Deutscher Bundestag Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur Ausschussdrucksache

19(15)458-G

Stellungnahme zur 100. Sitzung -Öffentl. Anhörung am 22.02.2021



18. Februar 2021

VDV-Stellungnahme zum Koalitionsentwurf zur PBefG-Novelle (BT-Drs. 19/26175)

I. Grundsätzliches

Der VDV begrüßt ausdrücklich, dass das PBefG noch in dieser Legislaturperiode geändert werden soll. Ein Verzicht auf eine Novellierung würde den Weg in Richtung Verkehrswende erheblich erschweren. Für alle Marktteilnehmer ist es wichtig, dass jetzt ein langfristig verlässlicher Rechtsrahmen festgelegt wird.

Aus Anlass der Anhörung im Verkehrsausschuss des deutschen Bundestages am 22. Februar 2021 werden nachfolgend die wichtigsten Anliegen dargestellt. In Teil II. folgen die zugehörigen Einzelformulierungen sowie weitere Punkte, bei denen Änderungsbedarf besteht.

1. Ausgeglichene Marktverhältnisse / Level playing field im Bereich "On Demand"

Der Gesetzentwurf hat mit den beiden neuen Verkehrsformen Linienbedarfsverkehr und gebündelter Bedarfsverkehr ein im Grundsatz ausgewogenes Konzept für neue On-Demand-Verkehre geschaffen. Damit dies funktioniert, müssen aber dringend **flankierende Maßnahmen** im Bereich des Mietwagens geschaffen werden. Daher muss den Städten und Kreisen die Möglichkeit gegeben werden, für Mietwagen eine **Vorausbuchungsfrist** festzulegen. Damit kann, dort wo es aus Sicht der Kommune sachgerecht und notwendig ist, eine Umgehung der neuen Regelungen zum On-Demand-Verkehr wirksam verhindert und ein level-playing-field geschaffen werden.

Die vom Bundesrat geforderte Ausweitung der Mischkonzession lehnen wir ab, weil auch dadurch ein Einfallstor für Umgehungen geöffnet werden könnte. Darüber hinaus schlagen wir eine moderate Anpassung bei der Genehmigung des gebündelten Bedarfsverkehrs sowie Änderungen bei der Kennzeichnung der Fahrzeuge vor.

2. Ausgewogene Datenverpflichtungen

Die vorgesehenen Regelungen zum Thema Daten müssen zum Teil grundlegend geändert werden. Nach dem jetzigen Konzept des Gesetzentwurfs verlieren die Verkehrsunternehmen jegliche Möglichkeit, darauf einzuwirken, wer wie mit den Daten weiter umgeht. Hier besteht dringender Nachbesserungsbedarf zur Gewährleistung der Datensouveränität der Verkehrsunternehmen (open service). Außerdem hat der Ansatz, die Mobilitätsdaten an den "Nationalen Zugangspunkt" zu übermitteln, weitere grundlegende Schwächen: Die Genehmigungsbehörden benötigen einen Teil der Daten, um kontrollieren zu können, ob die On-Demand-Verkehre die gesetzlichen Regeln und Beschränkungen einhalten. Hier muss ein direkter Zugriff ohne Umweg sichergestellt werden.

Schließlich muss klargestellt werden, dass die Verpflichtungen der Unternehmen sich nur auf vorhandene Daten beziehen. Auf diese Problematik hat auch der Bundesrat hingewiesen.

3. Moderne Tarifgestaltung

Der Bundesrat hat in seiner Stellungnahme vom 12. Februar 2021 erfreulicherweise die Vorgaben für die Tarife beim Linienbedarfsverkehr, also die in den ÖPNV integrierten On-Demand-Verkehre, angepasst.

Während der Regierungsentwurf hier noch "pauschale Zuschläge" als einzige Tarifierungsmöglichkeit vorsah, macht der Bundesrat deutlich, dass die Vorgabe der On-Demand-Tarife durch den Aufgabenträger ausreichend sicherstellt, dass die Tarife sich im Bereich der Daseinsvorsorge halten. Im ÖPNV geht der Trend zunehmend wieder zu Kilometer-bezogenen Tarifen, die Beschränkung auf "pauschale Zuschläge" würde hier einiges erschweren.

4. Bargeldloses Zahlen im ÖPNV stärken

Wir begrüßen sehr, dass der Bundesrat das Thema "bargeldloses Zahlen" in das Gesetzgebungsverfahren eingebracht hat und bitten den Bundestag, ebenfalls dieser Änderung der Verordnung über die allgemeinen Beförderungsbedingungen zuzustimmen. Es geht den Verkehrsunternehmen darum, zeitgemäße Vertriebsmöglichkeiten zu schaffen, damit ein Vertrieb mit Bargeld nur noch dort stattfinden muss, wo es sinnvoll ist und nicht mehr entweder an jeder Haltestelle oder in jedem Fahrzeug. Auch weiterhin soll bei jedem Fahrtantritt die Möglichkeit zum Fahrausweiserwerb bestehen bleiben. Dieser erfolgt dann jedoch gegebenenfalls bargeldlos, z. B. per Karte, Handy-Ticket, NFC, Paypal oder brancheneigener Pre- und Post-Bezahlmethode.

Ferner soll selbstverständlich in den Kundenzentren sowie an stark frequentierten Haltestellen der Fahrausweiserwerb durch Bargeld möglich bleiben.

II. Änderungsvorschläge in der Reihenfolge des Gesetzentwurfs

Artikel 1 (PBefG)

Zu § 1 Abs. 1 Satz 2 neu (Definition des Vermittlers)

Der Bundesrat schlägt hier eine Definition des Vermittlers vor, und zwar desjenigen, der tatsächlich nur vermittelt, ohne dass sein Einfluss so stark ist, dass er schon als befördernder Unternehmer anzusehen ist. Wir verstehen diese Definition so, dass sie nur für die Frage relevant ist, ob der Vermittler die im PBefG vorgesehenen Verpflichtungen im Hinblick auf Mobilitätsdaten hat. Die Frage, ob der Vermittler selbst eine Genehmigung benötigt, richtet sich nach unserem Verständnis nur nach dem neuen § 1 Absatz 1a.

Die Definition wird im Grundsatz begrüßt. Allerdings schlagen wir folgende Änderung vor (fett bzw. durchgestrichen):

"Vermittler im Sinne des Absatz 1 sind Betreiber von Mobilitätsdatenplattformen, deren Hauptgeschäftszweck im Bereich der Mobilität auf die Vermittlung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit der geschäftsmäßigen Beförderung von Personen nach § 1 Absatz 1 oder Absatz 1a in Verbindung mit §§ 44, 47, 50 oder 49 Abs. 4 des Personenbeförderungsgesetzes ausgerichtet ist, ohne selbst Beförderer nach § 1 Absatz 1 oder Absatz 1a des Personenbeförderungsgesetzes im Sinne dieser Regelungen zu sein."

Die Verschiebung der Wörter "nach § 1 …" und der Einschub "im Sinne dieser Regelungen" dienen der Klarstellung, dass die Vermittlung von Personenbeförderungsleistungen außerhalb des PBefG nicht umfasst ist. Der Einschub "Hauptgeschäftszweck im Bereich der Mobilität" bezieht sich auf Plattformen, die auch im Bereich der Mobilität als Vermittler agieren, aber wegen zahlreicher weiterer Plattformfunktionen so groß sind, dass Verkehr nicht ihr Hauptgeschäftsfeld ist.

Darüber hinaus sollte in geeigneter Weise, z. B. in der Begründung zum Änderungsantrag klargestellt werden, dass die Verkehrsverbünde nicht unter den Begriff des Vermittlers im Sinne der Regelung fallen.

Zu § 1 Abs. 1a (Genehmigungspflicht des vermittelnden Unternehmers):

§ 1 Abs. 1a in der Fassung des Regierungsentwurfs stellt klar, dass unter den dort genannten Voraussetzungen auch derjenige, der eine Fahrt, die durch einen anderen erbracht wird, vermittelt, eine genehmigungspflichtige Personenbeförderung erbringt. Dies ist ausdrücklich **zu begrüßen**; wir sehen allerdings weiteren **Klarstellungsbedarf**.

Die Formulierung in Abs. 1a: "organisatorisch und vertraglich verantwortlich kontrolliert", muss dahingehend klargestellt werden, dass der Vermittler sich nicht aus dem Anwendungsbereich von § 1 Abs. 1a herausdefinieren kann. Daher wird hier folgender, sich näher an der Formulierung aus Ziffer 11 des Eckpunktepapiers und der in der Begründung zu § 1 Abs. 1a aufgeführten Rechtsprechung orientierende Wortlaut für § 1 Abs. 1a vorgeschlagen:

"Eine entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen im Sinne des Absatz 1 liegt auch vor, wenn ein Vermittlungsdienst die Vermittlung und Durchführung der Beförderung verantwortlich organisiert und kontrolliert; dies ist insbesondere der Fall, wenn der Vermittler maßgeblichen Einfluss auf die Bedingungen der ausgeführten Fahrten nimmt oder aus Kundensicht als Vertragspartner erscheint."

Darüber hinaus sollte klargestellt werden, dass den genehmigungspflichtigen vermittelnden Unternehmer alle Pflichten aus dem PBefG und der BOKraft treffen. Zu nennen ist hier z. B. die Pflicht zum Einsatz geeigneten Fahrpersonals nach § 4 Abs. 1 Satz 3 BOKraft. Der Einsatz eines seinerseits mit einer Genehmigung versehenen Unternehmers stellt keine Befreiung von diesen Pflichten dar. Es gelten vielmehr die allgemeinen Grundsätze bei der Delegation von Pflichten auf Dritte (Sorgfalt bei Auswahl, Organisation und Überwachung). Daher schlagen wir folgende Änderung vor:

In § 2 Abs. 1 Satz 1 PBefG sollte eine Ergänzung vorgenommen werden, damit zusammen mit Satz 2 der Regelung klargestellt ist, dass auch ein Vermittlungsdienst im Sinne des § 1 Abs. 1a PBefG Unternehmer im Sinne des PBefG mit allen Rechten und Pflichten ist:

"Wer im Sinne des § 1 Abs. 1 **oder § 1 Abs. 1a** … Personen befördert, muss im Besitz einer Genehmigung sein. Er ist Unternehmer im Sinne des Gesetzes."

Zu § 1a:

Es ist zu begrüßen, dass Belange der Umwelt im PBefG zukünftig ausdrücklich zu berücksichtigen sind. Der Bundesrat schlägt hier die Formulierung "Klimaschutz und Nachhaltigkeit" vor. Aus Sicht des VDV stellen beide Varianten eine Verbesserung gegenüber dem heute geltenden Gesetzestext dar.

Zu § 2:

Zu § 2 haben wir einen Klarstellungsvorschlag, der wegen des Sachzusammenhangs oben unter § 1 Abs. 1a dargestellt ist.

Zu § 3a (Bereitstellung von Mobilitätsdaten):

Der Regierungsentwurf enthält in § 3a bis § 3c mehr Regelungen als im Referentenentwurf. Eine Mobilitätsdatenverordnung mit Details soll nach dem Entwurf jedoch erst später durch das Verkehrsministerium mit Zustimmung des Bundesrates erlassen werden. Aus Sicht des VDV wäre es besser, die Verordnung bereits im jetzigen Verfahren zu erlassen, da – je nachdem, wie konkret das Gesetz selbst formuliert werden wird – auch diese Regelungen ein erhebliches Gewicht im Rahmen einer einheitlichen politischen Lösung haben können. Wenn es nicht möglich ist, die Verordnung im gleichen Gesetzgebungsverfahren zu erlassen, muss das Gesetz hinreichend detailliert sein, darauf wird im weiteren Verfahren zu achten sein.

Nach § 3a bezieht sich die Verpflichtung auf Daten, die im Zusammenhang mit der Personenbeförderung "entstehen". Dies kann man so interpretieren, dass es nur um Daten geht, die bei den Unternehmen bereits

vorhanden sind. Ausreichend eindeutig ist dies aber nicht, zumal die Begründung dies nicht aufgreift und an anderer Stelle bei den Auslastungsdaten sogar von der "manuellen Eingabe" der Daten gesprochen wird (Seite 27 der BR-Drs.). Dies könnte für eine Pflicht sprechen, noch nicht vorhandene Daten zu generieren. Hier besteht also Klarstellungsbedarf dahingehend, dass ausdrücklich keine Pflicht zur Generierung bisher nicht vorhandener Daten besteht.

In § 3a sollte daher ein Absatz 5 angefügt werden, der sinngemäß lautet: "Die Verpflichtungen nach Absatz 1 bestehen nur, soweit die Daten in elektronischer Form vorhanden sind." Alternativ müsste auf anderem Wege im Rahmen des parlamentarischen Verfahrens klargestellt werden, dass Daten nicht neu generiert werden müssen.

Für § 3a Abs. 1 schlagen wir insgesamt die nachfolgende Formulierung vor, die insbesondere berücksichtigt, dass für die **Aufsichts- und Kontrollzwecke der Behörden** der Umweg über den NAP nicht sinnvoll ist:

"Der Unternehmer und der Vermittler sind verpflichtet, die **in Satz 2** aufgeführten wesentlichen statischen und dynamischen Daten zu seiner Dienstleistung, die für

- a) die Erbringung bedarfsgesteuerter Mobilitätsdienstleistungen,
- b) die Bereitstellung multimodaler Reiseinformationsdienste,
- c) die Verkehrslenkung sowie
- d) den Klimaschutz wesentlich sind,

soweit sie vorhanden sind, standardisiert öffentlich und maschinenlesbar über

Anwendungsprogrammierschnittstellen einen nationalen Zugangspunkt oder direkt einer Behörde bereitzustellen.

(In Satz 2 sind dann die jetzt im Regierungsentwurf in Satz 1 Nr. 1 und 2 aufgeführten Daten aufzulisten, wobei in Nr. 1 a) die Worte "tatsächliche oder prognostizierte Auslastung" zu streichen sind. Soweit unser Anliegen, die Pflichten auf vorhandene Daten zu beschränken, nicht übernommen wird, müsste die Auflistung der Daten entsprechend deutlich reduziert werden.)

Wenn die vorgenannten Formulierungen nicht übernommen werden, sind in § 3a Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe b) zumindest die Worte "sowie der tatsächlichen oder prognostizierten Auslastung" zu streichen. Wie dargelegt liegen die Auslastungsdaten im Linienverkehr vielfach gar nicht vor. Sie sind im Übrigen wettbewerbsrelevant und nicht relevant für die Genehmigungserteilung und sollten daher nur freiwillig veröffentlicht werden.

Im Hinblick auf die erforderlichen Daten weisen wir darauf hin, dass die in § 3a Abs. 1 Nr. 2 genannten Daten nicht ausreichend sind, um die **Bündelungsquote** nach § 50 ermitteln zu können, da die Fahrzeug-Leer-km fehlen. Hier muss an geeigneter Stelle (§ 3a oder § 50 bzw. §§ 54ff.) geregelt werden, dass auch insofern eine Bereitstellungspflicht besteht.

§ 3a Abs. 3 ist unbedingt inhaltlich zu korrigieren. Der Gedanke, dass für echte Ein-Personen-Unternehmen ohne Angestellte die Verpflichtungen zu den Mobilitätsdaten möglicherweise unverhältnismäßig wären, wird vom VDV im Grundsatz geteilt. Allerdings gilt dies nicht, soweit sie an einen Vermittler oder einen anderen Unternehmer angeschlossen sind. Dort werden in aller Regel die entsprechenden Daten entstehen. Daher sollte hier klargestellt werden, dass in solchen Fällen die Verpflichtungen des Vermittlers bzw. des größeren Unternehmers die Daten des angeschlossenen Unternehmers mit umfassen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass bei der Einbeziehung von juristischen Personen die Gefahr bestehen kann, dass auch größere Unternehmen durch geschickte gesellschaftsrechtliche Konstruktionen die Regelung missbrauchen könnten, um sich den Verpflichtungen zu entziehen. Daher sollten juristische Personen nicht einbezogen werden.

§ 3b ist aus Sicht des VDV entsprechend unserer Forderung zu § 3a strukturell änderungsbedürftig.

Unabhängig davon ist in § 3b Abs. 1 Nr. 1 ein **Schreibfehler** enthalten, **der in jedem Fall korrigiert werden muss.** Bei der Datenweitergabe an Behörden für ihre hoheitlichen Aufgaben wird zweimal auf § 49 Abs. 3 Bezug genommen. Dieser enthält allerdings keine Regelung, die von den Behörden zu überwachen wäre. Gemeint dürfte im Regierungsentwurf § 49 Abs. 4 sein, also u. a. die Regelung zur Rückkehrpflicht des

Mietwagens. Daher ist hier statt Abs. 3 der Abs. 4 zu nennen. Andernfalls dürfte der NAP den Behörden die Daten nicht zu dem Zweck weiterleiten, dass diese die **Einhaltung der Rückkehrpflicht** kontrollieren.

Wesentliche Forderungen des VDV beziehen sich auf den Grundsatz der **Datensouveränität** und das Prinzip des **Open-Service**. Daher ist auch die Verordnungsermächtigung in § 57 entsprechend zu ändern, damit sichergestellt ist, dass die Verordnung dies berücksichtigt.

Zu § 13 Abs. 5a:

Nach dem Entwurf des § 13 Abs. 5a "kann" die Genehmigung für einen gebündelten Bedarfsverkehr versagt werden, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt sind. Demgegenüber führt heute sowohl beim Linienverkehr als auch beim Taxi die Beeinträchtigung öffentlicher Verkehrsinteressen zwingend zu einer Versagung der Genehmigung. Hier sollte eine einheitliche Systematik gewählt werden, wonach die Genehmigung zu versagen "ist". Für die Berücksichtigung der Besonderheiten des Einzelfalles besteht auch bei einem Ist-Versagungsgrund ein hinreichender Beurteilungsspielraum durch den Begriff der öffentlichen Verkehrsinteressen.

Zusätzlich wird dieser Begriff im ersten Satz des Abs. 5a beim gebündelten Bedarfsverkehr durch den Begriff der Verkehrseffizienz eingeschränkt. Der zweite Satz des Abs. 5a ist wohl dahingehend zu verstehen, dass es hier nur auf die Höchstzahl der genehmigungsfähigen Fahrzeuge ankäme. Dies ist zu eng und sollte durch die Einfügung "insbesondere" breiter gefasst werden. Es sollte außerdem ein breiterer Ansatz bei der Verkehrseffizienz gewählt werden, indem auch weitere Belange zu berücksichtigen sind. Zusätzlich wird die Möglichkeit klargestellt, bei der Quote innerhalb des Behördengebiets räumlich zu differenzieren. Je nach der Dichte der Besiedlung innerhalb eines Kreises oder einer Stadt können die in der Praxis erreichbaren Bündelungsquoten sehr unterschiedlich sein.

Daher schlagen wir folgenden Wortlaut vor:

"(5a) Bei einem gebündelten Bedarfsverkehr kann ist die Genehmigung versagt werden zu versagen, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, dass insbesondere weil durch die Ausübung des beantragten Verkehrs die Verkehrseffizienz im beantragten Bediengebiet in Bezug auf das umweltverträgliche und effiziente Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsformen und des öffentlichen Personennahverkehrs nicht mehr sichergestellt ist. Hierbei ist zu berücksichtigen:

a) für den Bezirk der Genehmigungsbehörde die Festsetzung zur zulässigen Höchstzahl der genehmigungsfähigen Fahrzeuge des Aufgabenträgers, <u>die auch unterschiedliche Festsetzungen für Teilbereiche des Bezirks der Genehmigungsbehörde umfassen kann; zu berücksichtigen</u>

b) die Gefahr einer Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs."

Zu § 13 Abs. 5b:

Der Bundesrat hat vorgeschlagen, in einem neuen § 13 Abs. 5b ausdrücklich zu regeln, dass die Genehmigung für einen Gelegenheitsverkehr mit PKW zu versagen ist, wenn die vorgegebenen Standards zu Emissionen und zur Barrierefreiheit nicht erfüllt werden. Dies wird selbstverständlich vom VDV unterstützt.

Zu § 23 (Haftungsbeschränkung):

Dazu schlagen wir weiterhin vor, § 23 Abs. 3 näher an der EU-Bus-Fahrgastrechte-VO 181/2011 zu formulieren. Diese setzt Verschulden voraus:

"Abweichend von Absatz 1 kann der Unternehmer im Linien – und Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen die Entschädigung für von ihm verursachte und zu vertretende Verluste oder Beschädigungen von Rollstühlen und anderen Mobilitätshilfen oder Hilfsgeräten nur insoweit ausschließen, als sie den Wiederbeschaffungswert oder die Reparaturkosten übersteigt."

Zu § 39 (Beförderungsentgelte/Zuständigkeiten):

Zu § 39 Abs. 1 schlagen wir zur Vereinfachung bei der Tarifgenehmigung weiterhin vor, dass in Satz 2 nach dem Wort "Dienstleistungsauftrages" die Worte "oder einer Allgemeinen Vorschrift" eingefügt werden. Bei Beförderungsentgelten, die der Aufgabenträger in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag festsetzt, gilt heute aus Verfahrensvereinfachungsgründen eine Anzeigepflicht statt Genehmigungspflicht. Dies sollte erst recht gelten, wenn der Aufgabenträger von seinem Wahlrecht Gebrauch macht und nicht den Weg eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages, sondern den einer Allgemeinen Vorschrift wählt, in der der Tarif festgeschrieben ist. Diese Änderung greift nicht in das materielle Verhältnis von Eigen- und Gemeinwirtschaftlichkeit ein, sondern betrifft nur die Genehmigung der Beförderungsentgelte.

Die vorgesehene Änderung in § 39 Abs. 6 (Zuständigkeit der Genehmigungsbehörde am Betriebssitz für Besondere Beförderungsbedingungen) wird für den **Fernbus** begrüßt. In der konkreten Formulierung würde sie aber auch für den **Nahverkehr** gelten. Dies könnte aber für Probleme sorgen, wenn der Unternehmer z. B. seinen Betriebssitz außerhalb der Verbundgrenzen hat. Wir schlagen daher vor, die Änderung statt in § 39 Abs. 6 in § 45 Abs. 2 Nr. 1 mit folgendem Wortlaut vorzunehmen:

"§ 39 Abs. 6 gilt im Personenfernverkehr mit der Maßgabe, dass zuständig die Genehmigungsbehörde ist, in deren Bezirk der Unternehmer seinen Betriebssitz hat."

Zu § 44 (Linienbedarfsverkehr):

Wie einleitend ausgeführt begrüßen wir ausdrücklich die vom Bundesrat vorgeschlagene Änderung im Hinblick auf den "pauschalen" Zuschlag.

Die im Regierungsentwurf enthaltene Formulierung "höchstens ein pauschaler Zuschlag je Fahrt" berücksichtigt nicht ausreichend, dass die Tarifentwicklung im Linienverkehr wieder zu kilometerbezogenen Tarifen geht und es daher auch möglich sein sollte, einen Zuschlag pro Kilometer festzulegen, wenn auch der ÖPNV-Tarif kilometerbezogen ist. Hier ist zu hoffen, dass im Laufe des weiteren Gesetzgebungsverfahrens noch eine Lösung gefunden wird, die das Anliegen aus der Findungskommission, durch die Forderung nach einem "pauschalen" Zuschlag den Daseinsvorsorgecharakter der Linienbedarfsverkehre sicherzustellen, berücksichtigt, ohne die tariflichen Gestaltungsmöglichkeiten zu sehr einzuschränken.

Zu § 45 (siehe Vorschlag, der unter § 39 dargestellt ist)

Zu § 46 (Mischkonzessionen):

Nach dem Beschluss des Bundesrates soll es zukünftig möglich sein, auch in Städten über 50.000 Einwohnern Mischkonzessionen, also mehrere Genehmigungen als Taxi, Mietwagen und/oder gebündelter Bedarfsverkehr für ein Fahrzeug zu erteilen. Diese Regelung würde zwar im Ermessen der Genehmigungsbehörden stehen, könnte aber zu unerwünschten und noch schlechter zu kontrollierenden Ausweitungen bei Plattform-Verkehren führen. Sie wird daher vom VDV abgelehnt.

Zu § 49 Abs. 4 (Mietwagen):

Wir schlagen wie erwähnt weiterhin vor, dass der Aufgabenträger eine **Mindestbestellfrist** für Mietwagen einführen kann. Indem man dies als **Kann-Bestimmung** ausgestaltet, wird erreicht, dass eine solche Frist nur dort eingeführt wird, wo es erforderlich ist. Die Regelung sorgt dafür, dass öffentliche Verkehrsinteressen gewahrt werden können und flankiert im Bereich des Mietwagens die bei anderen Verkehrsarten des PBefG sachgerechterweise gestärkte Steuerungsfunktion der kommunalen Ebene.

Die Regelung über weitere Abstellorte als Ausnahme von der Rückkehrpflicht in § 49 Abs. 5 wird vom VDV abgelehnt. Sie ist aber immerhin auf den Rahmen des Eckpunktepapiers begrenzt. Es sollte außerdem klargestellt werden, dass die Rückkehrpflicht immer gilt, wenn eine Mietwagenfahrt außerhalb des Bediengebiets endet.

Zu § 50 (gebündelter Bedarfsverkehr):

Die Vorschläge des Bundesrates zu § 50 werden unterstützt.

Darüber hinaus regen wir folgende Änderung zu § 50 Abs. 3 an (Monitoring): Für eine ganzheitliche Bewertung der verkehrlichen Auswirkungen sollte das Monitoring inhaltlich ausreichend breit angelegt sein. In § 50 Abs. 3 sollte daher nach Satz 4 folgender Satz eingefügt werden: "Das Monitoring soll auch die Einschätzung der Frage umfassen, welche Verkehrsmittel ohne den gebündelten Bedarfsverkehr genutzt worden wären."

Zu § 51a (Beförderungsentgelte Mietwagen und gebündelter Bedarfsverkehr):

Im Gesetz oder anderweitig im Gesetzgebungsverfahren sollte genauer bestimmt werden, was unter einem "hinreichenden Abstand" zu den ÖPNV-Tarifen zu verstehen ist.

Zu §§ 54 ff. (Aufsicht):

Hier ist weiterhin erforderlich, dass die Befugnisse der Genehmigungsbehörden und die Pflichten des Unternehmers im Hinblick auf Daten zu Kontrollzwecken ausdrücklich geregelt werden, vgl. oben zu § 3a PBefG. Dies kann in einem neuen § 54d oder in einer Ergänzung von § 54 oder § 54a erfolgen, in der klargestellt wird, dass auch die erforderlichen Daten umfasst sind.

Zu § 57 (Verordnungsermächtigung):

Hier ist wie oben dargelegt, textlich sicherzustellen, dass die Mobilitätsdatenverordnung die Gesichtspunkte der Datensouveränität und von Open Service statt Open Data sicherstellt.

Zu § 61 (Ordnungswidrigkeiten):

Gegenüber dem Referentenentwurf ist der Ordnungswidrigkeits-Tatbestand zu den Mobilitätsdaten weggefallen. Ob dies aus Sicht des VDV positiv oder negativ zu bewerten ist, hängt davon ab, ob die im Gesetz festgelegten konkreten Pflichten angemessen sein werden.

Weiterhin sollten in § 61 Abs. 1 Nr. 12 vor "zuwiderhandelt" die Worte "oder den gebündelten Bedarfsverkehr (§ 50)" eingefügt werden. Damit ist sichergestellt, dass auch Verstöße z. B. gegen die Örtlichkeitsbindung oder eventuelle Sozialstandards nach § 50 Abs. 4 beim gebündelten Bedarfsverkehr geahndet werden können.

Ob die Nichteinhaltung der Bündelungsquote gemäß § 50 Abs. 3 bußgeldbewehrt sein sollte, könnte diskutiert werden, denn es handelt sich dabei um einen zu erreichenden Durchschnittswert, bei dem die Feststellung eines einzelnen Verstoßes schwierig ist. Wenn die Bündelungsquote nicht eingehalten wird, kann – nach den Ausführungen in der Begründung – die Genehmigung widerrufen werden. Ein solcher Widerruf gemäß § 49 Abs. 2 Nr. 2 Verwaltungsverfahrensgesetz wegen Nichteinhaltung einer Auflage würde nicht auf einen Einzelfall, sondern auf einen längeren Zeitraum gestützt werden. Wenn aus diesem Grund von einem Bußgeldtatbestand abgesehen werden soll, wäre oben im Vorschlag die Angabe auf "§ 50 Abs. 1, 2 und 4 Nr. 1 und 3" einzuschränken.

Zu § 64c (Barrierefreiheit):

Leider wurde die Anregung, die vorgesehene Regelung auch auf Mietwagen auszudehnen, nicht übernommen. Dies wird nach wie vor für erforderlich gehalten. Da der Entwurf in § 64c Abs. 2 eine

allgemeine Ausnahmemöglichkeit festgelegt, besteht genügend Spielraum, dass für die jeweiligen Geschäftsfelder im Bereich Mietwagen angemessene Lösungen gefunden werden können.

Artikel 2 (Regionalisierungsgesetz)

Im Hinblick auf den Wortlaut geben wir zu bedenken, dass dadurch zwei im Wortlaut unterschiedliche Definitionen von ÖPNV im Bereich Taxi entstehen würden, vgl. dazu § 8 Abs. 2 PBefG. Wir regen daher an, eine offenere Formulierung für § 2 Regionalisierungsgesetz zu wählen, wie z. B.: "Zum öffentlichen Personennahverkehr kann auch der Verkehr mit Taxen gehören."

Damit würde deutlich, dass letztlich die Entscheidung des Aufgabenträgers maßgeblich ist, ob er zur Erfüllung des Daseinsvorsorgeauftrags auch auf Taxen zurückgreift und dafür ihm zugewiesene Regionalisierungsmittel einsetzt.

Artikel 3 und 4 (StVG und FeV) – keine Änderungsvorschläge

Artikel 5 (BOKraft)

Zu § 27 BOKraft:

Wir sehen im Regierungsentwurf Änderungsbedarf im Hinblick auf die Fahrzeug-Kennzeichnung, damit das bislang bestehende Kontrolldefizit verringert werden kann. Mit der Änderung von § 27 BOKraft sollen Ordnungsnummern für Mietwagen und Fahrzeuge des gebündelten Bedarfsverkehrs eingeführt werden. Dies ist ausdrücklich zu begrüßen. Mit dem vorgesehenen Nummernaufkleber in der Heckscheibe ist das Fahrzeug allerdings nur von hinten als solches erkennbar. Wir schlagen vor, dass zusätzlich eine von vorn erkennbare Markierung vorgeschrieben wird. Dies ist zum einen sehr wichtig im Interesse der Genehmigungsbehörden, da dadurch tatsächliche Kontrollen deutlich erleichtert werden. Zum anderen hilft es auch den Fahrgästen, die auf ein bestelltes Fahrzeug waren.

Artikel 6 (Bekanntmachungserlaubnis) – keine Änderungsvorschläge

Artikel 7 (Inkrafttreten)

Im Hinblick auf die Bereitstellung von Mobilitätsdaten enthält der Regierungsentwurf nunmehr Übergangsfristen, was eine deutliche Verbesserung darstellt. Ob diese ausreichend sind, hängt vom weiteren Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens und vom Umfang der Verpflichtungen ab. Nur im Hinblick auf die dynamischen Daten zum Betriebsstatus der Zugangsknoten ist gar keine Übergangsfrist vorgesehen, dies dürfte ein redaktionelles Versehen sein, das zu korrigieren wäre.