu ausgerichtet werden. Es dient damit nicht mehr – wie bisher – nur der Gefahrenabwehr, sondern das Ziel der Umweltverträglichkeit ist zumindest gleichrangig neben das Ziel der Gefahrabwehr getreten. Darüber hinaus sind auch das Interesse an die Funktionsfähigkeit anderer Verkehrsformen – wie zum Beispiel an den ÖPNV oder an den Taxenverkehr – zu berücksichtigten, die einem funktionsfähigen gebündelten Bedarfsverkehr nach der hierzu vorliegenden Rechtsprechung vorgehen.

In der Gesamtschau bedeutet das, dass insbesondere bei der Einführung neuer Verkehrsformen außerhalb des ÖPNV und des Taxenverkehrs die Voraussetzungen der sog. „Verkehrseffizienz“ als Ausprägung des Begriffs des öffentlichen Verkehrsinteresses stärker zu berücksichtigen ist als bisher. Das Hinzutreten neuer Verkehrsformen darf das bislang austarierte System nicht obsolet werden lassen, der Umweltschutz zum Erhalt einer menschenwürdigen Umwelt nicht betroffen sein. Vor diesem Hintergrund ist es gerechtfertigt an die Ausübung neuer Verkehrsformen strenge Maßstäbe zu legen. Insbesondere ist es gerechtfertigt durch Einführung einer Bündelungsquote festzustellen, ob das Kriterium der „Fahrtbündelung“ überhaupt erreicht wurde. Ansonsten wäre ein zentrales Unterscheidungskriterium zum Taxen- und Mietwagenverkehren außer Kraft gesetzt.

Was unter Stadt- und Vorortverkehr zu verstehen ist, wird dabei durch § 8 Absatz 1 Satz 2 PBefG in hinreichender Deutlichkeit beschrieben. Diese Verpflichtung soll gewährleisten, dass durch die neue Verkehrsform tatsächlich eine Fahrtbündelung erreicht wird. Die Berechnung der Quote hat nach der bundesweit einheitlichen Methodik der Beförderungsleistung Personenkilometer/Fahrzeugkilometer zu erfolgen, wobei die Personenkilometer für die Entfernung stehen, die das Fahrzeug pro beförderte Person zurücklegt. Dabei sind als Fahrzeugkilometer nicht nur die Fahrgastkilometer, sondern auch die An- und Abfahrten zu werten. Der Vorteil dieser Art der Bündelungsquote liegt in ihrer trennscharfen Berechnung und Kontrollierbarkeit. Durch die genaue Wiedergabe der Auslastungsquote wird ein Anreiz zur Mitnahme von möglichst vielen Personen gleichzeitig gegeben, was zur Verkehrsreduzierung beiträgt. Lange Fahrten (etwa in Randgebiete) mit nur einem Fahrgast wirken sich besonders negativ auf die Quote aus. Zur Feststellung der Auswirkungen der Bündelungsquote auf die öffentlichen Verkehrsinteressen und die Umweltverträglichkeit hat der Aufgabenträger ein Monitoring durchzuführen. Hierbei sind insbesondere die Auslastung des Fahrzeuge (der Besetzungsgrad) sowie die zurückgelegten Wegstrecken (einschließlich der An- und Abfahrten) zu beobachten. Der Beobachtungszeitraum beträgt höchstens fünf Jahre nach Erteilung der Genehmigung.

Wird die festgelegte Bündelungsquote durch den genehmigten gebündelten Bedarfsverkehr nicht eingehalten, steht der Genehmigungsbehörde nach den Regelungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes das Recht zu, die erteilte Genehmigung zu widerrufen.

Hiermit stellt eine solche Quote die Grundlage für einen Eingriff in Artikel 12 des Grundgesetzes dar, weil das Nichteinhalten der Bündelungsquote im Ergebnis dazu führen kann, dass bei genehmigten Fahrten ein Widerruf der Genehmigung erfolgt oder in Fällen, in denen Bestandsfahrern schon kaum ein Einhalten der Bündelungsquote möglich ist, neuen Bewerbern der Zutritt zum Markt verwehrt ist. Hierbei handelt es sich um einen Eingriff in die Freiheit der Berufswahl. Da dieser Eingriff an Merkmale außerhalb der Person anknüpft und nicht durch den Grundrechtsträger beeinflusst werden kann, handelt es sich um eine objektive Berufszulassungsbeschränkung, die höchste Stufe der Eingriffe in das Grundrecht nach Artikel 12 GG. Derartige Eingriffe sind nur dann verfassungskonform, wenn sie der Abwehr schwerwiegender Gefahren für überragend wichtige Gemeinschaftsgüter dienen.

In der Gesamtbetrachtung erscheint die Festlegung einer Bündelungsquote geeignet und erforderlich. Sie ist auch angemessen.

Mit ihr soll verhindert werden, dass durch eine unbeschränkte Zulassung gebündelter Bedarfsverkehre nachweisbar oder höchstwahrscheinlich das geregelte und effiziente Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsformen an sich und insbesondere auch die Funktionsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs als überragend wichtiges Gemeinschaftsgut (vgl. schon BVerfGE 11, 168, 184) bedroht wird. Darüber hinaus wird mit dieser Novelle neben der Gefahrenabwehr die Umweltverträglichkeit als weiteres Ziel im Personenbeförderungsgesetz ausdrücklich verankert. Wie dargelegt, soll diese Erweiterung der Schaffung bzw. der Weiterentwicklung eines umweltverträglichen Straßenpersonenverkehrs zusätzliche Bedeutung verschaffen. Die in § 1a verankerte umweltpolitische Zielsetzung soll die Berücksichtigung von Umweltbelangen bei allen Verkehrsarten und -formen des PBefG befördern. Als nunmehr gesetzlich verankertes Ziel bedeutet dies gleichzeitig, dass einer unbeschränkten Zulassung weiterer Fahrzeuge zum Markt – die ggf. sogar einen niedrigeren Umweltstandard als zum Beispiel ein vor Ort betriebener Öffentlicher Nahverkehr aufweisen – in diesem Sinne Grenzen gesetzt sind.

Aus diesen Gründen ist der hier vorliegende Eingriff in Artikel 12 GG gerechtfertigt und damit als zulässig anzusehen.

Absatz 4 eröffnet den Genehmigungsbehörden zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen die Möglichkeit, im Verordnungswege individuelle Anforderungen an den gebündelten Bedarfsverkehr einzuführen (Absatz 4 Satz 2 Nummer 1 bis Nummer 3). Bei der Entscheidung über die Einführung einer Rückkehrpflicht für die neue Gelegenheitsverkehrsform (Nummer 1) kommt der Genehmigungsbehörde ein genereller Handlungsspielraum zu. Sie hat darüber hinaus eine weitgehende Gestaltungsmöglichkeit, die Rückkehrpflicht an die jeweiligen lokalen Gegebenheiten und Bedürfnisse anzupassen und kann neben einer Rückkehr zum Betriebssitz auch eine Rückkehr zu anderen zugelassenen Stellen vorsehen (Nummer 2) (meint Betriebshöfe, Parkplätze, o. ä., die vom Aufgabenträger in einer kommunalen Satzung oder im Nahverkehrsplan näher definiert werden). Die Geltung dieser Regelungen beschränkt sich dann auf das Gebiet der jeweiligen Gebietskörperschaft.

Absatz 4 Satz 3 Nummer 3 gewährt der Genehmigungsbehörde die Möglichkeit nach ihrem Ermessen, auch in der Fläche oder im ländlichen Raum eine Bündelungsquote festzulegen.

Nach Absatz 4 Nummer 4 können Regelungen über Sozialstandards für das Fahrpersonal getroffen werden.

Mit diesen in Absatz 4 genannten Möglichkeiten sollen die Kommunen, insbesondere auch zum Schutz des ÖPNV, die Möglichkeit der Steuerung der gebündelten Bedarfsverkehre erhalten.

Zu Nummer 27 (§ 51 Absatz 1 Satz 3 – neu)

Die in § 51 verortete Preisregulierung für Taxen stellt hinsichtlich des Schutzbereichs des Artikel 12 Absatz 1 Satz 2 GG eine zulässige Regelung der Berufsausübung dar und bezweckt die Gewährleistung einer „angemessenen Gewinnspanne“ für das Taxigewerbe. Sie soll nach dem Ausdruck des gesetzgeberischen Willens über die Tarifpflicht gewährleistet werden. Die Notwendigkeit einer angemessenen Gewinnspanne wird damit begründet, dass der Taxiverkehr, als notwendige Ergänzung des sonstigen Angebotes des Öffentlichen Personennahverkehrs, selbst als öffentliches Verkehrsmittel einzustufen ist, soweit er den Linienverkehr ersetzt, ergänzt oder verdichtet (vgl. § 8 Absatz 2). Die regulierten Preise korrespondieren dabei mit der Regelung, dass nach §§ 51 Absatz 5, 39 Absatz 3 PBefG i. V. m. § 37 BOKraft im Pflichtfahrbereich der Taxen die festgesetzten Beförderungsentgelte nicht über- oder unterschritten werden dürfen. Dies soll im Interesse der Daseinsvorsorge einen ruinösen Preiswettbewerb verhindern und so das bestehende öffentliche Interesse an einer angemessenen und bezahlbaren Beförderungsmöglichkeit sicherstellen.

Mit der Preisregulierung wird u. a. der Erhalt eines funktionsfähigen Taxigewerbes geschützt, um dadurch ein ausreichendes Angebot an Taxen im jeweiligen Regulierungsbereich zu gewährleisten. Folglich dient die Preisregulierung auch dem Zweck, das wirtschaftliche Interesse des Taxiunternehmers und das Interesse der Allgemeinheit auf Gewährleistung sicherer, ausreichender und bezahlbarer Beförderungsmöglichkeiten soweit wie möglich in Einklang zu bringen. Es geht somit bei der Preisregulierung nicht um den Schutz des Taxigewerbes an sich, sondern um den Schutz übergeordneter Gemeinwohlinteressen bzw. der Sicherung der Daseinsvorsorge im Verkehrsbereich. Diesen Schutzzweck vor Augen, bestehen keine (verfassungs-)rechtlichen Bedenken gegen die Modifizierung der Preisregulierung, soweit der hiermit angestrebte Schutzzweck nicht anderweitig sichergestellt werden kann.

Die Regelungen über die Entgelttarife im Taxenverkehr, mit dem Beförderungen auf Bestellung durchgeführt werden (sog. Bestellmarkt), werden gelockert. Den Ländern bzw. bei Subdelegation den Kommunen wird die

Möglichkeit gegeben, für diesen Bereich durch Rechtsverordnung Regelungen über Mindest- und Höchstpreise (Tarifkorridor) vorzusehen. Zudem soll neben der Festlegung von Grund-, Kilometer- und Zeitpreisen auch die Festlegung von Festpreisen für bestimmte Strecken zu häufig frequentierten Zielen (Flughafen, Bahnhof, Messe) regulär möglich sein, um die Preistransparenz für die Kunden auf diesen Strecken zu erhöhen. Da die Regelungen über den Tarifkorridor und die Festpreisregelung nur für den Bestellmarkt gelten sollen, werden diese Ausnahmen in einem eigenen Satz geregelt.

Zu Nummer 28 (§ 51a)

Absatz 1 des neuen § 51 a ermächtigt die Genehmigungsbehörde, für den Verkehr mit Mietwagen Regelungen zur Unterbindung des Anbietens von Leistungen zu nicht marktgerechten Preisen zu treffen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern. Hierbei können insbesondere Regelungen über Mindesttarife getroffen werden.

Hiermit soll sichergestellt werden, dass das Level-Playing-Field der Verkehrsarten erhalten bleibt.

Absatz 2 trifft eine Regelung für den gebündelten Bedarfsverkehr. Mit ihm wird die Genehmigungsbehörde verpflichtet, Mindestbeförderungsentgelte, die einen hinreichenden Abstand zu den Beförderungsentgelten des jeweiligen ÖPNV sicherstellen, festzusetzen. Mit Mindestbeförderungsentgelten kann sichergestellt werden, dass gebündelte Bedarfsverkehre nicht die Preise des ÖPNV unterbieten und damit dazu führen, dass bisherige Nutzer des ÖPNV zu gebündelten Bedarfsverkehren wechseln.

Vor der Festlegung von Mindestbeförderungsentgelten hat die Genehmigungsbehörde nahch Absatz 3 Satz 1 eine übergreifende Anhörung der betroffenen Kreise durchzuführen.

Mit der Möglichkeit zur Festlegung von Höchstbeförderungsentgelten erhält die Genehmigungsbehörde eine weitere Möglichkeit, um flexibel auf die verkehrlichen Gegebenheiten vor Ort reagieren bzw. diese aktiv steuern zu können.

Zu Nummer 29 (§ 53 Absatz 1 Satz 2)

Hierbei handelt es sich um Folgeänderungen, die sich aus der ausdrücklichen Beschränkung des § 42b auf innerdeutsche Personenfernverkehre ergeben.

Zu Nummer 30 (§ 57 Absatz 1)

Zu Buchstabe a (Nummer 11)

Hierbei handelt es sich um eine grammatikalische Anpassung aufgrund der Folgeänderung.

Zu Buchstabe b (Nummer 12 – neu)

In § 57 Absatz 1 Nummer 12 PBefG wird eine Verordnungsermächtigung aufgenommen, nach der das BMVI mit Zustimmung des Bundesrates die in § 3a genannte Verpflichtung zur Bereitstellung statischer und dynamischer Daten der Unternehmer und Vermittler näher ausgestalten kann. Diese Konkretisierung betrifft die Art und den Umfang der Daten, die Art und Weise der Bereitstellung, die Aktualität, die technische Anforderungen und die Interoperabilität von Daten, die Fristen und Übergangsfristen für die Datenbereitstellung, die Nutzungsbedingungen, die Kontrolle der Einhaltung der Verpflichtung sowie die Sanktionierung und Bußgelder für den Verstoß gegen die Vorschriften der Rechtsverordnung. Durch die Konkretisierung soll eine datenschutzkonforme Bereitstellung von Mobilitätsdaten sichergestellt werden.

Die Konkretisierung der in § 3a genannte Verpflichtung zur Datenbereitstellung erfolgt durch Verordnung, um eine dynamische Handhabung sowie eine einfache und zügige Anpassung zu ermöglichen, wenn sich bspw. Daten- oder Interoperabilitätsstandards ändern sollten.

Zu Nummer 31 (§ 61 Absatz 1 Nummer 3)

Zu Buchstabe a (Buchstabe e – neu)

Die Nichteinhaltung der Regelung in § 42b PBefG ist zurzeit nicht bußgeldbewehrt. Mit der Einführung dieses neuen Bußgeldtatbestandes wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die gemäß § 62 Absatz 3 PBefG geltenden Übergangsfristen für die Geltung von § 42b PBefG (01.01.2016 für erstmals zum Verkehr zugelassene Kraftomnibusse; 31.12.2019 für alle Kraftomnibusse), innerhalb derer die Unternehmer sich auf die technischen Anforderungen einstellen konnten, nunmehr abgelaufen sind.

Zu Buchstabe b

Hierbei handelt es sich um eine Folgeänderung.

Zu Nummer 32 (§ 64b)

Die Ergänzung um den Betrieb gebündelter Bedarfsverkehre stellt sicher, dass die seit 01.01.2020 bestehende Möglichkeit der Länder, im Landesrecht im Bereich des Taxen- und Mietwagenverkehrs Vorschriften in Bezug auf die Fahrzeugemissionen regeln zu können, auch für die gebündelten Bedarfsverkehre gilt. Sie dient somit dem Umwelt- und Klimaschutz.

Zu Nummer 33 (§ 64c – neu)

Die Vorgaben nach Absatz 1 zur Verfügbarkeit barrierefreier Fahrzeuge haben sich auf den jeweiligen Unternehmer zu beziehen. Die Quote an vorzuhaltenden barrierefreien Fahrzeugen gilt ab einer Anzahl von 20 Fahrzeugen und wird durch den bundesweit geltenden einheitlichen Richtwert auf 5 Prozent je Unternehmer festgelegt. Ein solcher Wert erscheint vor dem Hintergrund, sowohl mobilitätseingeschränkten Menschen als auch Menschen mit Behinderungen gleichberechtigte Teilhabe am Markt für Personenbeförderungsdienstleistungen zukommen zu lassen, angemessen. Diese Regelungen eröffnen den Genehmigungsbehörden die Möglichkeit, die Genehmigung mit entsprechenden Auflagen zu verknüpfen (vgl. § 15 Absatz 3 Satz 1 PBefG) und die Genehmigung bei Nichterfüllung der Auflagen gem. § 49 Absatz 2 Nummer 2 VwVfG mit Wirkung für die Zukunft zu widerrufen.

Entsprechend § 62 Absatz 2 ist es den Genehmigungsbehörden gestattet, für ihren Zuständigkeitsbereich abweichende Regelungen im Hinblick auf die Mindestanzahl vorzuhaltender barrierefreier Fahrzeuge zu treffen. Dies betrifft zum einen Regelungen, die eine weitergehende Barrierefreiheit zur Folge haben, soweit dies keine wirtschaftliche Härte darstellt, zum anderen betrifft dies Regelungen, die Ausnahmemöglichkeiten eröffnen, wo die Herstellung von Barrierefreiheit aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen glaubhaft nicht verwirklicht werden kann.

Zu Nummer 34 (§ 65)

Die Richtlinien, auf die § 65 Bezug nimmt, sind inzwischen aufgehoben, ersetzt, neugefasst oder geändert worden, so dass eine entsprechende Anpassung erforderlich ist. Die Umformulierung des Satzteils vor Nummer 1 dient der Klarstellung.

Zu Nummer 35 (§ 66)

Nach Absatz 1 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur dem Deutschen Bundestag mit Ablauf von 5 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts einen Bericht – in nicht personenbezogener Form – zur Umsetzung der nach § 57 Absatz 1 Nummer 12 erlassenen Verordnung sowie zur Umsetzung der in § 64 c Absatz 1 und 2 festgelegten Vorgaben vorzulegen. Nummer 1 bietet die Möglichkeit, unverzüglich mit gesetzgeberischen Maßnahmen gegenzusteuern, falls die Zugänglichkeit der Daten oder die Möglichkeit zur Weiterverwendung der Daten den beabsichtigten Zweck nicht oder nur eingeschränkt erfüllen. Nummer 2 ermöglicht eine Überprüfung der Vorgaben zur Barrierefreiheit im Gelegenheitsverkehr. Satz 2 stellt klar, dass den betroffenen Ländern, Kommunen, Verbraucherschutzverbänden, Verbänden von Menschen mit Behinderungen, den Beauftragten der Bundesregierung für Menschen mit Behinderungen, den Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit sowie den betroffenen Wirtschaftskreisen wird Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben ist.

Die Neufassung der Revisionsklausel in Absatz 2 dient insbesondere dem Zweck, den Deutschen Bundestag durch einen Bericht der Bundesregierung zu informieren, ob sich die neuen Regelungen zur Einführung neuer Verkehrsformen bewährt und die mit ihnen verfolgten Ziele erfüllt haben. Auch hier ist den in Ansatz 1 Satz 2 Genannten Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

Zu Artikel 2 (Änderung des § 2 des Regionalisierungsgesetzes)

Um auch in ländlichen Regionen oder städtischen Randlagen, die generell oder tageszeitlich bedingt mit Angeboten des Öffentlichen Personennahverkehrs unterversorgt sind, Mobilität für die Bevölkerung zu ermöglichen oder zu verbessern, sollen verstärkt Taxenverkehre zum Einsatz kommen und auf Grundlage des Regionalisierungsgesetzes (RegG) mit Regionalisierungsmitteln finanziert werden.

Zu Artikel 3 (Änderung des § 2 des Straßenverkehrsgesetzes)

Die Ortskundeprüfung für Taxifahrer als Voraussetzung für den Erwerb der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung im Fahrerlaubnisrecht wird abgeschafft. Angesichts des vermehrten Einsatzes von Navigationsinstrumenten im Taxiverkehr verlieren die bislang erforderlichen Ortskenntnisse des Taxifahrers zunehmend an Bedeutung. Navigationssysteme sind bei entsprechender technischer Ausstattung nach allgemeiner Erfahrung grundsätzlich geeignet, die Ortskunde des Taxifahrers zu ersetzen. Der Taxifahrer soll aber künftig für den Erwerb der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung nachweisen, dass er die im Taxenverkehr erforderliche Fachkunde besitzt. Hierfür sind § 2 Absatz 3 und 13 StVG zu ändern und in Folge § 48 Absatz 4 Nummer 7 der Fahrerlaubnis-Verordnung.

Zu Artikel 4 (Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung)

Zu Nummer 1 (§ 10 Absatz 1)

Die Änderungen der Angaben der Paragraphen resultieren aus der Einfügung des § 44 PBefG.

Zu Nummer 2 bis Nummer 5 (§§ 48, 49, 51, 52)

Das erfolgreiche Bestehen der Ortskundeprüfung für Taxifahrer als Voraussetzung für den Erwerb der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung gemäß § 48 Absatz 4 Nummer 7 FeV wird abgeschafft. Angesichts des vermehrten Einsatzes von Navigationsinstrumenten im Taxiverkehr verlieren die bislang erforderlichen Ortskenntnis-se des Taxifahrers zunehmend an Bedeutung. Navigationssysteme sind bei entsprechender technischer Ausstattung nach allgemeiner Erfahrung grundsätzlich geeignet, die Ortskunde des Taxifahrers zu ersetzen. Der Nachweis entsprechender Ortskenntnisse muss somit nicht mehr zur Bedingung für die Erlangung der besonderen Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung gemacht werden. Den Interessen der Fahrgäste wird durch die in der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr („BOKraft“) neu eingeführte Pflicht zur Vorhaltung eines dem Stand der Technik entsprechenden Navigationsgerätes angemessen Rechnung getragen.

In § 48 Absatz 4 Nummer 7 Fahrerlaubnis-Verordnung wird ein Fachkundenachweis eingeführt, mit dem der Taxifahrer künftig als Voraussetzung für den Erwerb der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung belegen muss, dass er die zum Führen eines Taxis notwendige Fachkunde besitzt (insbesondere in Bezug auf Verkehrssicherheitsaspekte wie z. B. Kenntnisse der Unfallverhütungsvorschriften, besondere Kindersicherungspflichtregeln im Taxenverkehr oder Überfallsicherheit). Dieser neue Qualifikationsnachweis soll dabei möglichst praxisorientierte Inhalte haben und vom Anforderungsniveau her keine hohen Hürden aufstellen („Kleiner Fachkundenachweis“). Wie zuvor bei der Ortskundeprüfung kann auch der Nachweis der erforderlichen Fachkunde durch eine Bescheinigung einer geeigneten Stelle geführt werden, die die zuständige oberste Landesbehörde, die von ihr bestimmte Stelle oder die nach Landesrecht zuständige Stelle bestimmt. Die Fahrerlaubnisbehörde kann die Fachkundeprüfung auch selbst durchführen.

Zu Nummer 6 (§ 76) und Nummer 7 (Anlage 8)

Das Muster für den Führerschein zur Fahrgastbeförderung (Anlage 8 Muster 4 FeV) wird wegen der Einfügung der §§ 44 (Linienbedarfsverkehr) und 50 (Gebündelter Bedarfsverkehr) in das PBefG um die Berechtigungen zum Führen eines Personenkraftwagens im Linienbedarfsverkehr und eines Personenkraftwagens im gebündelten Bedarfsverkehr ergänzt.

Aufgrund der Änderung des Führerscheins zur Fahrgastbeförderung ist eine Anpassung des Übergangsrechts (§ 76 Nummer 14 FeV) erforderlich.

Da sowohl der Verkehr mit Mietwagen als auch der gebündelte Bedarfsverkehr Formen des Gelegenheitsverkehrs sind, die der Genehmigungspflicht unterliegen, aber nicht des Nachweises der Fachkunde in einer Prüfung bedürfen, berechtigt die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung für das Führen von Mietwagen, die vor dem (Datum Inkrafttreten Änderung FeV einfügen) ausgestellt wurde, auch für das Führen von Personenkraftwagen im gebündelten Bedarfsverkehr.

Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr unterliegt der Genehmigungspflicht. Da der neu eingefügte Linienbedarfsverkehr eine Form des Linienverkehrs ist, berechtigt die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung für das Führen eines Personenkraftwagens im Linienverkehr, die vor dem (Datum Inkrafttreten Änderung FeV einfügen) ausgestellt wurde, auch für das Führen von Personenkraftwagen im Linienbedarfsverkehr.

Zu Nummer 8 (Anlage 9)

Die Änderungen der Angaben der Paragraphen resultieren aus der Einfügung des § 44 PBefG.

Zu Artikel 5 (Änderung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr)

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Die Änderungen der Angaben innerhalb der Inhaltsübersicht resultieren aus den Änderungen innerhalb des Verordnungstextes.

Zu Nummer 2 (§ 27)

Zu Absatz 3

Um vor allem nach außen hin eine eindeutige Erkennbarkeit von Mietwagen sicherzustellen ist bei Mietwagen an der rechten unteren Ecke der Heckscheibe ein nach außen und innen wirkendes Schild nach Anlage 3a mit der Ordnungsnummer anzubringen, die die Genehmigungsbehörde erteilt hat. Neben der durch § 3a PBefG eingeführten Möglichkeit zur Überprüfung von Mietwagen anhand von (Echtzeit-)Daten soll dieses Schild eine zusätzliche Überprüfungsmöglichkeit ermöglichen, indem es dem kontrollierenden Ordnungsbeamten vor Ort eine eindeutige Identifikation als Mietwagen erlaubt und diesen hierdurch in die Lage versetzt, etwaige Pflichtverstöße (etwa den Verstoß gegen die Rückkehrpflicht) zu ahnden.

Die Länder haben weiterhin die Möglichkeit, entsprechende Ausnahmen zu ermöglichen, vgl. § 43 Absatz 1 Satz 1 BOKraft, um Kunden die Anmietung von Fahrzeugen (insbesondere aus dem Luxussegment) zu ermöglichen, die nicht als Mietwagen erkennbar sind (bspw. Stretch-Limousine).

Zu Absatz 4

Auch die eindeutige Erkennbarkeit von Fahrzeugen des gebündelten Bedarfsverkehrs nach § 50 PBefG wird durch die Pflicht zur Anbringung eines nach außen und innen wirkendes Schild nach Anlage 3b sichergestellt, um Ordnungsbeamten eine eindeutige Identifikation vor Ort und hierdurch die Ahndung von Pflichtverstößen zu ermöglichen.

Zu Nummer 3 (§ 28 Absatz 1 Satz 1)

Mittlerweile verfügen Software-basierte Systeme zu Fahrpreisermittlung und -anzeige über die gleichen Funktionen wie das eingebaute klassische Fiskaltaxameter und sind diesem gleichwertig. Daher soll auch deren Nutzung, bei entsprechender Zulassung unter Beachtung der Vorschriften des Eichrechts, möglich sein. Zulässig ist dann auch die Ausrüstung mit einem App-basierten System.

Zu Nummer 4 (§ 28a – neu)

Da § 48 Absatz 4 FeV (neu) für Taxifahrer keinen Nachweis einer Ortskundeprüfung mehr fordert, wird für Taxiunternehmer durch Satz 1 eine Pflicht zum Vorhalten eines dem Stand der Technik entsprechenden Navigationsgerätes in den eingesetzten Kraftfahrzeugen eingeführt, um eine gut funktionierende und zuverlässige Beförderungseinrichtung zu gewährleisten. Dabei fallen auch App-basierte Softwarelösungen (z. B. Google Maps) unter den Begriff des dem Stand der Technik entsprechenden Navigationsgeräts. Der verbraucherschützende Zweck dieser Regelung liegt im Interesse der Fahrgäste, sich auch ohne nachgewiesene Ortskundeprüfung durch den Fahrer darauf verlassen zu können, dass dieser den Transport zu möglichen Zielorten wie Hotels, Sehenswürdigkeiten oder Firmen, deren Adresse der Fahrgast ggf. nicht kennt, sicher und schnell ermöglicht.

Navigationssysteme sind nach allgemeiner Erfahrung grundsätzlich geeignet, diesem Zweck nachzukommen und damit in der Lage, die grundsätzlich kürzeste und günstigste Streckenführung anzuzeigen. Auch kann unterstellt werden, dass bei zunehmender Integration von Echtzeitdaten bzgl. verkehrsbelasteter Straßen, Straßensperrungen, etc. Navigationssysteme den Ortskenntnissen eines menschlichen Fahrers überlegen sind. Die Kenntnislücke einer zuverlässigen Auswahl der kürzesten und schnellsten Routenführung, die seither der ortskundige Fahrer zu schließen hatte, wird mit der weiteren Entwicklung von Navigationssystemen zunehmend geringer. Dies betrifft in besonderem Maße die Stauumfahrung und Meidung verkehrsbelasteter Straßen, welche mit Hilfe moderner Navigationsgeräte mit Zugriff auf Echtzeit-Mobilitätsdaten zunehmend effektiver erfolgen können.

Navigationssysteme können zudem grundsätzlich auch zu einer Erhöhung des Verbraucherschutzes und zum Abbau von Informationsasymmetrien für die Verbraucher führen, indem der Routenverlauf bei Fahrtantritt objektiv feststeht und dem Fahrgast entweder im Rahmen des fahrzeugeigenen Navigationssystems angezeigt wird oder eine Nachverfolgbarkeit auf dem eigenen Smartphone im Rahmen einer App gewährleistet ist.

Der Mindeststandard der durch die Geräte zu erfüllenden technischen Anforderungen und Funktionen („Stand der Technik“) wird in den Nummern 1 – 4 festgelegt. Dies ermöglicht eine dynamische Handhabung und zügige Anpassung durch eine Änderung der BOKraft. Die benannten Funktionen der echtzeitdatenbasierten Streckenführung, der Echtzeit-Staumeldung, der Stau- und Sperrungsumfahrung sowie des umfassenden Sonderzieleverzeichnisses stellen auch ohne vertiefte Ortskenntnisse des Fahrers eine zügige und zuverlässige Abwicklung der Beförderung sicher.

Zu Nummer 5 (§ 30 Absatz 1 Satz 2 – neu)

Mittlerweile verfügen Software-basierte Systeme (hierunter fallen auch App-basierte Systeme) zur Ermittlung der gefahrenen Wegstrecke über die gleichen Funktionen wie der klassische im Mietwagen anzubringende Wegstreckenzähler und sind diesem gleichwertig. Daher soll auch deren Nutzung, bei entsprechender Zulassung unter Beachtung der Vorschriften des Eichrechts, möglich sein.

Zu Nummer 6 (§ 31)

Zu Buchstabe a (Überschrift)

Bei der Ergänzung der Überschrift handelt es sich um eine inhaltliche Folgeänderung, die sich aus der Neufassung des § 46 Absatz 3 PBefG ergibt. Letzterer ermöglicht nunmehr auch Mehrfach-Konzessionen für den Taxenverkehr, den Mietwagenverkehr und den gebündelten Bedarfsverkehr nach § 50 PBefG, so dass die Geltung des § 31 BOKraft auch für diese Konstellationen sicherzustellen ist.

Zu Buchstabe b (Absatz 1)

Zu Doppelbuchstabe aa) (Satz 1)

Hierbei handelt es sich um Folgeänderungen, die sich aus der Neufassung des § 46 Absatz 3 PBefG ergeben. Auch für Fahrzeuge, die für den Taxenverkehr und den Mietwagen- oder den gebündelten Bedarfsverkehr oder aber für alle drei der genannten Gelegenheitsverkehrsformen genehmigt sind, gelten die Bestimmungen der §§ 25 bis 30.

Zu Doppelbuchstabe bb (Satz 2 – neu)

Durch den neuen Satz 2 wird festgelegt, dass im Falle einer Doppelkonzession für den Mietwagenverkehr und den gebündelten Bedarfsverkehr die §§ 25, 27 Absatz 3 und 4 und § 30 gelten.

Zu Doppelbuchstabe cc (Satz 3)

Hierbei handelt es sich um eine strukturelle Anpassung. Da nach Einführung des § 27 Absatz 3 und 4 BOKraft auch Mietwagen und gebündelte Bedarfsverkehre eine Ordnungsnummer zeigen müssen, ist es sachdienlich, nur das auf dem Dach befindliche Taxischild bei der Ausführung einer Mietwagen- oder Poolingfahrt abnehmen zu müssen. Bei Mehrfachkonzessionen soll es den Fahrern erlaubt sein, die Ordnungsnummern für die genehmigten Gelegenheitsverkehrsformen in der Heckscheibe zu belassen und zu zeigen. Die Überprüfung der Einhaltung der mit den verschiedenen Verkehrsformen einhergehenden Pflichten ist durch die verpflichtende Übermittlung von Echtzeitdaten durch den Unternehmer sichergestellt.

Zu Nummer 7 (§ 37 Absatz 1)

Hierbei handelt es sich um eine Anpassung an die Einführung des § 51 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a PBefG und die sich daraus ergebende Möglichkeit des Unternehmers, Beförderungsentgelte im Rahmen eines festgelegten Tarifkorridors frei zu bestimmen.

Zu Nummer 8 (Anlage 3a)

Durch Anlage 3a wird das gemäß § 27 Absatz 3 in Mietwagen anzubringende Ordnungsnummer-Schild definiert: Abmessungen und Beschriftung des Schildes gleichen denen des Ordnungsnummer-Schildes für Taxen, vgl. Anlage 3. Die Farbe der Schrift ist weiß, die Farbe des Untergrunds ist blau, um eine hinreichende Erkennbarkeit und Abgrenzung zum Taxenverkehr zu gewährleisten.

Zu Nummer 9 (Anlage 3b)

Durch Anlage 3b wird das gemäß § 27 Absatz 4 in gebündelten Bedarfsverkehren anzubringende Ordnungsnummer-Schild definiert: Abmessungen und Beschriftung des Schildes gleichen denen des Ordnungsnummer-Schildes für Taxen, vgl. Anlage 3. Die Farbe der Schrift ist weiß, die Farbe des Untergrunds grün, um eine hinreichende Erkennbarkeit und Abgrenzung zum Taxen- und Mietwagenverkehr zu gewährleisten.

Zu Artikel 6 (Bekanntmachungserlaubnis)

Artikel 6 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung, die es mit den Änderungen in Artikel 1 gefunden hat, bekannt zu machen.

Zu Artikel 7 (Inkrafttreten)

Das Gesetz soll mit Ausnahme von Artikel 1 § 3a, der Artikel 4, 5 am Tag nach der Verkündung in Kraft treten. In Absatz 2 ist eine Sonderregelung des Inkrafttretens für den neuen § 3a vorgesehen.

Da statische Daten im Linienverkehr bereits über die Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU der Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste weitgehend bereitgestellt werden müssen, sieht Absatz 2 Satz 1 einen kurzen Zeitraum von vier Wochen nach Verkündung des zugrundeliegenden Gesetzes vor. Da die technischen Voraussetzungen zur Digitalisierung von statischen Daten im Gelegenheitsverkehr und von dynamischen Daten im Linien- und Gelegenheitsverkehr sowie Daten zu Zugangsknoten noch eingerichtet werden müssen, sieht Absatz 2 Nummer 2 und Nummer 3 darüber hinaus ein gestuftes Inkrafttreten zum 1.01.2022 und 1.07.2022 vor.

Die Artikel 4 und 5 sollen nach Absatz 3 am zweiten Tag nach der Verkündung dieses Gesetzes in Kraft treten. Gemäß § 66 Absatz 1 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesregierung (GGO) darf eine Rechtsverordnung erst ausgefertigt werden, wenn die Ermächtigungsnorm in Kraft getreten ist.

Im Übrigen treten die Bestimmungen mit Verkündung des Gesetzes in Kraft.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333