

## **Beschlussempfehlung und Bericht**

**des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)**

- a) **zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD  
– Drucksache 19/26175 –**

**Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des  
Personenbeförderungsrechts**

- b) **zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung  
– Drucksache 19/26819, 19/26963 –**

**Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des  
Personenbeförderungsrechts**

- c) **zu dem Antrag der Abgeordneten Daniela Kluckert, Frank Sitta,  
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/26186 –**

**Update für das Personenbeförderungsgesetz -  
Chancen der Digitalisierung nutzen**

- d) **zu dem Antrag der Abgeordneten Andreas Wagner, Jörg Cezanne,  
Sabine Leidig, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 19/26173 –**

**Keine Schlupflöcher für Uber & Co - Mietwagen wirksam regulieren**

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*

## A. Problem

Zu a) und b)

Immer mehr „alternative Bedienformen“ drängen auf den Verkehrsmarkt und stellen den klassischen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland vor große Herausforderungen. 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.

Zu c)

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, ein Level-Playing-Field für alle Mobilitätsdienstleister zu schaffen, eine marktwirtschaftliche Ausrichtung und Öffnung des Taximarktes voranzutreiben und einen Rechtsrahmen zur unbürokratischen Genehmigung für Pooling Angebote aller Art zu schaffen. Weiterhin fordert der Antrag, einen monetären Schwellenwert zur unbürokratischen Trennung von privaten und gewerblichen Angeboten im Rahmen der Sharing Economy zu definieren und einzuführen, im Personenbeförderungsgesetz die Pflicht zum Auftragseingang am Betriebsitz für alle Arten der Personenbeförderung und insbesondere Mietwagenverkehre zu streichen, die Rückkehrpflicht für alle Personenbeförderungsarten und -dienste abzuschaffen, eine bundeseinheitliche Regelung für ein grenzübergreifendes Laderecht einzuführen, das Taxi nicht mehr als öffentliches Verkehrsmittel zu definieren und diese somit von der Betriebspflicht zu entbinden, die Nutzung von Busspuren in der Straßenverkehrsordnung auf alle kommerziellen Pooling-Fahrten auszuweiten, Real-Quartiere für die umfassende Erprobung weiterer innovativer Mobilitätslösungen unter dem Dach des Personenbeförderungsgesetzes zu schaffen, die die Erprobung neuer Geschäftsmodelle vereinfachen und diesen faire Chancen zum Markteintritt zu bieten und den öffentlichen Personennah- und Fernverkehr zu verpflichten, seine aktuellen Fahrplandaten sowie weitere Echtzeitdaten in standardisierter, maschinenlesbarer Form, der Öffentlichkeit - als Open Data - frei verwendbar zur Verfügung zu stellen.

Zu d)

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, nach dem der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, einen Gesetzentwurf vorzulegen, um Pooling-Dienste ausschließlich als Teil bzw. zur Ergänzung des ÖPNV zuzulassen, die Bestimmungen zur Barrierefreiheit für Taxen und gebündelten Bedarfsverkehr dahingehend zu ändern, dass alle Mobilitätsanbieter dazu verpflichtet werden, durch die Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl an barrierefreien Fahrzeugen ihren Fahrgästen jederzeit eine barrierefreie Beförderung ermöglichen zu können und dies auch für Mietwagen einzuführen, die Rückkehrpflicht für Mietwagenverkehre ohne jede Ausnahme beizubehalten und mittels einer datenschutzkonformen Rechtsgrundlage zur digitalen Fahrzeugüberwachung und

der Verpflichtung zur Datenübermittlung an die Kommunen in geeigneter Form sowie eines steuerlichen Kontrollregimes taxiähnliche Verkehre zu verhindern. Zudem fordert der Antrag, für Mietwagen eine Vorbestellfrist von mindestens 30 Minuten vorzusehen, verbindliche Beförderungsentgelte für Mietwagen einzuführen, wie sie für den gebündelten Bedarfsverkehr vorgesehen sind, soziale Standards im Mietwagengewerbe und bei gebündelten Bedarfsverkehren festzusetzen, damit sichergestellt wird, dass das Personal der Bedarfsverkehre zu den gleichen Lohn- und Arbeitsbedingungen beschäftigt wird wie das Personal des öffentlichen Personennahverkehrs, und die durch die Genehmigungsbehörden ergänzt werden können, und darauf hinzuwirken, dass kommunale Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden sowie der Zoll ausreichend finanzielle Mittel und personelle Ressourcen zur Rechtsdurchsetzung zur Verfügung haben.

## **B. Lösung**

Zu a) und b)

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 es werden einzelne Regelungen zum Taxen- und Mietwagenverkehr angepasst. Durch die reguläre Zulassung eines bedarfsgesteuerten Linienverkehrs wird den Verkehrsunternehmen eine zusätzliche Gestaltungsmöglichkeit des lokalen Angebots eingeräumt. 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. 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.

Zu a)

**Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 19/26175 in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und DIE LINKE.**

Zu b)

**Einstimmige Erledigterklärung des Gesetzentwurfs auf Drucksache 19/26819.**

Zu c)

**Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/26186 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD.**

Zu d)

**Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/26173 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

**C. Alternativen**

Zu a)

Ablehnung des Gesetzentwurfs, Annahme mit abweichenden Änderungen.

Zu b)

Keine.

Zu c)

Annahme des Antrags.

Zu d)

Annahme des Antrags.

**D. Kosten**

Kosten wurden nicht erörtert.

*Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.*

## Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

a) den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/26175 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

a) In Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aa) Buchstabe a wird gestrichen.

bb) Die bisherigen Buchstaben b und c werden die Buchstaben a und b.

cc) Nach dem neuen Buchstaben b wird folgender neuer Buchstabe c angefügt:

,c) Folgender Absatz 3 wird angefügt:

„(3) Den Vorschriften dieses Gesetzes unterliegt außerdem die Vermittlung von Beförderungen gemäß Absatz 1. Vermittlung im Sinne von Satz 1 ist die Tätigkeit von Betreibern von Mobilitätsplattformen, deren Hauptgeschäftszweck auf den Abschluss eines Vertrages über eine gemäß § 2 genehmigungspflichtige Beförderung ausgerichtet ist, und die nicht selbst Beförderer nach Absatz 1 Satz 1 sind.““

b) Nummer 2 wird wie folgt gefasst:

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

„§1a

Klimaschutz und Nachhaltigkeit

Bei Anwendung dieses Gesetzes sind die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen.““

c) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

aa) Nach Buchstabe b wird folgender Buchstabe c eingefügt:

,c) Nach dem neuen Absatz 1a wird folgender Absatz 1b eingefügt:

„(1b) Wer im Sinne des § 1 Absatz 3 eine Beförderung vermittelt, muss nicht im Besitz einer Genehmigung sein. Er ist Vermittler im Sinne dieses Gesetzes.““

bb) Der bisherige Buchstabe c wird Buchstabe d.

d) Nummer 4 wird wie folgt gefasst:

„Nach § 3 werden die folgenden § 3a bis § 3c eingefügt:

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

## § 3a

## Bereitstellung von Mobilitätsdaten

(1) Der Unternehmer und der Vermittler sind verpflichtet, die folgenden statischen und dynamischen Daten sowie die entsprechenden Metadaten, die im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen im Linienverkehr nach §§ 42, 42a und § 44 sowie im Gelegenheitsverkehr nach §§ 47, 49 und 50 entstehen, nach Maßgabe der nach § 57 Absatz 1 Nummer 12 zu erlassenden Rechtsverordnung über den Nationalen Zugangspunkt nach § 2 Nummer 11 des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes 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, Buchungs- und Bezahlungsmöglichkeiten sowie Daten zur Barrierefreiheit und zum Umweltstandard der eingesetzten Fahrzeuge
  - b) Ausfälle, Störungen sowie Verspätungen und die voraussichtliche Abfahrts- und Ankunftszeit sowie die tatsächliche oder prognostizierte Auslastung des Verkehrsmittels;
  - c) Bahnhöfe, Haltestellen und andere Zugangsknoten sowie Daten zu deren Barrierefreiheit; hierunter fallen auch Daten zur vorhandenen Infrastruktur an den Zugangsknoten wie Plattformen, Verkaufsstellen, Treppenhäuser, Rolltreppen und Aufzüge sowie
  - d) aktueller Betriebsstatus der unter Buchstabe c genannten Zugangsknoten und der dort vorhandenen Infrastruktur;
2. Daten im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen im Gelegenheitsverkehr:
  - a) Name und Kontaktdaten des Anbieters, Bediengebiet und -zeiten, Standorte und Stationen einschließlich ihrer Anzahl, Preise, Buchungs- und Bezahlungsmöglichkeiten, Daten zur Barrierefreiheit sowie zum Umweltstandard der eingesetzten Fahrzeuge;
  - b) Daten zur Verfügbarkeit von Fahrzeugen an Stationen und im Verkehr inklusive deren Auslastung in Echtzeit sowie Daten zu den tatsächlich abgerechneten Kosten.

(2) Die Bereitstellung der in Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c sowie in Nummer 2 Buchstabe a genannten Daten hat einmalig zu erfolgen. Die Bereitstellung der in Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b und 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. Unternehmer und Vermittler müssen die in Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c und Nummer 2 Buchstabe a genannten Daten aktualisieren, soweit sich in ihrem Geschäftsbetrieb Änderungen ergeben.

(3) Natürliche oder juristische Personen, die als Einzelunternehmer firmieren, sind von der Bereitstellungspflicht nach Absatz 1 ausgenommen. Die freiwillige Bereitstellung von Daten nach Absatz 1 bleibt hiervon unberührt.

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

(5) Stehen für die nach Absatz 1 Nummer 1 bereitzustellenden Daten auf Länderebene Systeme zur Verfügung, die dem Zweck der landeseinheitlichen Zusammenführung von Daten dienen, so sind die Daten vorrangig an diese Systeme zu liefern. Die Landessysteme garantieren, dass die bereitgestellten Daten und Metadaten umgehend an den Nationalen Zugangspunkt weitergeleitet werden. Dynamische Daten sind in Echtzeit weiterzuleiten. Hierzu müssen die Landessysteme mit dem Nationalen Zugangspunkt über eine funktionsfähige Schnittstelle verbunden sein. Die technischen Vorgaben des Nationalen Zugangspunktes sind einzuhalten.

### § 3b

#### Datenverarbeitung

(1) Der Nationale Zugangspunkt ist befugt, die Daten nach § 3a Absatz 1 zu erheben, zu speichern, zu verwenden und auf Anfrage nach Maßgabe der nach § 57 Absatz 1 Nummer 12 zu erlassenden Rechtsverordnung an die folgenden Empfänger zu übermitteln:

1. Daten im Sinne von § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstaben a und c und Nummer 2 Buchstabe a an Behörden nach dem § 8 Absatz 3 sowie den §§ 11 und 29 zur Überprüfung von Maßgaben nach den §§ 40, 41, 49 Absatz 4, 50 Absatz 3 und 4 sowie den §§ 51 und 51a und Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b an Behörden nach den §§ 8 Absatz 3 und 11 zur Überwachung von Maßgaben nach § 49 Absatz 4, § 50 Absatz 3 und 4 sowie zur Überwachung von Maßgaben nach § 51a Absatz 1, 2 und 4;
2. Daten im Sinne von § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c und Nummer 2 Buchstabe a sowie Daten im Sinne von § 3a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b in anonymisierter Form an Länder, Behörden nach § 8 Absatz 3 und Kommunen zur Durchführung von Verkehrsuntersuchungen, zur Ausgestaltung von Maßnahmen zur effizienten Verkehrsplanung und Verkehrslenkung oder zur Durchführung von Maßnahmen im Bereich des Klimaschutzes oder zur Fortentwicklung der Barrierefreiheit nach §§ 50 Absatz 3, §§ 64b und 64c;

3. Daten im Sinne von § 3a Absatz 1 Nummer 1 und 2 an Dritte zur Erbringung bedarfsgesteuerter Mobilitätsdienstleistungen oder multimodaler Reiseinformationsdienste für Endnutzer nach Artikel 2 Nummer 12 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, L 125 vom 14.5.2019, S. 24); Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b dürfen vom Nationalen Zugangspunkt nicht übermittelt werden, wenn er Kenntnis davon erlangt, dass auf Grund der besonderen Umstände des Einzelfalls die Gefahr besteht, dass mit diesen Daten Bewegungen oder Standorte individualisierbarer Personen nachvollzogen werden können und diese Personen nicht in die Übermittlung eingewilligt haben;
4. Daten im Sinne von § 3a Absatz 1 Nummer 1 und Nummer 2 Buchstabe a an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Erfüllung seiner Aufgaben, insbesondere seiner Berichtspflichten nach § 66, sowie zur Fortentwicklung von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung intelligenter Verkehrssysteme nach § 4 des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes sowie zur Erfüllung der Berichtspflicht aus Artikel 10 Absatz 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926;
5. Daten im Sinne von § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a, b und c an das Statistische Bundesamt und die jeweiligen Landesämter für Statistik zur Erfüllung von Aufgaben nach § 1 Nummer 7 des Verkehrsstatistikgesetzes.

(2) Der Nationale Zugangspunkt darf Daten nach § 3a Absatz 1 in anonymisierter Form ferner zur Verfügung stellen

1. den Bundesministerien für eigene oder in deren Auftrag durchzuführende wissenschaftliche Studien sowie
2. den Ländern und Kommunen für hoheitliche Zwecke, wie etwa die Verkehrlenkungen oder den Klimaschutz,

wenn die Daten zur Erreichung dieser Zwecke erforderlich sind. Die Bundesministerien dürfen die nach Satz 1 erhaltenen Daten auch Dritten zur Durchführung wissenschaftlicher Studien zur Verfügung stellen, wenn die Dritten ihnen gegenüber die Fachkunde nachgewiesen und die vertrauliche Behandlung der Daten zugesichert haben.

(3) Behörden nach § 8 Absatz 3 sowie §§ 11 und 29 sind befugt,

1. Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c sowie Nummer 2 Buchstabe a zu erheben, zu speichern und zu verwenden, soweit dies zur Überprüfung von Maßgaben nach den §§ 40, 41, 49 Absatz 4, § 50 Absatz 3 und 4 sowie §§ 51 und 51a erforderlich ist, und
2. Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b zu erheben, zu speichern und zu verwenden, soweit dies zur Überwachung von

Maßgaben nach § 49 Absatz 4, § 50 Absatz 3 und 4 sowie § 51a Absatz 4 erforderlich ist.

(4) Erbringer bedarfsgesteuerter Mobilitätsdienstleistungen oder multimodaler Reiseinformationsdienste für Endnutzer nach Artikel 2 Nummer 12 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 sind befugt, Daten nach § 3a Absatz 1 zu erheben, zu speichern und zu verwenden, soweit dies zur Erbringung ihrer Dienste gegenüber Endnutzern erforderlich ist.

(5) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ist befugt, Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 und Nummer 2 Buchstabe a zu erheben, zu speichern und zu verwenden, soweit dies jeweils erforderlich ist

1. zur Erfüllung der Berichtspflichten nach § 66,
2. zur Fortentwicklung von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung intelligenter Verkehrssysteme nach § 4 des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes oder
3. zur Erfüllung der Berichtspflicht aus Artikel 10 Absatz 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926.

(6) Das Statistische Bundesamt und die Landesämter für Statistik sind befugt, Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a, b und c zu erheben, zu speichern und zu verwenden, soweit dies zur Erstellung der Personenverkehrsstatistik nach § 1 Nummer 7 des Verkehrsstatistikgesetzes erforderlich ist.

### § 3c

#### Datenlöschung

(1) Der Nationale Zugangspunkt und Behörden nach § 8 Absatz 3 sowie §§ 11 und 29 haben personenbezogene Daten unverzüglich zu löschen, wenn sie für die in § 3b Absatz 1 oder 3 genannten Zwecke nicht mehr erforderlich sind, spätestens jedoch

1. sobald der jeweilige Empfänger
  - a) im Fall von Adressdaten des Unternehmers Kenntnis über den Widerruf, die Rücknahme oder das Erlöschen der Genehmigung oder über den Ablauf der Geltungsdauer erlangt hat,
  - b) im Fall von Adressdaten des Vermittlers Kenntnis über die Geschäftsaufgabe erlangt hat und
2. im Fall von Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b, soweit die Daten nicht durch Überschreiben gelöscht wurden, drei Monate nach deren Übermittlung.

Der Nationale Zugangspunkt hat dynamische Daten nach § 3 a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b, bei denen er davon Kenntnis erlangt, dass auf Grund der besonderen Umstände des Einzelfalls die Gefahr besteht, dass mit diesen Daten Bewegungen und Standorte individualisierbarer Personen nachvollzogen werden können und diese Personen nicht in die Übermittlung eingewilligt haben, unverzüglich zu löschen.

(2) Erbringer bedarfsgesteuerter Mobilitätsdienstleistungen oder multimodaler Reiseinformationsdienste für Endnutzer nach Artikel 2 Nummer 12 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 haben personenbezogene Daten unverzüglich zu löschen, wenn sie für die in § 3b Absatz 4 genannten Zwecke nicht mehr erforderlich sind, spätestens jedoch wenn

1. im Fall von Adressdaten des Unternehmers Kenntnis über den Widerruf, die Rücknahme oder das Erlöschen der Genehmigung oder über den Ablauf der Geltungsdauer erlangt wurde,
2. im Fall von Adressdaten des Vermittlers Kenntnis über die Geschäftsaufgabe erlangt wurde,
3. im Fall von Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b eine Reiseinformation an Endnutzer übermittelt wurde oder
4. ihnen durch den Nationalen Zugangspunkt die Zulassung zur Datenverarbeitung entzogen wurde.

(3) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat personenbezogenen Daten zu löschen, wenn diese nicht mehr für die in § 3b Absatz 5 genannten Zwecke erforderlich sind, spätestens jedoch

1. ein Jahr nach Erfüllung der jeweiligen Berichtspflicht oder
2. ein Jahr nach Inkrafttreten einer Maßnahme nach § 4 des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes.

(4) Das Statistische Bundesamt und die Landesämter für Statistik haben personenbezogene Daten zu löschen, wenn diese nicht mehr für die in § 3b Absatz 6 genannten Zwecke erforderlich sind, spätestens jedoch ein Jahr nach Erstellung der jeweiligen Statistik.“

- e) Nach Nummer 4 wird folgende Nummer 4a eingefügt:  
„4a. § 5 wird wie folgt gefasst

„§ 5

Dokumente

Genehmigungen, einstweilige Erlaubnisse und Bescheinigungen oder deren Widerruf nach diesem Gesetz oder nach einer auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnung oder Allge-

meinen Verwaltungsvorschrift sind schriftlich oder in elektronischer Form mit einer dauerhaft überprüfbaren Signatur nach § 37 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes zu erteilen.““

- f) Nummer 5 wird wie folgt geändert:
- aa) In Buchstabe a werden die Wörter „und umweltverträglichen“ durch die Wörter „den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechenden“ ersetzt.
  - bb) In Buchstabe b wird das Wort „umweltverträglichen“ durch die Wörter „den Klimaschutz und die Nachhaltigkeit“ ersetzt.
- g) Nummer 9 wird wie folgt geändert:
- aa) Der Satzteil vor Buchstabe a wird wie folgt gefasst:  
„§ 12 wird wie folgt geändert:“
  - bb) Buchstabe a wird wie folgt gefasst:  
„a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:“
  - cc) Der bisherige Buchstabe a wird neuer Doppelbuchstabe aa.
  - dd) Die bisherigen Doppelbuchstaben aa bis cc werden die Dreifachbuchstaben aaa bis ccc.
  - ee) Folgender Doppelbuchstabe bb wird eingefügt:  
„bb) Folgender Satz wird angefügt:  
„Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung sowie die dafür notwendigen Dokumente können in elektronischer Form eingereicht werden.““
  - ff) Es wird folgender neuer Buchstabe b angefügt:  
„b) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:  
„Bei einem Personenfernverkehr kann sie geeignete Unterlagen verlangen, aus denen sich ergibt, dass die zuständigen Stellen vor Ort den beantragten Haltestellen zugestimmt haben.““
- h) In Nummer 10 wird nach § 13 Absatz 5a ein weiterer Absatz 5b eingefügt:  
„(5b) Beim Verkehr mit Taxen, Mietwagen sowie beim gebündelten Bedarfsverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn die mit dem Verkehr beantragten Fahrzeuge nicht die Anforderungen der Emissionsvorgaben im Sinne von § 64b erfüllen. Beim Verkehr mit Taxen und im gebündelten Bedarfsverkehr kann die Genehmigung darüber hinaus versagt werden, wenn die mit dem Verkehr beantragten Fahrzeuge nicht die Vorgaben zur Barrierefreiheit im Sinne von § 64c erfüllen.““

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

- i) Nummer 12 wird wie folgt geändert:
- aa) Der Satzteil vor Buchstabe a wird wie folgt gefasst:  
„§ 17 wird wie folgt geändert:“
  - bb) Buchstabe a wird wie folgt gefasst:  
„a) Absatz 1 wird wie folgt geändert:“
  - cc) Die bisherigen Buchstaben a und b werden die Doppelbuchstaben aa und bb.
  - dd) Es wird folgender neuer Buchstabe b angefügt:  
„b) In § 17 Absatz 4 Satz 1 werden nach dem Wort „Gemeinschaftslizenz“ die Wörter „schriftlich oder in elektronischer Form“ eingefügt.“
- j) Nach Nummer 15 wird folgende Nummer 15a eingefügt:  
„15a. In § 28 Absatz 1a Satz 4 wird das Wort „Dienstleitungen“ durch das Wort „Dienstleistungen“ ersetzt.“
- k) Nach Nummer 18 wird folgende Nummer 18a eingefügt:  
„18a. In § 41 Absatz 1 wird die Angabe „§§ 28 bis 30“ durch die Angabe „§§ 28 bis 30a“ ersetzt.“
- l) In Nummer 21 wird § 44 Satz 3 wie folgt gefasst:  
„Für Beförderungen im Linienbedarfsverkehr können Zuschläge nur nach Maßgabe von Satz 2 erhoben werden.“
- m) In Nummer 25 wird in Buchstabe a nach Doppelbuchstabe ee der folgende Doppelbuchstabe ff eingefügt:  
ff) Nach Satz 6 wird folgender neuer Satz 7 eingefügt:  
„In Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern kann die Genehmigungsbehörde zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen die in ihrem Bezirk geltenden Regelungen für den gebündelten Bedarfsverkehr auch auf den in ihrem Bezirk betriebenen Verkehr mit Mietwagen anwenden, wenn per App vermittelter Verkehr mit Mietwagen einen Marktanteil von 25 Prozent am Fahraufkommen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen, Mietwagen und gebündeltem Bedarfsverkehr überschreitet.“
- n) In Nummer 26 wird § 50 wie folgt geändert:
- aa) In Absatz 3 Satz 3 werden nach dem Wort „führt“ die Wörter „gemeinsam mit der Genehmigungsbehörde“ eingefügt sowie die Wörter „die Umweltverträglichkeit“ durch die Wörter „auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit“ ersetzt.

- bb) In Absatz 4 werden:
- aaa) In Satz 1 nach dem Wort „Bündelungsquote“ ein Komma sowie die Wörter „Barrierefreiheit und Emissionsvorgaben“ eingefügt.
  - bbb) In Satz 2 Nummer 2 nach dem Wort „Abstellort“ ein Komma eingefügt und das Wort „sowie“ gestrichen.
  - ccc) In Satz 2 Nummer 3 der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt sowie die folgenden Nummern 4 und 5 angefügt:
    - „4. Vorgaben zur Barrierefreiheit sowie
    - 5. Emissionsstandards von Fahrzeugen und den Einsatz lokal emissionsfreier Fahrzeuge.“
  - ddd) In Satz 3 werden nach dem Wort „Sozialstandards“ die Wörter „ ,wie zum Beispiel Regelungen zu Arbeitszeiten, Entlohnung und Pausen,“ eingefügt.
- o) In Nummer 27 wird § 51 wie folgt geändert:
- aa) In Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 werden nach dem Wort „Zeitpreise“ die Wörter „sowie Festpreise für bestimmte Wegstrecken“ eingefügt.
  - bb) In Absatz 1 wird der neue Satz 3 wie folgt gefasst:

„Für Fahrten auf vorherige Bestellung können Festpreise bestimmt oder Regelungen über Mindest- und Höchstpreise getroffen werden, innerhalb derer das Beförderungsentgelt vor Fahrtantritt frei zu vereinbaren ist.“
- p) In Nummer 28 wird § 51a Absatz 1 wie folgt gefasst:
- „Die Genehmigungsbehörde kann zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen für den Verkehr mit Mietwagen, der in ihrem Bezirk betrieben wird, tarifbezogene Regelungen, insbesondere Mindestbeförderungsentgelte festlegen.“
- q) In Nummer 33 wird § 64c Absatz 1 um den folgenden Satz 3 ergänzt:
- „Die Maßgaben des § 35a Absatz 4a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 26. November 2019 (BGBl. I S. 2015) geändert worden ist, an barrierefreie Fahrzeuge finden Anwendung.“
- r) In Nummer 35 werden in § 66 Absatz 2 Satz 1 die Wörter „die Umweltverträglichkeit“ durch die Wörter „Klimaschutz und Nachhaltigkeit“ ersetzt.

2. Artikel 4 Nummer 2 Buchstabe a wird wie folgt gefasst:

a) Absatz 4 Nummer 7 wird wie folgt gefasst:

- „7. – falls die Erlaubnis für Taxen, Mietwagen und den gebündelten Bedarfsverkehr gelten soll – einen Nachweis der Fachkunde vorlegt. Der Nachweis kann durch eine Bescheinigung einer geeigneten Stelle geführt werden. Die geeignete Stelle wird durch die für das Personenbeförderungsgesetz zuständige oberste Landesbehörde oder die nach Landesrecht bestimmten Stellen bestimmt.“

3. Artikel 5 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 3 wird im neuen § 28 Absatz 1 Satz 2 das Wort „zugelassenen“ durch das Wort „konformitätsbewerteten“ ersetzt.
- b) In Nummer 5 wird im neuen § 30 Absatz 1 Satz 2 das Wort „zugelassenen“ durch das Wort „konformitätsbewerteten“ ersetzt.

4. Nach Artikel 5 wird folgender Artikel 5a eingefügt:

„Artikel 5a

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

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

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

5. Artikel 7 wird wie folgt neu gefasst:

„(1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich der Absätze 2 und 3 am [einsetzen: Datum des ersten Tages des vierten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] in Kraft.

(2) In Artikel 1 tritt § 3a Absatz 1

1. Nummer 1 Buchstabe a am [einsetzen: Datum des ersten Tages des fünften auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] in Kraft;
2. Nummer 1 Buchstabe c und Nummer 2 Buchstabe a zum 1. Januar 2022 in Kraft.

3. Nummer 1 Buchstabe b und Buchstabe d sowie Nummer 2 Buchstabe b zum 1. Juli 2022 in Kraft.

(3) Die Artikel 4, 5 und 5a treten am [einsetzen: Datum des zweiten Tages des vierten auf die Verkündung folgenden Kalendermonats] in Kraft.“

- b) zu dem Gesetzentwurf der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Drucksache 19/26175 folgende EntschlieÙung anzunehmen:

„Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungsverordnung in der im Bundesgesetzblatt Teil III, Gliederungsnummer 9240-1-1, veröffentlichten bereinigten Fassung, die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. Mai 2012 (BGBl. I S. 1037) geändert worden ist) zu überarbeiten, um Abschlepp- und Pannendienste bei der Mitnahme von havarierten Personen in Abschleppfahrzeugen vom Ort der Panne von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes freizustellen;
  2. durch das Bundesministerium für Arbeit und Soziales und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ein gemeinsames Rechtsgutachten zur Untersuchung der Regelungen zur Absicherung von Sozialstandards im Mobilitätsgewerbe vorzulegen. Das Gutachten soll insbesondere die neue Verkehrsform „gebündelter Bedarfsverkehr“ und die eigenwirtschaftlichen Verkehre im ÖPNV umfassen. Das Gutachten ist nach Fertigstellung dem Deutschen Bundestag zur Unterrichtung und Beratung zu übermitteln.“
- c) den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/26819, 19/26963 für erledigt zu erklären;
  - d) den Antrag auf Drucksache 19/26186 abzulehnen;
  - e) den Antrag auf Drucksache 19/26173 abzulehnen.

Berlin, den 3. März 2021

**Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**

**Cem Özdemir**  
Vorsitzender

**Michael Donth**  
Berichterstatter

**Andreas Wagner**  
Berichterstatter

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

## Bericht der Abgeordneten Andreas Wagner und Michael Donth

### A. Allgemeiner Teil

#### I. Überweisung

Zu a)

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/26175** in seiner 207. Sitzung am 29. Januar 2021 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Inneres und Heimat, den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, den Finanzausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Energie, den Ausschuss für Arbeit und Soziales, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, den Ausschuss Digitale Agenda und an den Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen zur Mitberatung überwiesen.

Zu b)

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksachen 19/26819, 19/26963** in seiner 212. Sitzung am 25. Februar 2021 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Inneres und Heimat, den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, den Finanzausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Energie, den Ausschuss für Arbeit und Soziales, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, den Ausschuss Digitale Agenda und an den Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen zur Mitberatung überwiesen.

Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

Zu c)

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/26186** in seiner 207. Sitzung am 29. Januar 2021 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, den Finanzausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Energie, den Ausschuss für Arbeit und Soziales, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, den Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung, den Ausschuss Digitale Agenda und an den Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen zur Mitberatung überwiesen.

Zu d)

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/26173** in seiner 207. Sitzung am 29. Januar 2021 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Inneres und Heimat, den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, den Finanzausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Energie, den Ausschuss für Arbeit und Soziales, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, den Ausschuss Digitale Agenda und an den Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen zur Mitberatung überwiesen.

#### II. Wesentlicher Inhalt der Vorlagen

Zu a) und b)

Die Gesetzentwürfe beinhalten im Wesentlichen, dass durch eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes sowohl eine neue Form des Linienverkehrs innerhalb des ÖPNV (Linienbedarfsverkehr) als auch eine neue Form des Gelegenheitsverkehrs außerhalb des ÖPNV (gebündelter Bedarfsverkehr) eingeführt wird und dass einzelne Regelungen zum Taxen- und Mietwagenverkehr angepasst werden. Zudem soll durch die reguläre Zulassung eines bedarfsgesteuerten Linienverkehrs den Verkehrsunternehmen eine zusätzliche Gestaltungsmöglichkeit des lokalen Angebots eingeräumt werden. Um auch außerhalb des ÖPNV eine reguläre Genehmigungsfähigkeit neuer

Bedienformen im Bereich geteilter Nutzungen (Ride Pooling) sicherzustellen, soll die neue Gelegenheitsverkehrsform des gebündelten Bedarfsverkehrs eingeführt werden. Um die öffentlichen Verkehrsinteressen vor Ort zu schützen, sollen die Kommunen die notwendigen Steuerungsmöglichkeiten erhalten sowie die Möglichkeit, die von den neuen Angeboten zu erfüllenden Standards selbst festzulegen.

Zu c)

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, ein Level-Playing-Field für alle Mobilitätsdienstleister zu schaffen, eine marktwirtschaftliche Ausrichtung und Öffnung des Taximarktes voranzutreiben und einen Rechtsrahmen zur unbürokratischen Genehmigung für Pooling Angebote aller Art zu schaffen. Weiterhin fordert der Antrag, einen monetären Schwellenwert zur unbürokratischen Trennung von privaten und gewerblichen Angeboten im Rahmen der Sharing Economy zu definieren und einzuführen, im Personenbeförderungsgesetz die Pflicht zum Auftragseingang am Betriebsitz für alle Arten der Personenbeförderung und insbesondere Mietwagenverkehre zu streichen, die Rückkehrpflicht für alle Personenbeförderungsarten und -dienste abzuschaffen, eine bundeseinheitliche Regelung für ein grenzübergreifendes Laderecht einzuführen, das Taxi nicht mehr als öffentliches Verkehrsmittel zu definieren und diese somit von der Betriebspflicht zu entbinden, die Nutzung von Busspuren in der Straßenverkehrsordnung auf alle kommerziellen Pooling-Fahrten auszuweiten, Real-Quartiere für die umfassende Erprobung weiterer innovativer Mobilitätslösungen unter dem Dach des Personenbeförderungsgesetzes zu schaffen, die die Erprobung neuer Geschäftsmodelle vereinfachen und diesen faire Chancen zum Markteintritt zu bieten und den öffentlichen Personennah- und Fernverkehr zu verpflichten, seine aktuellen Fahrplandaten sowie weitere Echtzeitdaten in standardisierter, maschinenlesbarer Form, der Öffentlichkeit - als Open Data - frei verwendbar zur Verfügung zu stellen.

Zu d)

Im Wesentlichen beinhaltet der Antrag, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, einen Gesetzentwurf vorzulegen, um Pooling-Dienste ausschließlich als Teil bzw. zur Ergänzung des ÖPNV zuzulassen, die Bestimmungen zur Barrierefreiheit für Taxen und gebündelten Bedarfsverkehr dahingehend zu ändern, dass alle Mobilitätsanbieter dazu verpflichtet werden, durch die Bereitstellung einer ausreichenden Anzahl an barrierefreien Fahrzeugen ihren Fahrgästen jederzeit eine barrierefreie Beförderung ermöglichen zu können und dies auch für Mietwagen einzuführen, die Rückkehrpflicht für Mietwagenverkehre ohne jede Ausnahme beizubehalten und mittels einer datenschutzkonformen Rechtsgrundlage zur digitalen Fahrzeugüberwachung und der Verpflichtung zur Datenübermittlung an die Kommunen in geeigneter Form sowie eines steuerlichen Kontrollregimes taxiähnliche Verkehre zu verhindern. Zudem fordert der Antrag, für Mietwagen eine Vorbestellfrist von mindestens 30 Minuten vorzusehen, verbindliche Beförderungsentgelte für Mietwagen einzuführen, wie sie für den gebündelten Bedarfsverkehr vorgesehen sind, soziale Standards im Mietwagengewerbe und bei gebündelten Bedarfsverkehren festzusetzen, damit sichergestellt wird, dass das Personal der Bedarfsverkehre zu den gleichen Lohn- und Arbeitsbedingungen beschäftigt wird wie das Personal des öffentlichen Personennahverkehrs, und die durch die Genehmigungsbehörden ergänzt werden können, und darauf hinzuwirken, dass kommunale Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden sowie der Zoll ausreichend finanzielle Mittel und personelle Ressourcen zur Rechtsdurchsetzung zur Verfügung haben.

### III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Zu a)

Der **Ausschuss für Inneres und Heimat** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/26175 in seiner 125. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und DIE LINKE. dessen Annahme.

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf in seiner 133. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und DIE LINKE. dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)471.

Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. hat er den Änderungsantrag der

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)471 angenommen. Er hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD den Änderungsantrag der Fraktion FDP auf Ausschussdrucksache 19(15)466 abgelehnt. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat er den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 19(15)465 abgelehnt. Der Ausschuss hat den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)472 mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD hat er den Entschließungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 19(15)469neu abgelehnt. Er hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 19(15)470 abgelehnt.

Der **Finanzausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 120. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und DIE LINKE. dessen Annahme.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Gesetzentwurf in seiner 109. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und DIE LINKE. dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)471. Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktionen AfD und DIE LINKE. hat er den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)471 angenommen. Er hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD den Änderungsantrag der Fraktion der FDP auf Ausschussdrucksache 19(15)466 abgelehnt. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat er den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 19(15)465 abgelehnt. Den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)472 hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und DIE LINKE. angenommen. Der Ausschuss hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD den Entschließungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 19(15)469 neu abgelehnt. Er hat mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD, und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 19(15)470 abgelehnt.

Der **Ausschuss für Arbeit und Soziales** hat den Gesetzentwurf in seiner 114. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und DIE LINKE. dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD auf Ausschussdrucksache 19(11)986. Der von der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgelegte Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 19(11)986 wurde mehrheitlich angenommen. Der von der Fraktion der FDP im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgelegte Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 19(11)981 wurde mehrheitlich abgelehnt. Der von der Fraktion DIE LINKE. im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgelegte Änderungsantrag auf Ausschussdrucksache 19(11)979 wurde mehrheitlich abgelehnt. Der von der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD im Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur vorgelegte Entschließungsantrag auf Ausschussdrucksache 19(11)987 wurde mehrheitlich angenommen. Der von der Fraktion der AfD vorgelegte Entschließungsantrag auf Ausschussdrucksache 19(11)984neu wurde mehrheitlich abgelehnt. Der von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vorgelegte Entschließungsantrag auf Ausschussdrucksache 19(11)985 wurde mehrheitlich abgelehnt.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 99. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und DIE LINKE. dessen Annahme in der Fassung des

Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)471. Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. hat er den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)471 angenommen. Er hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP den Änderungsantrag der Fraktion FDP auf Ausschussdrucksache 19(15)466 abgelehnt. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat er den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf Ausschussdrucksache 19(15)465 abgelehnt. Den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 19(15)472 hat er mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD bei Stimmenthaltung der Fraktionen FDP und DIE LINKE. angenommen. Der Ausschuss hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD den Entschließungsantrag der Fraktion der AfD auf Ausschussdrucksache 19(15)469 neu abgelehnt. Er hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, AfD, FDP und DIE LINKE. gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 19(15)470 abgelehnt.

Der **Ausschuss Digitale Agenda** hat den Gesetzentwurf in seiner 74. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und DIE LINKE. dessen Annahme.

Der **Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen** hat den Gesetzentwurf in seiner 73. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und DIE LINKE. dessen Annahme.

Zu b)

Der **Ausschuss für Inneres und Heimat** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 19/26819, 19/26963 in seiner 125. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt, diesen für erledigt zu erklären.

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf in seiner 133. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt einstimmig, diesen für erledigt zu erklären.

Der **Finanzausschuss** hat den Gesetzentwurf in seiner 120. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt, diesen für erledigt zu erklären. Zu der Unterrichtung auf Drucksache 19/26893 empfiehlt er Kenntnisnahme.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Gesetzentwurf in seiner 114. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt, diesen für erledigt zu erklären.

Der **Ausschuss für Arbeit und Soziales** hat den Gesetzentwurf in seiner ... Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt einstimmig, diesen für erledigt zu erklären. Zu der Unterrichtung auf Drucksache 19/26963 empfiehlt er Kenntnisnahme.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Gesetzentwurf in seiner 99. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt, diesen für erledigt zu erklären. Zu der Unterrichtung auf Drucksache 19/26963 empfiehlt er Kenntnisnahme.

Der **Ausschuss Digitale Agenda** hat den Gesetzentwurf in seiner 74. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt, diesen für erledigt zu erklären. Zu der Unterrichtung auf Drucksache 19/26963 empfiehlt er Kenntnisnahme.

Der **Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen** hat den Gesetzentwurf in seiner 73. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt, diesen für erledigt zu erklären. Zu der Unterrichtung auf Drucksache 19/26963 empfiehlt er Kenntnisnahme.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat zu dem Gesetzentwurf auf Drucksachen 19/26819 folgende gutachtliche Stellungnahme übermittelt (Ausschussdrucksache 19/(26)102-19):

*„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige*

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (BT-Drs. 19/1837) in seiner 70. Sitzung am 24. Februar 2021 mit dem Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts (BT-Drs. 19/26819) befasst.

Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:

„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.“

#### **Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:**

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfes ist gegeben. Der Bezug zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie ergibt sich hinsichtlich folgender Leitprinzipien einer nachhaltigen Entwicklung, Sustainable Development Goals (SDGs) und Indikatorenbereiche:

- Leitprinzip 1 - Nachhaltige Entwicklung als Leitprinzip konsequent in allen Bereichen und bei allen Entscheidungen anwenden,
- SDG 11 - Nachhaltige Städte und Gemeinden, 19. Wahlperiode Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung Gutachtliche Stellungnahme, hier: keine Prüfbitte Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts Seite 2 von 2 Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung
- Indikatorenbereich 11.2 - Mobilität

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist nachvollziehbar und plausibel.

**Eine Prüfbitte ist daher nicht erforderlich.**“

Zu c)

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Antrag auf Drucksache 19/26186 in seiner 133. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD dessen Ablehnung.

Der **Finanzausschuss** hat den Antrag auf Drucksache 19/26186 in seiner 120. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Antrag auf Drucksache 19/26186 in seiner 109. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Arbeit und Soziales** hat den Antrag auf Drucksache 19/26186 in seiner 114. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD dessen Ablehnung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Antrag auf Drucksache 19/26186 in seiner 99. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung** hat den Antrag auf Drucksache 19/26186 in seiner 66. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss Digitale Agenda** hat den Antrag auf Drucksache 19/26186 in seiner 74. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen** hat den Antrag auf Drucksache 19/26186 in seiner 73. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD dessen Ablehnung.

Zu d)

Der **Ausschuss für Inneres und Heimat** hat den Antrag auf Drucksache 19/26173 in seiner 125. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Antrag in seiner 133. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Finanzausschuss** hat den Antrag in seiner 120. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Antrag in seiner 109. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Arbeit und Soziales** hat den Antrag in seiner 114. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Antrag in seiner 99. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss Digitale Agenda** hat den Antrag in seiner 74. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen** hat den Antrag in seiner 73. Sitzung am 3. März 2021 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

#### IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 19/26175 und zu den Anträgen auf Drucksachen 19/26186 und 19/26173 in seiner 98. Sitzung am 27. Januar 2021 die Durchführung einer öffentlichen Anhörung beschlossen. Diese Anhörung hat er in seiner 100. Sitzung am 22. Februar 2021 als Hybridsitzung (Präsenz im Saal und Teilnahme über das Videokonferenzsystem Webex) durchgeführt. Die Öffentlichkeit der Sitzung wurde durch eine Liveübertragung des Parlamentsfernsehens im Internet hergestellt.

An der Anhörung nahmen als Sachverständige teil:

Mira Ball, Bundesfachgruppenleiterin Busse und Bahnen bei der Bundesgeschäftsstelle der Gewerkschaft ver.di.; Marion Jungbluth, bei der Verbraucherzentrale Bundesverband zuständig für die Themen Mobilität und Reisen; Prof. Dr. Justus Haucap vom Dusseldorf Institute for Competition Economics DICE; Stefan Hennigfeld, redaktioneller Leiter beim Eisenbahnjournal Zughalt; Robert Henrich, CEO der MOIA GmbH; Annerose Hintzke, die in der Abteilung Sozialpolitik des Sozialverbands VdK Deutschland für Barrierefreiheit verantwortlich ist; Herwig Kollar; Vizepräsident des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e.V., Dr. Jan Schilling Geschäftsführer für den Bereich ÖPNV beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen VDV und Christoph Weigler, General Manager der Uber Germany GmbH.

Vertreter der kommunalen Spitzenverbände wurden gemäß § 69 Absatz 5 i. V. m. § 70 Absatz 4 der Geschäftsordnung des Deutschen Bundestages zu der Anhörung eingeladen. Vertreten wurden die kommunalen Spitzenverbände durch Dr. Markus Brohm vom Deutschen Landkreistag, dort für Verkehr zuständig; Jan Strehmann vom Deutschen Städte- und Gemeindebund, dort Referatsleiter Mobilität und Wirtschaft, und Thomas Kiel d'Aragon vom Deutschen Städtetag, dort für Verkehrspolitik zuständig.

Themen, die in der Anhörung angesprochen wurden, waren unter anderem die strittige Frage der Beibehaltung der Rückkehrpflicht auftragsloser Mietwagen sowie die Frage der Abgrenzung der Märkte zwischen Taxi und Mietwagen. Kontrovers erörtert wurde auch die Frage einer Vorausbuchungsfrist für Mietwagen. Weitere Themen waren Mehrwertsteuerunterschiede zugunsten von Taxen und sowie Regulierungen in Bezug auf Mietwagen. Ökologische Aspekte der Regelungen des Personenbeförderungsrechts wurden ebenfalls diskutiert, etwa im Hinblick auf die Vermeidung von Leerfahrten. Angesprochen wurde auch das Verhältnis zwischen Mietwagen, Taxi und Öffentlichem Personennahverkehr. Thematisiert wurde zudem die Frage einer Verbesserung der Auslastung von Taxen durch Preisflexibilität. Kontrovers beurteilt wurde die Fragestellung, ob der Gesetzentwurf neue Verkehrsformen eher verhindere als fördere. Weitere Themen waren die Bündelung von Fahrten mit gemeinsamem Fahrziel durch Ride-Pooling, die Schaffung von Rechtssicherheit für Pooling-Verkehre sowie die Ausgestaltung von Regelungen für diesen Bereich. Erörtert wurde weiterhin, in welchem Umfang der Mietwagenmarkt reguliert werden sollte. Auch ging es um die Wettbewerbsstellung eigenwirtschaftlicher Antragsteller bei Ausschreibungen von Verkehrsleistungen, vor allem im Hinblick auf die Frage der Einhaltung von Sozialstandards. Auch die Folgen des Wettbewerbs im Bereich der Personenbeförderung für die Beschäftigten wurden angesprochen. Ein weiterer Gegenstand der Diskussion war die Frage, ob Regelungen zur Barrierefreiheit in dem Gesetzentwurf ausreichend sind. Wegen Einzelheiten des Ergebnisses der Anhörung wird auf das Wortprotokoll zu der 100. Sitzung verwiesen, sowie auf die schriftlichen Stellungnahmen der Sachverständigen (Ausschussdrucksachen 19(15)458 A-I), die auch im Internet veröffentlicht sind.

In seiner 103. Sitzung am 3. März 2021 hat der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur die drei Vorlagen zu denen die Anhörung durchgeführt wurde, sowie den Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 16/26819 abschließend beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und der SPD haben dazu einen Änderungsantrag eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung sowie aus dem Besonderen Teil dieses Berichts ergibt (Ausschussdrucksache 19(15)471). Weiterhin haben die Fraktionen der CDU/CSU und SPD einen Entschließungsantrag zu dem Gesetzentwurf auf Drucksache 19/26175 eingebracht (Ausschussdrucksache 19(15)472), dessen Inhalt sich aus Buchstabe b) der Beschlussempfehlung ergibt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die **Fraktion der FDP** hat folgenden Änderungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 19(15)466):

„Änderungsantrag der Fraktion der FDP  
zum Gesetzentwurf der Fraktionen von CDU/CSU und SPD  
Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts - BT-Drs. 19/26175  
zum Gesetzentwurf der Bundesregierung  
Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts - BT-Drs. 19/26819

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages wolle beschließen:

### Artikel 1

#### Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

##### 1. Zu Artikel 1 Nummer 3 (§2 PBefG):

In Artikel 1 Nummer 3b) sind in Satz 1 die Wörter „die die eingesetzten Fahrzeuge umfasst“ zu streichen.

##### Begründung:

Eine Genehmigung, welche die eingesetzten Fahrzeuge umfasst, könnte dazu führen, dass Unternehmen alle Fahrzeuge die sie gegebenenfalls einsetzen möchten vorab per Konzession zu registrieren haben. Es ist zu befürchten, dass dieser Fokus auf spezifische Fahrzeuge die Flexibilität der Unternehmen im Einsatz ihrer Fahrzeuge zu stark einschränken könnte und somit beispielsweise der Einsatz von Ersatzfahrzeugen bei Fahrzeugausfällen erschwert wird, was sich zum Nachteil der Nutzerinnen und Nutzer auswirken könnte.

##### 2. Zu Artikel 1 Nummer 4 (§3a PBefG)

In Artikel 1 Nummer 4 in §3a (Bereitstellung von Mobilitätsdaten) wird der erste Satz wie folgt gefasst:

“Der Unternehmer und der Vermittler sind, sofern sie gemäß § 8 Absatz 1 und 2 als öffentlicher Personennahverkehr definiert werden, 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:“

##### Begründung:

Neue, innovative Mobilitätskonzepte und die Weiterentwicklung bestehender Angebote sind abhängig von qualitativ hochwertigen Datensätzen. Für viele Unternehmen sind ihre gewonnenen Daten sowohl Geschäfts- als auch Erfolgsgrundlage. Eine allgemeine Pflicht zur Herausgabe von Mobilitätsdaten für alle Dienstleister kann für innovative private Unternehmen schnell geschäftsschädigend sein, weil diese Daten eine der wichtigsten Ressourcen dieser Unternehmen sind. Bei von der Öffentlichkeit finanzierten ÖPNV-Unternehmen müssen hinsichtlich der Pflicht zur Herausgabe von Daten andere Maßstäbe gelten.

##### 3. Zu Artikel 1 Nummer 9 (§12 PBefG):

In Artikel 1 Nummer 9 ist Buchstabe b) zu streichen.

##### Begründung:

Es ist zu befürchten, dass mit der Ergänzung zu Absatz 1 Teile des Genehmigungsverfahrens auf die Unternehmen ausgelagert werden und es somit zu einer Verkomplizierung des Genehmigungsprozesses kommen könnte. In der Genehmigungspraxis wird es derzeit als Zustimmung zu einem Antrag gewertet, wenn eine Kommune nicht innerhalb von zwei Wochen eine gegenteilige Verlautbarung gegenüber den zuständigen Behörden vor-

bringt. Da für Unternehmen diese Frist von zwei Wochen derzeit nicht gilt und weil sich viele Linien über diverse Kommunen erstrecken, könnte der Zusatz zu Absatz 1 eine Verlängerung des Prozesses bis eine Linie ihren Betrieb aufnehmen kann mit sich bringen.

#### **4. Zu Artikel 1 Nummer 10 (§ 13 PBefG)**

In Artikel 1 Nummer 10 werden in § 13 Absatz 5a (neu) in Satz 1 nach den Worten „... kann die Genehmigung“ die Worte „in begründeten Ausnahmefällen“ eingefügt.

*Begründung:*

Eine Kontingentierung der neuen Bedienform wird kritisch gesehen, denn mit dem novellierten Personenbeförderungsrecht soll einer Erweiterung und Ergänzung moderner Bedienformen Vorschub geleistet werden. Die Formulierung stellt für die Genehmigungsbehörden klar, dass es für ein Versagen des Antrags hohe Hürden gibt.

#### **5. Zu Artikel 1 Nummer 24 (§47 PBefG)**

Artikel 1 Nummer 24 ist wie folgt zu fassen:

„§ 47 wird wie folgt geändert:

- a) In § 47 Absatz 2 Satz 1 werden nach dem Wort „nur“ die Wörter „an behördlich zugelassenen Stellen und“ eingefügt.
- b) § 47 Absatz 3 wird wie folgt neu gefasst: „Die Landesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung die Ordnung auf Taxiständen sowie Einzelheiten des Dienstbetriebs zu regeln. In der Rechtsverordnung können insbesondere Regelungen getroffen werden über
  1. die Annahme und Ausführung von fernmündlichen Fahraufträgen;
  2. den Fahr- und Funkbetrieb;
  3. die Behindertenbeförderung;
  4. die Krankenbeförderung, soweit es sich nicht um Beförderungen nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 handelt.“
- c) In § 47 wird Absatz 4 wie folgt neu gefasst: „Die Vorschriften der §§ 21 und 22 sind nicht anzuwenden.“

*Begründung*

Mit dem Auftrag, jederzeit und individuell Adressen erreichbar zu machen, wird Taxis nach wie vor eine Betriebs- und Beförderungspflicht auferlegt. Da dieser Auftrag in vielen ländlichen Gebieten schon längst nicht mehr erfüllt wird und in städtischen Gebieten eine Vielfalt an Alternativen besteht, ist diese Regelung hinfällig.

#### **6. Zu Artikel 1 Nummer 25 (§ 49 PBefG)**

1. In Artikel 1 Nummer 25 a) ist Buchstabe bb) wie folgt zu fassen:

„bb) In § 49 Absatz 4 wird Satz 3 gestrichen.“

2. In Artikel 1 Nummer 25 ist Buchstabe b) zu streichen.

3. In Artikel 1 Nummer 25 a) ist folgender neuer Buchstabe ff) anzufügen:

„ff) In § 49 Absatz 4 wird Satz 2 gestrichen.“

4. In Artikel Nummer 25 a) ist folgender neuer Buchstabe gg) anzufügen:

„gg) § 49 Absatz 4 Satz 4 wird wie folgt gefasst: „Den Eingang des Beförderungsauftrages hat der Mietwagenunternehmer buchmäßig zu erfassen und die Aufzeichnung ein Jahr aufzubewahren.“

## **7. Zu Artikel 1 Nummer 26 (§ 50 PBefG)**

Artikel 1 Nummer 26 ist wie folgt zu fassen:

„§ 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 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 Anforderungen an den gebündelten Bedarfsverkehr in Bezug auf die Festsetzung von Bündelungsquoten regeln und eine zu erreichende Bündelungsquote außerhalb des Stadt- und Vorortverkehrs festlegen.“

Begründung zu 6. und 7.:

Die Abschaffung der Rückkehrpflicht ist eine wesentliche Voraussetzung, damit neue Mobilitätsanbieter überhaupt erfolgreich am Mobilitätsmarkt agieren können. Ebenso hilft die Abschaffung, Leerfahrten zu reduzieren. Der Verzicht auf diese Vorgabe leistet damit einen wichtigen Beitrag, dass die Novelle des PBefG hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen möglichst gut abschneidet. Zudem würde die Beibehaltung einer Rückkehrpflicht dazu führen, dass Unternehmen welche gebündelte Bedarfsverkehre anbieten möchten nur unter erschwerten Bedingungen die ihnen auferlegte Bündelungsquote erfüllen könnten, da sie zu ökonomisch und ökologisch fragwürdigen Leerfahrten gezwungen würden, welche sich im Umkehrschluss negativ auf deren Bündelungsquote auswirken würden.“

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die **Fraktion DIE LINKE**. hat folgenden Änderungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 19(15)465):

„Der Bundestag wolle beschließen:

1. Zu Artikel 1 Nummer 2a – neu – (§ 1b – neu – PBefG)

In Artikel 1 ist nach Nummer 2 folgende Nummer einzufügen:

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

„§ 1b Sozialverträglichkeit

Bei Ermessensentscheidungen sowie bei der nach diesem Gesetz zu treffenden Beurteilung des öffentlichen Verkehrsinteresses und der Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung sollen im Rahmen des jeweiligen Ermessens- oder Beurteilungsspielraums erwünschte soziale Folgewirkungen gefördert und unerwünschte soziale Folgewirkungen vermieden werden.“ ‘

2. Zu Artikel 1 Nummer 26 Buchstabe a Doppelbuchstabe ff – neu – (§ 49 Absatz 4 Satz 6a – neu – PBefG)

In Artikel 1 Nummer 26 Buchstabe a ist nach Doppelbuchstabe ee folgender Doppelbuchstabe anzufügen:

„ff) Nach Satz 6 ist folgender Satz einzufügen:

„Die Genehmigungsbehörde kann zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen für in ihrem Bezirk beginnende Mietwagenfahrten eine vom Unternehmer einzuhaltende Zeitspanne zwischen Buchung und Fahrtantritt (Vorausbuchungsverpflichtung) durch Auflage zur Genehmigung festlegen.“ ‘

Berlin, den 1. März 2021

Fraktion DIE LINKE

Begründung:

Zu 1.:

Erfahrungen mit ähnlichen Diensten in anderen Ländern haben gezeigt, dass unterschiedliche soziale Folgewirkungen mit der Genehmigung App-vermittelter Fahrdienste verbunden sein können (diese betreffen unter anderem Fragen der Entlohnung des Fahrpersonals, der Sicherung von Mobilität in unterschiedlich nachfragestarken Gebieten, der sozialen Ausgrenzung durch Preisgestaltung oder der Folgewirkungen bei geringerer Verfügbarkeit von Taxen und ÖPNV). Im Rahmen der Grenzen des Verkehrsgewerberechts müssen die sozialen Folgewirkungen auch bei den nach dem PBefG zu treffenden Behördenentscheidungen beachtlich sein. Lenk- und Ruhezeiten müssen für App-vermittelte Fahrdienste deshalb gesetzlich vorgegeben werden, weil hier allen Erfahrungen nach der Gefahr eines Rundum-Einsatzes je Schicht sowie der Gefahr überlanger Schichten vorgebeugt werden muss.

Zu 2.:

Aus der mit dem Regierungsentwurf eröffneten Möglichkeit der App-Vermittlung von Mietwagen resultieren erlös- und nachfrageseitige Risiken für den ÖPNV und die im öffentlichen Interesse regulierten Verkehre des Taxi-gewerbes und der gebündelten Bedarfsverkehre. Damit werden auch deren im öffentlichen Interesse ausgestalteten Merkmale in Bezug auf Barrierefreiheit, Umweltstandards, Tarifvorgaben und Sozialstandards gefährdet. Mit der Vorausbuchungsverpflichtung kann insoweit ein „level playing field“ im Gelegenheitsverkehr gesichert und damit zugleich der im öffentlichen Verkehrsinteresse erforderliche Abstand zum ÖPNV gewahrt werden. Verhindert wird, dass App-Mietwagen wirtschaftlich bessergestellt werden als Taxiverkehr und gebündelter Bedarfsverkehr, die verschiedenen Regulierungsvorgaben unterliegen. Die Festlegung einer Vorausbuchungsverpflichtung muss mit Blick auf Anlass und Zeitspanne zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen geeignet und erforderlich sein.

Anders als beim Taxi, beim gebündelten Bedarfsverkehr oder beim ÖPNV unterliegt der Betrieb von Mietwagen keinem Örtlichkeitsprinzip. Die für den Gelegenheitsverkehr örtlich zuständige Genehmigungsbehörde kennt die von ihr genehmigten, in ihrem Bezirk ansässigen Mietwagenunternehmer. Diesen gegenüber kann sie per Verwaltungsakt die Auflage durchsetzen. Sie weiß aber nicht, welche weitere Mietwagenunternehmer mit Sitz oder Niederlassung außerhalb ihres Bezirkes in ihrem Bezirk Beförderungsleistungen anbieten. Diesen ortsfremden

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Mietwagenunternehmern gegenüber kann sie die Vorausbuchungsverpflichtung durch Allgemeinverfügung festlegen.“.

Die **Fraktion der AfD** hat folgenden Entschließungsantrag eingebracht (Ausschussdrucksache 19(15)469)neu:

„Arbeitskreis Verkehr und digitale Infrastruktur der Fraktion der AfD des Deutschen Bundestags

Entschließungsantrag der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Frank Magnitz, Andreas Mrosek und Wolfgang Wiehle zum Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts – BT-Drucksache 19/26175 –

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur wolle beschließen:

I. Der Ausschuss stellt fest:

Der Rechtsrahmen der Personenbeförderung zielt auf marktspezifische Regulation verschiedener Mobilitätsangebote ab und unterscheidet zu diesem Zweck innerhalb des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zwischen öffentlichem Verkehr (Linien- sowie Straßenbahnverkehr), den öffentlichen Verkehr ergänzenden Taxiverkehr und vom Taxiverkehr wiederum abzugrenzenden Mietwagenverkehr.

Im Rahmen der Digitalisierung sind plattformbasierte Mobilitätsangebote entstanden, die sich nicht mehr eindeutig im bestehenden Rechtsrahmen zuordnen und insbesondere zum Taxiverkehr aber auch zum regulären Mietwagenverkehr abgrenzen lassen. So erbringen bspw. die Online vermittelten-Fahrzeuge von Anbietern wie Uber eindeutig Taxidienstleistungen, werden aber meist von den zuständigen Behörden behelfsmäßig und im Unterschied zum regulären Mietwagenverkehr als „Mietwagen (mit Fahrern)“ reguliert und Pooling-Dienstleister stellen eine Mischung aus Taxen und Bussen dar.

Diese Überschneidungen haben zur Folge, dass Taxen mit Mietwagen (mit Fahrern) konkurrieren und sich Erstere einem Verdrängungswettbewerb durch Letztere ausgesetzt sehen, der aus strengeren gesetzlichen Anforderungen an Taxen resultiert (bspw. Preisbindung und Beförderungspflicht).

Da die konkrete Genehmigung und Regulation dieser Mobilitätsangebote auf Ebene der Kommunen erfolgt, ist ein Flickenteppich an unterschiedlichen Regularien entstanden, der mittels Novelle des PBefG beseitigt werden sollte. Der vorliegende Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts ist nicht in der Lage diesen regulatorischen Flickenteppich aufzulösen, da lediglich die Problematik durch Pooling-Dienstleister adressiert, nicht aber durch Mietwagen (mit Fahrern).

Eine zweckmäßigere Lösung zur Sicherstellung des sogenannten Abstandsgebots und somit zur Wiederherstellung eines fairen Wettbewerbs zwischen Taxen, regulären Mietwagen und Taxidienstleistungen erbringenden Mietwagen (mit Fahrern) besteht darin, plattformbasierte Vermittlungsdienste sowie für solche tätige Fahrer und Fahrzeuge gesondert zu regulieren.

II. Der Ausschuss empfiehlt dem Deutschen Bundestag, die Bundesregierung aufzufordern, ihren Gesetzentwurf zu ändern mit der Maßgabe, folgende Inhalte umzusetzen:

1. Für Anbieter plattformbasierter Mobilitätsangebote ist eine eigene Rechtskategorie im PBefG zu definieren, um erstens das Abstandsgebot zwischen Taxen- und Mietwagenverkehr zu gewährleisten, zweitens einen ruinösen Wettbewerb zwischen Taxifahrern, regulären Mietwagenfahrern und faktischen Taxidienstleistern zu verhindern, und drittens die Nutzung digitaler Mobilitätsangebote dennoch zu ermöglichen. Diese Rechtskategorie sollte Folgendes sicherstellen:

- a. Plattformbasierte Mobilitätsangebote sind wirksam auf den Bestellmarkt zu beschränken.
- b. Alle für plattformbasierte Vermittlungsdienste tätigen Fahrer benötigen einen Personenbeförderungsschein, um Zuverlässigkeit der Fahrer sicherzustellen.
- c. Vermittlungsplattformen haben die regelmäßige Überprüfung der Verkehrstauglichkeit in Abhängigkeit zur Nutzung der eingesetzten Fahrzeuge zu gewährleisten, um Sicherheit der Fahrgäste zu garantieren.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

- d. *Digitale Vermittlungsplattformen haben gewerblichen Versicherungsschutz für Fahrer und Fahrgäste zu gewährleisten.*
- e. *Online vermittelte Fahrzeuge sind kennzeichnungspflichtig, um eine einfache und schnelle Identifikation zu ermöglichen.*
2. *Das Personenbeförderungsgesetz ist nicht für andere Zwecke als die Gewährleistung abgrenzbarer und funktionsfähiger Linien- und Gelegenheitsverkehre zu instrumentalisieren;*
3. *den Erwerb des Personenbeförderungsscheins an das Sprachniveau B1 Deutsch zu binden, um eine zuverlässige und qualitativ angemessene Kommunikation zu gewährleisten;*
4. *die Rückkehrpflicht für alle Personenbeförderungsdienstleistungen ersatzlos zu streichen, damit preistreibende und umweltbelastende Leerfahrten der Vergangenheit angehören;*
5. *den Umsatzsteuersatz für alle Personenbeförderungsdienstleistungen auf 7% zu senken, um die steuerliche Benachteiligung gewerblicher Personenbeförderungsalternativen zum ÖPNV, gerade im ländlichen Raum, zu beenden.“*

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** hat den folgenden Entschließungsantrag zu dem Gesetzentwurf Drucksache 19/26175 eingebracht (Ausschussdrucksache 19(15)470):

*„Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungswesens*

*I. Der Ausschuss wolle beschließen:*

*Die durch den Bundesverkehrsminister eingesetzte Findungskommission zur Modernisierung der Personenbeförderung hat am 19. Juni 2020 Eckpunkte für eine zukunftsorientierte Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes zur Ermöglichung digitalbasierter Geschäftsmodelle vereinbart. App-vermittelte Beförderungsdienste soll es in fünf Verkehrsformen geben: Neben der unverändert zulässigen App-Vermittlung des Taxis sollen zwei neue Verkehrsformen für Bedarfssammelverkehre („Pooling“) geschaffen werden: der Linienbedarfsverkehr im ÖPNV (§ 44 neu) und der gebündelte Bedarfsverkehr (Umsetzung in § 50 neu). Zudem soll auch der Mietwagenverkehr auf App-Basis vermittelt werden dürfen (§ 49 Absatz 4 Satz 4). Schließlich sollte die Genehmigungspflicht der digitalen Vermittlung einschließlich der Verantwortlichkeiten des Plattformbetreibers geregelt werden (Vermittlungsdienste nach § 1 Absatz 1a neu). Vorgaben zur Barrierefreiheit, zu Sozialstandards, zu verkehrlicher Effizienz im Sinne von „Mehr Mobilität bei weniger Verkehr“, zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen sowie zum Klima- und Umweltschutz sollten die digitalbasierten Geschäftsmodelle im öffentlichen Interesse regulieren. Dazu sollten die Rechte und Pflichten der verschiedenen Verkehrsformen so austariert sein, dass sie unter Absicherung der mit ihnen verfolgten öffentlichen Interessen zueinander in einem fairen Wettbewerb stehen im Sinne des im Koalitionsvertrag garantierten und den Eckpunkten der Findungskommission zugrunde gelegten „level playing field“.*

*Der nun von der Regierung vorgelegte Gesetzentwurf setzt die Vorgaben der überparteilichen Findungskommission jedoch nicht hinreichend um. Eine zentrale Forderung der Findungskommission war, auch die digitalen Plattformbetreiber in die Verantwortung zu nehmen, so dass sie ebenfalls für die Einhaltung der Standards und kommunalen Regeln sorgen müssen, wenn sie aus Kundensicht als Vertragspartner erscheinen oder maßgeblichen Einfluss auf die Bedingungen der ausgeführten Fahrt nehmen. Diese Forderung wird im Gesetz nicht korrekt umgesetzt und die für das angestrebte „level playing field“ hoch relevanten Verantwortlichkeiten des Betreibers der Vermittlungsplattform werden so nicht geregelt. Die zur Absicherung der öffentlichen Interessen vereinbarten Pflichten sind im Gesetz zu schwach ausgeprägt. Zudem können die Kommunen das „level playing field“ zwischen den Verkehrsformen nicht absichern. Es droht daher eine „Flucht in den Mietwagen“, da die Kommunen bei dieser Verkehrsform im Gesetzentwurf im Vergleich zu den anderen Verkehrsformen nahezu keine Steuerungsoptionen erhalten. Eine relative Benachteiligung des Taxi- sowie moderner und klimaeffizienter Pooling-Verkehre wäre die Folge. Um Kommunen Instrumente an die Hand zu geben, damit so eine Marktverdrängung durch Mietwagen verhindert werden kann, beschloss die Findungskommission die Aufnahme von „Anti-Dumping-Regelungen“ als Option für die Kommunen. Die im Gesetzentwurf enthaltenen Regelungen sind jedoch unzureichend, um im Sinne der in der Findungskom-*

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

mission gemeinsam formulierten Ziele zu wirken. Die mit den Regulierungen angestrebten Verbesserungen, u.a. Barrierefreiheit, Sozialstandards, level-playing-field können so vor Ort nicht erreicht werden und insbesondere das mit den Eckpunkten intendierte und klimapolitisch bedeutsame Ziel „mehr Mobilität mit weniger Verkehr“ wird verfehlt.

Der Bundestag sieht daher für die vorgeschlagene Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes Überarbeitungsbedarf, um die Ziele der Findungskommission umzusetzen.

Der Bundestag fordert deshalb die Bundesregierung auf,

1. *Genehmigungsvoraussetzungen und -folgen für Betreiber von Mobilitätsplattformen, die die Vermittlung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit der geschäftsmäßigen Beförderung von Personen anbieten, in das Personenbeförderungsgesetzes aufzunehmen, so dass sie wie Beförderer selbst reguliert werden können;*
2. *eine eigene Kategorie für plattformbasierte Mietwagenverkehre im Personenbeförderungsgesetz einzuführen, bei der*
  - a. *die Rückkehrpflicht, mit Ausnahme von sehr dünnbesiedelten ländlichen Regionen, ausnahmslos beibehalten wird*
  - b. *die Kommunen technisch in die Lage versetzt werden, die Rückkehrpflicht umfassend kontrollieren zu können, und die plattformbasierten Mietwagenunternehmen zu verpflichten in umfänglichem Maß mit den Behörden vor Ort zu kooperieren und diesen die notwendigen Daten in adäquater Weise zur Verfügung zu stellen*
  - c. *dieselben kommunalen Steuerungsmöglichkeiten für plattformbasierte Mietwagenverkehre eingeführt werden, wie für gebündelte Bedarfsverkehre laut Novelle vorgeschlagen werden oder darüber hinaus andere Steuerungsmöglichkeiten gesetzlich festzulegen, die insbesondere den Abstand zwischen dem plattformbasierten Mietwagengeschäft und dem Taxigeschäft regeln*
  - d. *klare Haftungsregeln für die Vermittler festgelegt werden, die sich aus dem Beförderungsverhältnis gegenüber den Fahrgästen entwickeln*
  - e. *Anforderungen an die Barrierefreiheit auch für plattformbasierte Mietwagenverkehr eingeführt werden;*
3. *das Abstandsgebot zwischen den jeweiligen neuen und bestehenden Kategorien der einzelnen Verkehrsarten klar und rechtssicher zu definieren, sodass sich für die jeweilige Verkehrsart konkrete Rechte und Pflichten daraus ergeben;*
4. *Ausnahmen vom Abstandsgebot nur in Orten mit weniger als 50.000 Einwohner zuzulassen und dort sogenannte Mischkonzessionen einzuführen, sodass Taxi, Poolingdienste und Mietwagenverkehre die Gelegenheit haben ein Mobilitätsangebot auf dem Land zu etablieren, das für die Menschen in ländlichen Regionen ein attraktives und modernes Mobilitätsangebot darstellt und für die dort operierenden Unternehmen nach Möglichkeit wirtschaftlich auskömmlich ist;*
5. *die Begriffe Klimaschutz und Nachhaltigkeit sowie Verkehrseffizienz als Ziele und Maßstab in das Personenbeförderungsgesetz aufzunehmen und diese mit Definitionen so zu untermauern, dass sich einzelne Maßnahmen des Verkehrsmanagements und der Genehmigungspraxis darauf begründen lassen/davon ableiten lassen;*
6. *das Prinzip der Sozialverträglichkeit bei der Genehmigung von allen Mobilitätsdiensten, egal welcher Verkehrsart, gesetzlich zu fixieren und somit in die nach dem Personenbeförderungsgesetz zu treffende Beurteilung des öffentlichen Verkehrsinteresses und der Festlegung der ausreichenden Verkehrsbedienung einzubeziehen und dabei*

insbesondere Sozialstandards wie u.a. Löhne, Arbeitsbedingungen, Lenk- und Ruhezeiten, , etc. für alle Verkehrsarten so zu definieren, dass sie einen fairen Wettbewerb zwischen den einzelnen Mobilitätsdiensten ermöglichen, ohne auf dem Rücken von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern oder Fahrgästen ausgetragen zu werden. Dabei sind neben zulässigen Inhalten bei geforderten Sozialstandards auch Kontrollen zur Einhaltung dieser Vorgaben und Sanktionen bei Verstößen zu regeln;

7. die DSGVO konforme Erhebung und Bereitstellung aller für ein effizientes Verkehrsmanagement und Genehmigungsverfahren notwendigen dynamischen und statischen Mobilitätsdaten im Personenbeförderungsgesetz für alle Verkehrsarten gleichermaßen festzulegen und dabei die Kosten für Wirtschaft, insbesondere kleine und mittelständische Unternehmen sowie für die Verwaltung adäquat zu beziffern;
8. im Gesetz festzuschreiben, dass Daten mit Personenbezug vor ihrer Verarbeitung zwingend anonymisiert werden müssen und klare Anforderungen an Anonymisierung zu formulieren sowie Schutzkonzepte dafür zu entwickeln;
9. das Open Data-Prinzip für die Bereitstellung der Daten im Personenbeförderungsgesetz zu verankern
10. eine Ermächtigungsgrundlage für eine stärkere Differenzierung zwischen (1) Daten für die Kontrolle und Einhaltung der im Personenbeförderungsgesetz verankerten Regelungen und (2) Daten für die Weiterentwicklung sowie Neuschaffung von Mobilitätsdiensten zu schaffen und daran die Zugangsberechtigungen und -pflichten für z.B. Genehmigungsbehörden, Aufgabenträger, Wettbewerber, etc. zu den unterschiedlichen Datenkategorien festzulegen;
11. vollständige Transparenz und Nachvollziehbarkeit für Kundinnen und Kunden bei der Preisgestaltung aller Mobilitätsdienste im Personenbeförderungsgesetz zu verankern und dabei vor allem eine
  - a. Einheitliche Berechnungsgrundlage für Tarifkorridore und Preisgestaltung gesetzlich zu verankern und so Transparenz und Nachvollziehbarkeit bei der Preisgestaltung aller Mobilitätsdienste auch für Genehmigungsbehörden zu schaffen
  - b. Gesetzlich zu ermöglichen, dass für die Beförderungen im Linienbedarfsverkehr Zuschläge zum normalen Tarif erhoben werden können und die konkrete Ausgestaltung anhand der Vorgaben des Aufgabenträgers vorzunehmen;
12. einen kleinen Fachkundenachweis sowie notwendige Kenntnisse zum Fahrzeug selbst, zu Verkehrssicherheit im Fahrzeug und in der Fahrzeugumgebung, aktuellen Hygienevorschriften sowie Kenntnissen für die professionelle Beförderung von Personen wesentlichen Verkehrsverbindungen für die Fahrerinnen und Fahrer aller traditionellen und neuen Verkehrsarten gleichermaßen als Anforderung an die Ausführung ihrer Tätigkeit festzulegen;
13. die vollständige Barrierefreiheit für alle Verkehrsarten als Ziel zu setzen und eine Beförderung ohne Aufpreis für die Mitnahme von Mobilitätshilfen oder Assistenzhunden (wie Blindenführhunde) zur Buchung anzubieten und daneben
  - a. eine regelmäßige Evaluation zur Entwicklung der Barrierefreiheit alle drei Jahre gesetzlich festzulegen und anhand der Ergebnisse zu entscheiden, ob die Anforderungen zielführend sind und ggf. nachgeschärft werden müssen

- b. *im Personenbeförderungsgesetz festzulegen, dass neben den Fahrzeugen auch Mobilitäts-Apps von Anfang an und umfassend (Bestell-, Buchungs- und Bezahlssysteme sowie Fahrgastinformationen) barrierefrei ausgestaltet werden müssen*
- c. *sicherzustellen, dass virtuelle Haltepositionen und das Fahrzeug selbst auffindbar und zugänglich sind*
- d. *in ländlichen Räumen die Unternehmensgröße für die Anschaffung barrierefreier Fahrzeuge auf „ab 10 Fahrzeuge“ anzupassen.“*

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, der Gesetzentwurf beinhalte kein „Ja, aber“, sondern ein klares „Ja, und“. Mit der Verabschiedung des Gesetzentwurfs zum Personenbeförderungsgesetz erreiche man nach einer intensiven Diskussion mit zahlreichen Beteiligten nun die Zielgerade. Man habe damit einen ausgesprochen guten Kompromiss zwischen den beteiligten Branchen, sowie mit den Ländern und Teilen der Opposition gefunden. Es liege in der Natur des Kompromisses, dass damit nicht alle der sehr divergenten Wünsche erfüllt werden könnten. Mit dem Gesetzentwurf in der Fassung des Änderungsantrags der Koalitionsfraktionen bringe man den ÖPNV deutlich voran, was die Anhörung in der vergangenen Woche bestätigt habe. Man schaffe den neuen Bedarfsverkehr, erreiche Rechtssicherheit für Pooling-Dienste und eröffne Chancen für den bedarfsorientierten ÖPNV durch Linienbedarfsverkehre, vor allem auch im ländlichen Raum. Den Nutzern eröffne man die Chance, in Echtzeit Informationen zu Pünktlichkeit und Auslastung zu erhalten. Für neue Verkehrsformen und den Mietwagenverkehr gebe man den Kommunen eine Vielzahl von Steuerungsmöglichkeiten an die Hand. Zum Thema Mobilitätsdaten schaffe man Regelungen, die nun mit Leben gefüllt werden müssten. Man danke allen an der Novelle Beteiligten für ihre Arbeit. Man habe gute Lösungen gefunden, für die man um eine breite Zustimmung bitte.

Die **Fraktion der SPD** äußerte, nach zweieinhalb Jahren Diskussion habe man mit dem Gesetzentwurf nun die Zielgerade erreicht. Es gebe bei dem Thema sehr unterschiedliche Sichtweisen, was legitim sei. Mit dem vorgelegten Gesetzentwurf sowie dem Änderungsantrag habe man einen wohlabgewogenen Kompromiss erreicht. Dabei habe man auch viele Punkte aufgegriffen, die in der Anhörung in der letzten Woche angesprochen worden seien. Es gebe nun eine klare Definition der Genehmigungsfähigkeit der Plattformen und man schaffe gleiche Voraussetzungen für das Fahrpersonal, vor allem durch die Ausweitung des Fachkundenachweises für alle Verkehrsformen im Gelegenheitsverkehr. Sie hob zudem die ausgeweiteten Regelungsmöglichkeiten der Kommunen, die Sozialstandards im Gelegenheitsverkehr auch bei Mietwagen sowie die Stärkung der Regelungen zur Barrierefreiheit hervor. Sie betonte, Digitalisierung biete gute Möglichkeiten, auch im Mobilitätssektor. Man benötige aber einen fairen Ausgleich und eine klare Abgrenzung zwischen den Verkehrsarten. Das werde mit dem Gesetzentwurf erreicht.

Die **Fraktion der AfD** bemerkte, bei dem Gesetzentwurf der Koalition begrüße man, dass die Kennzeichnungspflicht nach außen und innen Eingang gefunden habe. Der Gesetzentwurf werde den Anforderungen des Marktes und der Marktteilnehmer, wie z. B. der Konsumenten und der Beschäftigten, insgesamt nicht gerecht, weshalb man einen Entschließungsantrag vorgelegt habe. Er führe zu einem „Flickenteppich“ kommunaler Entscheidungen, die für den Fahrgast bundesweit zu Intransparenz führen würden. Der Antrag der FDP erscheine da in Teilen erheblich pragmatischer, etwa in Bezug auf die Streichung der Rückkehrpflicht und der Ortskundeprüfung. Allerdings fordere sie den Personenbeförderungsschein für alle Fahrer im gewerblichen Bereich, um Zuverlässigkeit und Qualität der Beförderung sicherzustellen. Den Antrag der Fraktion DIE LINKE. lehne sie ab. Ihr eigener Antrag sei von dem Gedanken eines fairen Wettbewerbs zwischen Taxen und Mietwagen geleitet. Zudem wolle sie die zeitgemäße Nutzung digitaler Mobilitätsangebote auch in Deutschland ermöglichen. Sie sprach sich dafür aus, das Personenbeförderungsgesetz nicht für andere Zwecke als die Funktionsfähigkeit von Linien- und Gelegenheitsverkehren zu missbrauchen, wie etwa zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes. Auch wolle sie den Mehrwertsteuersatz für alle Personenbeförderungsdienstleistungen auf 7 Prozent senken.

Die **Fraktion der FDP** stellte fest, es handele sich hier um ein großes Gesetzesvorhaben, aber die Euphorie der Koalitionsfraktionen könne man in Bezug auf die vorgeschlagenen Regelungen nicht teilen. Die sinnvollen Absichten, die das BMVI zu Beginn der Diskussion in Bezug auf die Nutzung der Chancen der Digitalisierung gehabt habe, spiegle der Entwurf leider nicht wider. Vielmehr stelle der Entwurf ein bürokratisches Wettbewerbsverhinderungsgesetz dar, zementiere Besitzstände und behindere eher zu Lasten der Verbraucher Innovationen. Dem Verbraucher würden mehr Auswahl, besserer Service und attraktivere Preise, wie er es aus dem Ausland kenne,

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

vorenthalten. Die dem Gesetzentwurf zugrunde liegende Annahme, dass Innovationen vom ÖPNV kommen sollten, sei nicht realistisch. Der auch künftig insgesamt streng regulierte Taximarkt sei vor allem auf dem Land ein Problem, wo unter diesen Bedingungen wirtschaftliche Angebote vielfach nicht möglich seien. Auch der Bereich der Mietwagen solle nach dem Entwurf streng reguliert werden, viel strenger als in europäischen Nachbarländern. Das Gesetz bewirke Bürokratieaufbau statt Bürokratieabbau und eine freie Preisbildung werde verhindert. Die Ausweitung des Fachkundenachweises lehne sie ab. Sie plädiere hingegen für einen fairen Wettbewerbsrahmen für alle Anbieter, mit einer klaren aber zurückhalten den Regulierung.

Die **Fraktion DIE LINKE.** vertrat die Auffassung, der Gesetzentwurf beinhalte ein entschiedenes „Ja, aber“. Es werde eine neue Kategorie für Mobilitätsangebote unter dem Dach der öffentlichen Hand eingeführt und gleichzeitig eine Kategorie für die private Konkurrenz. Die Koalition ziele darauf ab, den Markt entscheiden zu lassen, aber die Bedingungen dafür seien nicht gerecht. Wettbewerbsvorteile privater Anbieter durch Sozialdumping lasse der Entwurf zu, was sie ablehne. Die Einführung der neuen Kategorie des Linienbedarfsverkehrs begrüße sie für öffentliche Verkehre. Ihr leuchte aber nicht ein, warum es dazu auch dann parallele privatwirtschaftliche Angebote geben solle, wenn die öffentliche Hand Angebote bereitstelle. Stünden gebündelte Bedarfsverkehre in Konkurrenz zum ÖPNV, ergäben sich Wettbewerbsvorteile für private Anbieter. Die Regelungen seien hier nicht ausreichend und würden zum Missbrauch einladen. Sie spreche sich dafür aus, die Regelungen so zu gestalten, dass die Sozialverträglichkeit der Angebote ausschlaggebend sein solle. Sie kritisierte, dass der Bereich Mietwagen weitgehend unreguliert bleibe, was zu mehr Verkehr in den Städten führen könne. Sie empfahl, die Regelungen aus ihrem Antrag zu übernehmen, insbesondere im Hinblick auf eine Rückkehrpflicht und Vorausbuchungsfrist für Mietwagen und eine Genehmigungspflicht für Plattformen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** ging auf die Vorgeschichte des Gesetzentwurfs ein und betonte ihre Rolle bei den Gesprächen zu dem Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen. Sie betonte, dass vor diesem Hintergrund ein gemeinsamer Änderungsantrag besser gewesen wäre. Der Änderungsantrag vermeide, dass es in den Großstädten eine Flucht in das Mietwagengewerbe gebe, was für das „level playing field“ ein entscheidender Beitrag sei. Zu begrüßen sei, dass mit dem Änderungsantrag auch die Plattformen künftig unter das Gesetz fielen. Das Gesetz beinhalte sowohl für den städtischen wie auch für den ländlichen Raum Chancen für neue Mobilitätsangebote, unter dem Dach des ÖPNV, aber auch jenseits dessen. Das finde sie grundsätzlich gut. Hervor hob sie vorgesehene Regelungen zu Sozialstandards und zu ökologischen Fragen. Bei der Barrierefreiheit, insbesondere im Mietwagengewerbe, sehe sie aber noch Nachbesserungsbedarf.

Einstimmig empfiehlt der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur**, den Gesetzentwurf auf **Drucksache 19/26819, 19/26963** für erledigt zu erklären. Die Unterrichtung auf **Drucksache 19/26963** hat er zur Kenntnis genommen.

Er hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD den Änderungsantrag der Fraktion der FDP auf **Ausschussdrucksache 19(15)466** abgelehnt. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat er den Änderungsantrag der Fraktion DIE LINKE. auf **Ausschussdrucksache 19(15)465** abgelehnt. Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. hat er den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf **Ausschussdrucksache 19(15)471** angenommen. Er empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen AfD, FDP und DIE LINKE. die Annahme des Gesetzentwurfs auf **Drucksache 19/26175** in der Fassung des Änderungsantrags der Fraktionen der CDU/CSU und der SPD auf Ausschussdrucksache 16(15)471.

Der Ausschuss hat mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, FDP, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der AfD den Entschließungsantrag der Fraktion der AfD auf **Ausschussdrucksache 19(15)469 neu** abgelehnt. Er hat mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN den Entschließungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf **Ausschussdrucksache 19(15)470** abgelehnt. Mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktionen der AfD und FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. hat er den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf **Ausschussdrucksache 19(15)472** angenommen.

Der Ausschuss empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen CDU/CSU, SPD, DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gegen die Stimmen der Fraktion der FDP bei Stimmenthaltung der Fraktion der AfD die Ablehnung des Antrags auf **Drucksache 19/26186**. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfiehlt er die Ablehnung des Antrags auf **Drucksache 19/26173**.

## B. Besonderer Teil

### Änderungen gegenüber dem Gesetzentwurf auf Drucksache 19/26175 und Änderungen in der Begründung

#### Zu Nummer 1 (Artikel 1 – Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)

##### Zu Buchstabe a (§ 1 Absatz 1 Satz 3 – neu- PBefG)

Mit der Einfügung einer Definition der Vermittlung wird ein Anliegen des Bundesrates aufgegriffen. Der Begriff des „Vermittlers“ in der vom Bundesrat vorgeschlagenen Ergänzung hat aber keinen Anknüpfungspunkt in § 1 Absatz 1 Satz 1, der von „Vermittlung“ spricht. Dieser Bezug wird mit der vorgeschlagenen Formulierung rechtssystematisch sowie sprachlich und sachlich richtig gestellt. Mit dem Verweis auf die nach § 2 genehmigungspflichtige Personenbeförderung wird der Gegenstand der Vermittlung klargestellt und die Einführung unbestimmter Begriffe wie „Dienstleistungen im Zusammenhang mit der geschäftsmäßigen Beförderung von Personen“ vermieden. Außerdem wird aus rechtssystematischen Gründen die Vermittlung in einem neuen Absatz 3 geregelt, um sie von der Beförderung in den Absätzen 1, 1a und 2 strukturell sichtbar zu trennen. Dies dient insgesamt der Rechtsklarheit und damit der Rechtssicherheit, insbesondere mit Blick auf die Anwendung des Gesetzes durch die zuständigen Behörden vor Ort.

##### Zu Buchstabe b (§ 1a – neu – PBefG)

Die Änderung enthält eine begriffliche Klarstellung der in § 1a PBefG neu eingeführten gesetzlichen Zielbestimmung von „Umweltverträglichkeit“ auf „Klimaschutz und Nachhaltigkeit“. Das Eckpunktepapier der Findungskommission ist insoweit zweideutig. Die Überschrift zu Eckpunkt 10 des Beschlusses der Findungskommission vom 19.06.2020 sieht ausdrücklich eine Stärkung des Klimaschutzes bei Personenbeförderungen nach dem PBefG vor. Der zu Eckpunkt 10 nachfolgende Text verwendet demgegenüber das Wort "Umweltverträglichkeit". Sollte mit dem derzeit verwendeten Begriff „Umweltverträglichkeit“ aber ein Rechtsbegriff verwendet werden, der durch andere Gesetze inhaltlich bereits belegt ist, ist es geboten, dies zu korrigieren. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass das Eckpunktepapier der Findungskommission keine rechtlichen, sondern politische Zielbestimmungen enthält.

##### Zu Buchstabe c (§ 2 Absatz 1c – neu - PBefG)

Die Änderung ist eine Folgeänderung der Einführung des § 1 Absatz 3. Es wird so, der Systematik des PBefG folgend, klargestellt, dass derjenige, der gemäß § 1 Absatz 3 Beförderungen nur vermittelt ohne selbst Beförderer im Sinne des § 1 Absatz 1 zu sein, keine Genehmigung braucht. Er ist nicht Unternehmer, sondern Vermittler im Sinne des PBefG.

##### Zu Buchstabe d (§§ 3a bis 3c – neu – PBefG)

Die Änderungen zu den §§ 3a bis 3c sind das Resultat der im Rahmen des parlamentarischen Verfahrens fortgesetzten Rechtsförmlichkeitsprüfung. Die Regelungen in §§ 3a bis 3c wurden insoweit gestrafft, systematisiert und an datenschutzrechtliche Anforderungen angepasst.

§ 3a konkretisiert in Absatz 1 die verpflichteten Unternehmer im Linien- und Gelegenheitsverkehr und definiert abschließend die bereitzustellenden Datenkategorien. Von der Datenbereitstellungspflicht sind nur die klassischen Linien- und Gelegenheitsverkehre umfasst. Die Bereitstellungspflicht findet demgegenüber keine Anwendung auf die Sonderformen des Linien- bzw. Gelegenheitsverkehrs, wie zum Beispiel Theater- und Schülerfahrten oder Ausflugsfahrten und Ferienzweck-Reisen.

Einzelunternehmer sind nach Absatz 3 von der Bereitstellungspflicht nach Absatz 1 ausgenommen. Hiervon unberührt ist allerdings die Möglichkeit, dass ein Einzelunternehmer freiwillig an der Datenbereitstellung teilnimmt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Denn letztlich kann die Datenbereitstellung natürlich auch für Einzelunternehmer wirtschaftlich interessant sein. Zu denken sind hierbei insbesondere an die Möglichkeiten, die sich aus der digitalen (d.h. App-basierten) Bereitstellung ganzer Mobilitäts- und Reiseketten für Endverbraucher zukünftig ergeben können. Hiervon soll der Einzelunternehmer nicht per se ausgeschlossen sein. Auf Grundlage einer Einwilligung nach Artikel 4 Nummer 11 der Datenschutz-Grundverordnung ist auch eine freiwillige Bereitstellung von personenbezogenen Daten zulässig. Ob die Daten ganz oder teilweise bereitgestellt werden, bestimmt der Einzelunternehmer.

Zu denken ist insbesondere an die statischen Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a, deren Bereitstellung grundsätzlich nur einen einmaligen Aufwand beim Unternehmer verursachen würde. Bei der Bereitstellung dynamischer Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b könnten potentielle Erfüllungsgehilfen den Einzelunternehmer unterstützen, so dass sich auch hier der Aufwand beim Unternehmer reduzieren lassen würde.

In Absatz 5 wird die Ermöglichung einer arbeitsteiligen Erfassung und Verarbeitung von Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 gesetzlich verankert. So sollen, wenn bereits in den Ländern Systeme vorhanden sind, die der landeseinheitlichen Zusammenführung von Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 dienen, Daten vorrangig über diese Systeme — an den Nationalen Zugangspunkt weitergeleitet werden. Es bedarf in diesem Fall jedoch einer klaren Verteilung von Aufgaben und Verantwortlichkeiten. Da der Bund für die Erfüllung europarechtlicher Anforderungen verantwortlich ist, haben die Landessysteme sicherzustellen, dass alle Daten umgehend weitergeleitet werden. Bei dynamischen Daten muss eine Weiterleitung in Echtzeit erfolgen. Hierfür haben die vorgenannten Ländersysteme funktionsfähige Schnittstellen zum Nationalen Zugangspunkt zu unterhalten. Maßgeblich sind dabei die technischen Vorgaben des Nationalen Zugangspunktes.

§ 3b regelt in Absatz 1 die Datenverarbeitungsbefugnis des Nationalen Zugangspunktes. Der Nationale Zugangspunkt darf selbst Daten verarbeiten und des Weiteren die verarbeiteten Daten an die in Absatz 1 Nummer 1 bis 5 sowie Absatz 2 Nummer 1 und 2 aufgezählten Empfänger übermitteln. Neben den aus dem Regierungsentwurf bekannten Empfängern wurde diese Liste um das Statistische Bundesamt und die jeweiligen Landesämter für Statistik ergänzt, womit einem Änderungsanliegen des Bundesrates Rechnung getragen wird. Durch die Vorschrift können die Statistikämter für die Personenverkehrsstatistik nach § 1 Nummer 7 des Verkehrsstatistikgesetzes erforderliche Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c auch beim Nationalen Zugangspunkt erheben. Hierdurch wird eine Erhebung bei den Verkehrsunternehmen entbehrlich. Dies entlastet die Unternehmen von Statistikpflichten und senkt die Verwaltungskosten für die Wirtschaft.

Daten im Gelegenheitsverkehr nach § 3a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b dürfen vom Nationalen Zugangspunkt dann nicht an Erbringer bedarfsgesteuerter Mobilitätsdienstleistungen oder multimodaler Reiseinformationsdienste übermittelt werden, wenn der Nationale Zugangspunkt Kenntnis davon erlangt, dass die Gefahr besteht, dass diese Daten zur Nachverfolgbarkeit von Personen eingesetzt werden könnten und keine Einwilligung der betroffenen Person hierzu vorliegt. Dies kann insbesondere bei Gelegenheitsverkehren im ländlichen Raum der Fall sein, wenn z. B. anhand des räumlichen Einsatzgebietes und der Zeit des Angebots auf eine bestimmte Taxifahrerin oder einen bestimmten Taxifahrer geschlossen werden kann. Es ist unerheblich, auf welche Weise der Nationale Zugangspunkt Kenntnis von den besonderen Umständen des Einzelfalls erlangt. Denkbar sind vor allem Mitteilungen der betroffenen Personen oder Dritter.

§ 3b regelt in den Absätzen 3 bis 6 die Datenverarbeitungsbefugnisse der jeweiligen Empfänger. Diese richten sich nach der ihnen jeweils zugewiesenen gesetzlichen Aufgabe für die eine Verarbeitung der durch den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Daten als jeweils erforderlich angesehen wird.

§ 3c präzisiert die Regelungen zur Löschung personenbezogener Daten bei den in § 3b Absatz 1 und 2 zugelassenen Empfängern der Daten.

Danach haben nach Absatz 1 der Nationale Zugangspunkt bzw. Behörden die übermittelten personenbezogenen Daten zu löschen, soweit diese für ihre Aufgabenerfüllung nicht mehr erforderlich sind. Beide Empfänger haben die Daten jedoch spätestens dann zu löschen, wenn sie Kenntnis darüber erlangen, dass die Genehmigung des Unternehmers widerrufen, zurückgenommen oder erloschen ist oder der Vermittler sein Geschäft aufgegeben hat. Im Hinblick auf dynamische Daten, bei denen ein Personenbezug nicht ausgeschlossen werden kann, sind Daten - soweit sie nicht bereits überschrieben wurden - spätestens drei Monate nach der Übermittlung zu löschen. Sie

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

sind im Gelegenheitsverkehr des Weiteren unverzüglich zu löschen, wenn der Nationalen Zugangspunkt Kenntnis darüber erlangt, dass die Gefahr besteht, dass diese Daten zur Nachverfolgung von Personen eingesetzt werden könnten und keine Einwilligung der betroffenen Person hierzu vorliegt.

Erbringer bedarfsgesteuerter Mobilitätsdienstleistungen oder multimodaler Reiseinformationsdienste haben personenbezogene Daten unverzüglich nach Absatz 2 zu löschen, wenn sie zur Aufgabenerfüllung nicht mehr erforderlich sind. Das wird regelmäßig dann der Fall sein, wenn die Dienstleistung erbracht ist. Personenbezogene Daten sind darüber hinaus dann zu löschen, wenn die vorgenannten Empfänger Kenntnis über den Widerruf, die Rücknahme oder das Erlöschen der PBefG-Genehmigung oder Kenntnis über die Geschäftsaufgabe des Vermittlers erlangt haben. Personenbezogene Daten sind schließlich dann zu löschen, wenn der Erbringer von bedarfsgesteuerten Mobilitätsdienstleistungen oder multimodaler Reiseinformationsdienste selbst seine Zulassung beim Nationalen Zugangspunkt verloren hat.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat personenbezogene Daten nach Absatz 3 zu löschen, soweit diese zur Aufgabenerfüllung nicht mehr erforderlich sind. Die Löschung hat spätestens jedoch ein Jahr nach Erfüllung der jeweiligen Berichtspflicht bzw. ein Jahr nach Inkrafttreten einer Maßnahme nach § 4 des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes zu erfolgen.

Das Statistische Bundesamt oder die statistischen Ämter der Länder haben personenbezogene Daten zu löschen, sowie sie für statistische Zwecke nicht mehr benötigt werden. Sie sind spätestens ein Jahr nach Erstellung der Statistik zu löschen.

#### **Zu Buchstabe e (§ 5 PBefG)**

Mit der Neufassung des § 5 soll den zuständigen Behörden die Möglichkeit gegeben werden, Genehmigungen und andere Dokumente auch elektronisch mit einer elektronischen Signatur nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz ausstellen zu können. Dadurch soll der Verwaltungsaufwand bei den Genehmigungsbehörden als auch bei den Antragstellern verringert werden.

#### **Zu Buchstabe f (§ 8 Absatz 3 Satz 1 und Absatz 3a Satz 1 – neu – PBefG)**

Die Änderungen in den Buchstaben aa) und bb) enthalten jeweils eine Folgeänderung zur Änderung des § 1a.

#### **Zu Buchstabe g Doppelbuchstabe ee (§ 12 Absatz 1 Satz 2 – neu- PBefG)**

Die Neuregelung korrespondiert mit der Neufassung des § 5. Neben der Möglichkeit der Behörden, Genehmigungen und Bescheide elektronisch auszustellen, müssen die Antragsteller auch die Möglichkeit bekommen, ihre Anträge in elektronischer Form zu stellen.

#### **Zu Buchstabe g Doppelbuchstabe ff (§ 12 Absatz 3 Satz 3– neu- PBefG)**

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 die Genehmigungsbehörde künftig nach pflichtgemäßen Ermessen entscheiden, ob sie von Fernbuslinienbetreibern geeignete Unterlagen verlangt, aus denen sich ergibt, dass die zuständigen Stellen vor Ort (z. B. Kommune oder privater Busbahnhofbetreiber) den beantragten Haltestellen zugestimmt haben. Geeignete Unterlagen können z. B. eine schriftliche Bestätigung/Genehmigung oder ein entsprechender Nutzungsvertrag sein.

#### **Zu Buchstabe h (§ 13 Absatz 5b – neu – PBefG)**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Die neu eingeführten Versagungsgründe stehen mit den in § 64 b und § 64c normierten Regelungsbefugnissen der Länder und der Genehmigungsbehörden sowie vorgenommene Ergänzung in 50 Absatz 4 in Zusammenhang. Danach dürfen die Länder bzw. die Genehmigungsbehörden Regelungen zum Einsatz emissionsfreier oder barrierefreier Fahrzeuge treffen. Die im Gesetz verankerte Zielbestimmung zur Stärkung des Klimaschutzes (§ 1a in Verbindung mit § 64b) und der Barrierefreiheit müssen von den jeweiligen Ländern und Genehmigungsbehörden auch wirksam anwendbar sein.

Jedoch besteht nach der derzeitigen Rechtslage für die Genehmigungsbehörden keine Möglichkeit, Anträge, die etwa gegen die vorgegebenen Emissionsstandards verstoßen, abzulehnen. Es ist jedoch erforderlich, dass Genehmigungsanträge im Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen abgelehnt werden können, wenn sie gegen diese beziehungsweise sonstige landesrechtlichen Vorgaben zum Klimaschutz oder der Barrierefreiheit verstoßen. Es muss vermieden werden, dass eine Genehmigungsbehörde sehenden Auges einen Antrag zu genehmigen hat, der gegen die landesrechtlichen, gegebenenfalls bußgeldbewehrten, Vorgaben verstößt. Mit der Ergänzung in § 13 Absatz 5b soll von daher eine Genehmigung versagt werden können, wenn der Antrag die Vorgaben des § 64b oder § 64c PBefG nicht erfüllt.

In der Einführung eines solchen Versagungsgrundes liegt auch kein unverhältnismäßiger Eingriff in die Berufsausübungsfreiheit nach Artikel 12 des Grundgesetzes, da beide Ablehnungsbefugnisse der Abwehr von nachweisbaren oder höchstwahrscheinlich schweren Gefahren für überragend wichtige Gemeinschaftsgüter dienen.

Das PBefG erhält mit der Gesetzesnovelle eine neue Zweckbestimmung. Danach zielen die im PBefG enthaltenen Regelungen nicht mehr nur auf die Erhaltung der Verkehrssicherheit und der Ordnung des Verkehrsmarktes ab, sondern auch auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit. Klimafreundliche Emissionsstandards dienen insofern der Erhaltung der Gesundheit der Bevölkerung und dem Erhalt einer menschenwürdigen Umwelt und damit einem überragenden Schutzgut, welches dem Recht auf uneingeschränkte Möglichkeit zur Ausübung eines Berufes Grenzen setzt.

Gleiches gilt für die Vorgaben der Genehmigungsbehörde zum Einsatz barrierefreier Fahrzeuge. Da die Herstellung von Barrierefreiheit Ausfluss des in Artikel 3 Absatz 2 Satz 2 des Grundgesetzes enthaltenen verfassungsrechtlichen Gebotes ist, niemand aufgrund einer Behinderung zu benachteiligen, erscheint die mit dem Eingriff verbundene Grundrechtseinschränkung bei Unternehmer gerechtfertigt.

#### **Zu Buchstabe i (§ 17 Absatz 4 Satz 1 PBefG)**

Eine Erleichterung für die Unternehmen ist es, wenn sie die Genehmigungsurkunden künftig auch in elektronischer Form mitführen und bei Kontrollen vorweisen können. Dies soll durch die Änderung ermöglicht werden.

#### **Zu Buchstabe j (§ 28 Absatz 1a Satz 4 PBefG)**

Redaktionelle Änderung.

#### **Zu Buchstabe k (§ 41 Absatz 1 PBefG)**

§ 30a wurde mit dem Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14.12.2012 (BGBl. I S. 2598) eingefügt. Dabei wurde versehentlich vergessen, § 41 Absatz 1, der die Planfeststellungsregelungen für Straßenbahnen auf den Obusverkehr entsprechend anwendet, als Folgeänderung ebenfalls anzupassen. Dies wird nun nachgeholt.

#### **Zu Buchstabe l (§ 44 Satz 3 – neu – PBefG)**

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

Im Gegensatz zu einer denkbaren vollständigen Streichung des § 44 Satz 3 stellt diese Neufassung die grundsätzliche Zulässigkeit von Zuschlägen bezüglich des Linienbedarfsverkehrs sicher. Gleichzeitig bindet sie die Erhebung der Zuschläge durch den Verweis auf Satz 2 an die Vorgaben des Aufgabenträgers, der im Rahmen seiner

Vorbereitung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Planungen zur Bestellung von Linienbedarfsverkehren die genaue Ausgestaltung des Zuschlags auf diesem Wege sachgemäß festsetzen kann und transparent darstellen muss. Nur auf diese Weise ist es möglich, ein differenziertes Angebot von Linienbedarfsverkehren zu etablieren, das auskömmlich finanziert werden kann.

#### **Zu Buchstabe m (§ 49 Absatz 4 Satz 7 – neu – PBefG)**

Der neue Satz 7 in Absatz 4 ergänzt die Eingriffsbefugnisse der Genehmigungsbehörde im Gelegenheitsverkehr mit Mietwagen. Ziel ist es, eine Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrsinteresses, die möglicherweise durch einen hohen Anteil an Mietwagenverkehren hervorgerufen werden kann, von vornherein zu vermeiden. Nachhaltige und nicht umkehrbare Verwerfungen unter den Verkehrsformen im Gelegenheitsverkehr sollen gar nicht erst eintreten können. Vor diesem Hintergrund wird die Genehmigungsbehörde ermächtigt, die in ihrem Bezirk geltenden Regelungen für den gebündelten Bedarfsverkehr auch auf den in ihrem Bezirk betriebenen Verkehr mit Mietwagen anwenden zu können. Hierbei kommen insbesondere zeitliche oder räumliche Beschränkungen in Betracht, die die Genehmigungsbehörde nach § 50 Absatz 2 Satz 2 PBefG erlassen kann. Voraussetzung ist allerdings, dass der per App vermittelter Verkehr mit Mietwagen einen Marktanteil von 25 Prozent am Fahraufkommen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen, Mietwagen und gebündeltem Bedarfsverkehr überschreitet. Eine solche Eingriffsbefugnis der Genehmigungsbehörde besteht des Weiteren erst in Städten ab einer Einwohnerzahl von 100 000 Einwohnern. In solch großen Städten wird von einer erhöhten Gefahr eines ruinösen Wettbewerbs und einer daraus folgenden Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen ausgegangen.

#### **Zu Buchstabe n (§ 50 Absatz 3 Satz 3, Absatz 4 Satz 1, Satz 2 Nummer 4 und 5 – neu - PBefG)**

##### **Doppelbuchstabe aa**

§ 50 Absatz 3 Satz 3 regelt, dass der Aufgabenträger erfasst und überwacht, inwiefern sich die Poolingquote für den gebündelten Bedarfsverkehr verkehrlich auswirkt. Um dies auf einer fundierten Datengrundlage durchführen zu können, bedarf es der Unterstützung durch die Genehmigungsbehörde. Da die Festlegung der Poolingquote im neuen § 50 Absatz 3 Satz 1 zudem federführend von der Genehmigungsbehörde im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger erfolgt, muss auch die Überwachung von beiden gemeinsam erfolgen. Die weitere Änderung stellt eine Folgeänderung dar.

##### **Doppelbuchstabe bb und cc**

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

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

#### **Zu Buchstabe o (§ 51 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 und Satz 3 – neu – PBefG)**

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

#### **Zu Buchstabe p (§ 51a Absatz 1 – neu – PBefG)**

Absatz 1 des neuen § 51a ermächtigt die Genehmigungsbehörde, für den Verkehr mit Mietwagen tarifbezogene Regelungen zu treffen, soweit dies zum Schutz öffentlicher Verkehrsinteressen erforderlich ist. Hierbei können

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

insbesondere Regelungen über Mindesttarife getroffen werden. Dies betrifft auch Mietwagenunternehmer, die außerhalb des entsprechenden Genehmigungsbezirks zugelassen sind, soweit der Verkehr innerhalb dieses Genehmigungsbezirks durchgeführt wird.

#### **Zu Buchstabe q (§ 64c Absatz 1 Satz 3 – neu – PBefG)**

Der neue Satz 3 innerhalb von § 64c Absatz 1 enthält die Klarstellung, dass die Regelungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung für barrierefreie Fahrzeuge auch innerhalb von § 64c Anwendung finden.

#### **Zu Buchstabe r (§ 66 Absatz 2 PBefG)**

Folgeänderung zur Änderung des § 1a.

#### **Zu Nummer 2 (Artikel 4 – Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung)**

Der Gesetzentwurf beruht auf dem Eckpunktepapier der zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts eingerichteten Findungskommission. Er hegt die neuen Mobilitätsformen in das Verkehrswirtschaftsrecht des Personenbeförderungsgesetzes ein. Der Verzicht auf die bisher ordnungsrechtlich vorgeschriebene Ortskundeprüfung ist begründet. Der bisherige Sinn und Zweck der Ortskundeprüfung, die Verkehrssicherheit zu fördern, weil nicht oder nicht ausreichend ortskundige Fahrer den Verkehr gefährden und seine Flüssigkeit beeinträchtigen können, hat sich durch den Einsatz von dem Stand der Technik entsprechenden Navigationsgeräten weitestgehend erledigt. Personenbeförderungsgesetzlich wird neu der Nachweis der Fachkunde für erforderlich gehalten. Allerdings vermeidet der Gesetzentwurf ohne nähere Begründung dessen naheliegende Regelung im Personenbeförderungsgesetz. Mit der Änderung wird klargestellt, dass für den Inhalt der Fachkundeprüfung die insoweit sachnäheren, für den Vollzug des Personenbeförderungsgesetzes zuständigen Behörden bestimmt werden. Denn nur die für den Vollzug des Personenbeförderungsgesetzes bestimmten Behörden können die personenbeförderungsgesetzlich geboten erscheinende Fachkunde für die künftige Berufsausübung in Personenbeförderungsunternehmen beurteilen. Das Personenbeförderungsgesetz wendet sich vorrangig an Unternehmen. Es ist insoweit unschädlich, dass der Nachweis der berufsbezogenen Fachkunde der die Beförderungen durchführenden Fahrzeugführer als eine Erteilungsvoraussetzung zum Erwerb der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung verortet wird. Die Erteilungsvoraussetzung gilt sowohl für Taxen, Mietwagen und den gebündelten Bedarfsverkehr. Diese Gleichbehandlung dient dem Schutz der zu befördernden Personen.

#### **Zu Nummer 3 (Artikel 5 – Änderung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr)**

##### **Zu Buchstabe a (§ 28 Absatz 1 Satz 2 – neu – BOKraft)**

Satz 2 lässt zukünftig neben dem beleuchtbaren klassischen Fahrpreisanzeiger auch den Einsatz Software-basierte Systeme zu. Die Änderung stellt klar, dass es sich hierbei nicht um zugelassene, sondern um konformitätsbewertete Systeme handeln muss.

##### **Zu Buchstabe b (§ 30 Absatz 1 Satz 2 – neu – BOKraft)**

Satz 2 lässt zukünftig neben dem klassischen Wegstreckenzähler auch den Einsatz Software-basierte Systeme zu. Die Änderung stellt klar, dass es sich hierbei nicht um zugelassene, sondern um konformitätsbewertete Systeme handeln muss.

#### **Zu Nummer 4 (Artikel 5a – Änderung der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen)**

Damit wird ein Anliegen des Bundesrates aufgegriffen. Bisher ist die bargeldlose Zahlung im Bereich der gewerblichen Personenbeförderung nicht geregelt. Die Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (BefBedV) ist an die Möglichkeiten des bargeldlosen Zahlens anzupassen. In der Praxis liegt der Anteil des Vertriebs von Fahrausweisen an Haltestellen und in den Fahrzeugen gegen Bargeld bei den meisten Verkehrsunternehmen deutlich unter denen anderer Vertriebsformen. Dabei ist die Vertriebsform des Fahrausweises gegen Bargeld am kostenintensivsten. Deshalb soll eine zeitgemäße Regelung der Vertriebsmöglichkeiten geschaffen werden, damit ein Bargeldvertrieb nur noch dort stattfinden muss, wo es sinnvoll ist, und nicht mehr entweder an jeder Haltestelle

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

#### **Zu Nummer 5 (Artikel 7 - Inkrafttreten)**

Die Änderung innerhalb von Absatz 2 Nummer 3 dient der Klarstellung, dass auch dynamische Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe d erst zum 01.07.2022 bereitgestellt werden müssen.

Im Übrigen haben die Änderungen das Ziel, den Genehmigungsbehörden hinreichend Zeit zu geben, um sich auf die Gesetzesänderungen einzustellen.

#### **Zu Artikel 1 Nummer 23 (§ 46 Absatz 3 neu) des Gesetzentwurfs**

Die Norm bleibt unverändert bestehen, die Begründung wird wie folgt ergänzt: „Taxen haben auch weiterhin die Möglichkeit, mehrere Personen bzw. Personengruppen zu befördern. Lediglich die Einzelsitzplatzvermietung soll den neuen Verkehrsformen Linienbedarfsverkehr und gebündelter Bedarfsverkehr vorbehalten bleiben.“

#### **Zu Artikel 1 Nummer 32 (§ 64b) des Gesetzentwurfs**

Die Norm bleibt unverändert bestehen, die Begründung wird wie folgt ergänzt: „Die Genehmigungsbehörde kann die Einhaltung der Vorgaben in Bezug auf Fahrzeugemissionen zur Auflage im Genehmigungsbescheid machen und Verstöße gegen diese Auflage gemäß § 61 Absatz 1 Nr. 1 PBefG als Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße ahnden.“

#### **Zu Artikel 1 Nummer 33 (§ 64c - neu) des Gesetzentwurfs**

Die Norm bleibt unverändert bestehen, die Begründung wird wie folgt ergänzt: „Die Genehmigungsbehörde kann die Einhaltung der Vorgaben in Bezug auf die Barrierefreiheit zur Auflage im Genehmigungsbescheid machen und Verstöße gegen diese Auflage gemäß § 61 Absatz 1 Nr. 1 PBefG als Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße ahnden.“

Berlin, den 3. März 2021

**Michael Donth**  
Berichterstatter

**Andreas Wagner**  
Berichterstatter

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.