

Modernisierung des Personenbeförderungsrechts

Eckpunkte der PBefG-Findungskommission für eine zukunftsorientierte Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes zur Ermöglichung digitalbasierter Geschäftsmodelle

Entwurf: 11 Eckpunkte, die das PBefG auf den Stand der Zeit bringen

1. Eindeutige Regelung der genehmigungsfreien Mitnahme

Die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen ist nicht genehmigungspflichtig und unterliegt somit nicht den Regelungen des PBefG, solange das **Gesamtentgelt** aller Fahrgäste den Höchstbetrag von **30 Cent pro zurückgelegten Kilometer** nicht überschreitet. Dabei sind auch mittelbare Entgelte (wirtschaftliche Vorteile) zu berücksichtigen.

1.1. Die eindeutige Regelung soll durch einen **dynamischen Verweis** in § 1 Abs. 1 PBefG auf die Höhe der Wegstreckenentschädigung i.S.d. § 5 Abs. 2 Satz 1 Bundesreisekostengesetz umgesetzt werden.

1.2. Nach § 1 Abs. 1 S. 2 PBefG sind als Entgelt auch wirtschaftliche Vorteile anzusehen, die mittelbar für die Wirtschaftlichkeit einer Erwerbstätigkeit erstrebt werden. An der Einbeziehung der **mittelbaren wirtschaftlichen Vorteile** in § 1 Abs. 1 S. 2 PBefG soll festgehalten werden.

2. Einordnung bedarfsgesteuerter Pooling-Dienste des ÖPNV als Linienverkehr

Bedarfsgesteuerte **Pooling-Dienste des ÖPNV** brauchen eine rechtssichere Grundlage für ihre Zulassung und sollen als **Linienverkehr** eingeordnet werden. Sie unterliegen der Betriebs- und Beförderungspflicht, sind in den öffentlichen Verkehr einzubinden und ins ÖPNV-Tarifsystem zu integrieren (ein pauschaler Komfortzuschlag darf erhoben werden).

2.1. Bedarfsgesteuertes **ÖPNV-Pooling** soll als **Linienverkehr über § 42 PBefG** regulär genehmigungsfähig sein.

2.2. Es gilt die **Betriebs- und Beförderungspflicht**. Poolingverkehre unter dem Dach des ÖPNV erhalten hierdurch verbesserte **Finanzierungsmöglichkeiten** (v.a. ermäßigter Umsatzsteuersatz und Kfz-Steuerbefreiung), um diesen Diensten gerade auch im ländlichen Raum zum Erfolg zu verhelfen.

3. Genehmigungsfähigkeit von Pooling-Diensten außerhalb des ÖPNV

Bedarfsgesteuerte Pooling-Dienste brauchen *als neue Form des Gelegenheitsverkehrs* auch außerhalb des ÖPNV eine **rechtssichere Grundlage** für ihre Zulassung. Diese Pooling-Dienste sollen einzelne Sitzplätze vermieten dürfen und grundsätzlich nach Ausführung des Beförderungsauftrags nicht zu ihrem Betriebssitz zurückkehren müssen. Kommunen müssen, insbesondere auch zum Schutz des ÖPNV, die Möglichkeit der Steuerung dieser Verkehrsdienste erhalten.

- 3.1. Um auch **außerhalb des ÖPNV** eine reguläre Genehmigungsfähigkeit neuartiger Pooling-Konzepte sicherzustellen, wird eine **neue Gelegenheitsverkehrsform „Pooling“** eingeführt. Dieser neuen Verkehrsform wird die Einzelsitzplatzvermietung ermöglicht. Der Unternehmer darf ausschließlich den Bestellmarkt bedienen, er unterliegt nicht der Betriebs- und Beförderungspflicht.
- 3.2. Für die neue Verkehrsform „Pooling“ gilt **grundsätzlich keine Rückkehrpflicht**. Die **Kommunen** erhalten jedoch die **Möglichkeit**, für auftragslose Pooling-Fahrzeuge eine Rückkehrpflicht und deren **Ausgestaltung** (etwa Rückkehr zu eigens eingerichteten Betriebshöfen, Abstellorten, o.ä.) durch kommunale Satzung oder im Nahverkehrsplan **zu regeln**. Die Geltung dieser Regelungen beschränkt sich auf das Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers, in dem die Poolingverkehre durchgeführt werden sollen. Eine genehmigungsbehördenübergreifende Bedienung ist nur mit Genehmigung der angrenzenden Genehmigungsbehörde gestattet.
- 3.3. Die Kommunen müssen eine zu erreichende **Poolingquote** festlegen, um die Verkehrseffizienz dieser Systeme für den städtischen Verkehrsraum sicherzustellen. Die für die Berechnung der Quote zu verwendende **Methodik** (Personenkilometer/Fahrzeugkilometer) gilt **bundesweit**, die Festsetzung der konkreten Höhe erfolgt durch die Kommune. Ein Monitoring erfolgt durch die jeweils zuständige Stelle.
- 3.4. Den Kommunen werden **abschließend folgende weitere Steuerungsmöglichkeiten** eingeräumt:
 - Festlegung eines **Tarifkorridors**, in dessen Rahmen der Unternehmer die Fahrpreise frei festlegen darf. Dabei **muss** die zuständige Genehmigungsbehörde nach Anhörung des kommunalen Aufgabenträgers verpflichtend einen **Mindestpreis** festlegen, der einen hinreichenden **Abstand zu den ÖPNV-Tarifen** sicherstellt/den jeweils geltenden ÖPNV-Tarif nicht unterschreiten darf. Darüber hinaus **soll** die Genehmigungsbehörde auch einen **Höchstpreis** für Poolingverkehre festlegen können.
 - **Möglichkeit einer Kontingentierung** sowie zeitlicher/räumlicher Beschränkungen der neuen Poolingverkehre, um die notwendige Steuerung der neuen Verkehrsart zu erlauben.
 - Die **Kommunen können** Vorgaben von **Sozialstandards** machen. Die Sozialstandards werden in der Liste der Steuerungsinstrumente aber nicht konkret benannt.

4. Taxiverkehr

Um das Taxigewerbe regulatorisch zu entlasten, wird den zuständigen Genehmigungsbehörden die Möglichkeit eingeräumt, die Taxitarifpflicht im Bestellmarkt zu lockern. Die **Ortskundeprüfung** für Taxifahrer wird durch die Pflicht zur Vorhaltung eines dem Stand der Technik entsprechenden **Navigationsgeräts** ersetzt. Die für Taxen geltende Betriebs- und Beförderungspflicht soll beibehalten werden.

- 4.1. *4.1. Taxen dürfen weiterhin auf dem Wink-, Warte- und Bestellmarkt tätig sein. Dabei gilt auf dem Wink- und Wartemarkt der mithilfe des Fiskaltaxameters ortsübliche **Taxitarif**. Neben dem klassischen Fiskaltaxameter ist auch die Nutzung eines zugelassenen App-basierten Systems zulässig.*
- 4.2. *4.2. Auf dem **Bestellmarkt** darf der Unternehmer die **Fahrpreise** hingegen **frei festlegen**. Kommunen **können** für den Taxitarif im Bestellmarkt einen **Tarifkorridor** mit Mindest- und Höchstpreisen vorsehen; für Relationen zu häufig frequentierten Zielen (z.B. Flughafen, Bahnhof, Messengelände) können sie bei Bedarf Streckentarife festlegen.*
- 4.3. *4.3. **Taxen** haben auch weiterhin die Möglichkeit, **mehrere Personen** bzw. **Personengruppen** zu transportieren. Lediglich die (auf Bestellung erfolgende) **Einzelplatzvermietung soll der neuen Verkehrsform „Pooling“ vorbehalten bleiben**.*
- 4.4. *4.4. Die **Ortskundeprüfung** für Taxifahrer wird **durch** die **Pflicht zur Vorhaltung eines dem Stand der Technik entsprechenden Navigationsgeräts** ersetzt. Als ein dem Stand der Technik entsprechendes Navigationsgerät gilt auch ein Software-basiertes System mit den oben genannten Funktionen auf einem Smartphone oder einem entsprechenden Endgerät.*
- 4.5. *4.5. Ferner wird ein **Kleiner Fachkundenachweis** eingeführt (Regelung im Fahrerlaubnisrecht).*
- 4.6. *4.6. Zur Sicherstellung eines **flächendeckenden Angebots von Taxiverkehren** auch in der Fläche wird im Gesetz die **Möglichkeit** geschaffen, dass die ÖPNV-Aufgabenträger in Räumen mit einer generellen oder tageszeitlichen **Unterversorgung** entsprechende **Taxiverkehre aus öffentlichen Mitteln finanzieren** können.*

5. Mietwagenverkehr

An der **Rückkehrpflicht** für auftragslose Mietwagen wird festgehalten. Kommunen erhalten jedoch die Möglichkeit, bei weiten Entfernungen (in flächenmäßig großen Kommunen) die Ausgestaltung der Rückkehrpflicht zu regeln (z.B. Zulassung **weiterer geeigneter Abstellorte** ab einer bestimmten Distanz vom Hauptsitz). Diese Beschränkung der Rückkehrpflicht auftragsloser Mietwagen gilt **nur im Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers**.

- 5.1. *5.1. Um Rechtsunsicherheiten in Bezug auf die Interpretation der Norm zu vermeiden, wird die in §49 Abs. 4 S. 4 PBefG enthaltene buchmäßige Erfassung um die Möglichkeit einer elektronischen Erfassung von Auftragseingängen beim Unternehmer (nicht unmittelbar beim Fahrer) ergänzt. Auch **App-basierte Auftragseingänge werden hierdurch expressis verbis ermöglicht**.*

5.2. Es soll **keine Vorbestellfrist** als zusätzliches Abgrenzungskriterium zu anderen Verkehrsarten eingeführt werden.

5.3. **Neben dem Wegstreckenzähler** ist auch die Nutzung eines **zugelassenen App-basierten Systems** zulässig.

5.4 Den Kommunen wird die Möglichkeit eingeräumt, Anti-Dumping-Regelungen (z.B. Mindestpreis) festzulegen.

!

6. Mischkonzessionen

Den Kommunen soll die Möglichkeit eingeräumt werden, **in Orten mit weniger als 50.000 Einwohnern** eine Genehmigung für den **Taxenverkehr, den Mietwagenverkehr und den gewerblichen Poolingverkehr für denselben Personenkraftwagen** zu erteilen.

6.1. *Vor Fahrtantritt muss klar sein, um welche Transportform es sich handelt.*

6.2. *Die Wahrung der Betriebs- und Beförderungspflicht für Taxiverkehr mit Mischkonzession muss sichergestellt werden. Diese Betriebs- und Beförderungspflicht erstreckt sich hingegen nicht auf Mietwagenverkehre und gewerblichen Poolingverkehr mit den mischkonzessionierten Fahrzeugen.*

7. Kennzeichnungspflicht von Taxen, Mietwagen und Pooling-Diensten

Bei Verkehren in Orten über 50.000 Einwohnern müssen **Taxen, Mietwagen und Pooling** Dienste jeweils **eindeutig erkennbar** sein. Dafür ist **keine spezielle Farbgebung** erforderlich, es genügen **einheitlich beleuchtete Taxischilder** bzw. jeweils **einheitliche Ordnungsnummern für Mietwagen** und Pooling-Dienste. Die Kennzeichnung von Taxen, Mietwagen und Pooling-Diensten soll nicht durch ein neues Kennzeichen bzw. Nummernschild erfolgen.

8. Verpflichtende Bereitstellung von Mobilitätsdaten

Statische und dynamische Verkehrsinformationen (d.h. auch Echtzeitdaten) ermöglichen effiziente, sichere und intelligente Lösungen für die Mobilität der Zukunft. Durch sie erst wird eine **Bereitstellung multimodaler Reiseinformationsdienste** möglich, durch eine effizientere Verkehrslenkung können sie zur **Stauvermeidung** beitragen sowie einen signifikanten Beitrag zum **Klimaschutz** liefern. Vor

diesem Hintergrund sollen Anbieter von Personenbeförderungsdiensten und Mobilitätsplattformbetreiber nach finnischem Vorbild dazu verpflichtet werden, standardisierte wesentliche Daten (umfasst auch Echtzeitdaten) zu ihren Dienstleistungen **für Kommunen und Dritte** über standardisierte Schnittstellen **bereitzustellen**.

*8.1. Als „wesentlich“ gelten mindestens Informationen über die Routen, Haltepunkte, Fahrpläne, Positionen in Echtzeit, **Preise**, Verfügbarkeit und Barrierefreiheit.*

8.2. Ziel ist die verbindliche Regelung über eine datenschutzkonforme Bereitstellung von Mobilitätsdaten im PBefG.

8.3. Auch die Betreiber von Mobilitätsplattformen sollen die Pflicht haben, Daten bereitzustellen, wenn die Plattformen genehmigungspflichtig sind.

9. Herstellung einer weitgehenden Barrierefreiheit

Beim Pooling innerhalb des ÖPNV muss Barrierefreiheit immer gewährleistet sein. § 8 Abs. 3 findet hierauf Anwendung. Um auch außerhalb des ÖPNV eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit herzustellen, sollen kommunale Aufgabenträger **Vorgaben zur Verfügbarkeit von Inklusionstaxen** und **barrierefreien Fahrzeugen** im Pooling-Betrieb ab einer bestimmten Mindestanzahl von Fahrzeugen einführen. Diese Vorgaben beziehen sich auf den jeweiligen Unternehmer. Es wird ein bundesweit einheitlicher Richtwert festgesetzt. Die Wirksamkeit der Vorgaben wird fünf Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes evaluiert und bei Bedarf durch verbindliche Regelungen ersetzt.

10. Stärkung des Klimaschutzes

Seit 01.01.2020 können die Länder im Landesrecht im Bereich des Taxen- und Mietwagenverkehrs Vorschriften in Bezug auf die Fahrzeugemissionen regeln (§ 64b PBefG). Gleiches soll auch für die **neue Gelegenheitsverkehrsform „Pooling“** gelten. Zudem soll das **Schutzziel** der „Umweltverträglichkeit“ im PBefG verankert werden.

11. Genehmigungspflicht der digitalen Vermittlung

Klarstellung der Genehmigungspflicht der digitalen Vermittlung **im PBefG einschließlich der Verantwortung der Plattformbetreiber auch für die Einhaltung der Standards und der kommunalen Regeln durch ihre Fahrdienstleister** (Genehmigungspflicht besteht für den Fall, dass der Vermittler maßgeblichen Einfluss auf die Bedingungen der ausgeführten Fahrt nimmt oder aus Kundensicht als Vertragspartner erscheint).