

Stellungnahme zum Referentenentwurf des PBefG und zur Mobilitätsdatenverordnung

Sehr geehrte Damen und Herren,

das DVF forderte in seinem Positionspapier „Mobilität für Deutschland“ zur laufenden Legislaturperiode:

*„**Personenbeförderungsrecht modernisieren:** Mit Blick auf neue Mobilitätsformen ist die Experimentierklausel des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) konsequent zu nutzen und eine Erweiterung zu prüfen, um den ÖPNV bedarfsgerecht zu ergänzen. Ebenso muss die Sinnhaftigkeit von historisch bedingten Regularien geprüft und an die Markterfordernisse angepasst werden. Hierzu zählen beispielsweise die Ortskenntnisprüfung in ihrer bisherigen Form, Rückkehrpflicht und Auftragseingang am Betriebssitz für Mietwagen, Wegstreckenzähler sowie überzogene unternehmerische Auflagen für Gelegenheitsfahrer. Gleichermaßen müssen hohe Standards bei den Anforderungen an Fahrer und Fahrzeug gesetzt werden, insbesondere hinsichtlich der Versicherung des Fahrgasts, Zuverlässigkeit, Gesundheit und Beschäftigungsbedingungen des Fahrers, Fahrzeugsicherheit sowie Besteuerung. Im Interesse der Daseinsvorsorge darf die Leistungsfähigkeit des ÖPNV nicht gefährdet werden.“*

Wichtige Punkte hierzu finden sich im Koalitionsvertrag von 2018 wieder, wie „Personenbeförderungsrecht modernisieren“, „regulatorische Entlastungen“ für Mietwagen und Taxi, „rechtssichere Grundlage“ für die Zulassung, „Schutz der Beschäftigten“ und die Förderung „digitale[r] Informations- und Vertriebssysteme“.

Mit dem nun vorliegenden Entwurf für die Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wurde ein Kompromiss erzielt, der in Teilen für das bestehende ÖPNV-Angebot neue Möglichkeiten durch Pooling innerhalb des ÖPNV schafft. Auch eine Ergänzung des Angebotes außerhalb des ÖPNV soll erleichtert werden. Gleichzeitig wurden jedoch nicht alle Ansätze zur Modernisierung umgesetzt. Dies betrifft auch den Prüfauftrag zu einer Modernisierung des Abstandsgebotes: Historisch bedingte Regularien wie Rückkehrpflicht und Auftragseingang am Betriebssitz sind weiterhin Bestandteile des PBefG geblieben.

Wir sehen somit auch in Zukunft noch Handlungsbedarf, um sich einem wirklich zeitgemäßen Rechtsrahmen anzunähern. Bei dem nun vorliegenden Kompromiss geht es jetzt darum, *für die dort verankerten Bedienformen schnellstmöglich Rechts- und Planungssicherheit zu schaffen*, damit zumindest diese Teilreform wirken kann. Vor diesem Hintergrund wäre zu prüfen, ob sich die Diskussion um die Mobilitätsdatenverordnung entkoppeln lässt. Sinnvoll wäre hier, im PBefG lediglich auf die Übermittlung von Daten abzustellen, die für eine Kontrollierbarkeit der dort geregelten Verkehre erforderlich sind und alles Weitere im Zuge der Umsetzung der delegierten EU-Verordnung 2017/1926 zu regeln.

In Ergänzung zu den einzelnen Stellungnahmen unserer Mitgliedsverbände und Mitgliedsunternehmen möchten wir wie folgt zum vorliegenden Referentenentwurf Stellung nehmen und auf folgende Aspekte hinweisen:

- **Mobilitätsdaten:** Bei der Verpflichtung zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten droht aus unserer Sicht weiterhin die unübersichtliche Dreifachregulierung über PBefG, PSI-Richtlinie und delegierte EU-VO 2017/1926. Empfehlenswert wäre, an dieser Stelle nur auf die bereits in der Umsetzung befindliche delegierte EU-VO 2017/1926 abzustellen und darüber hinaus erforderliche Daten genauer zu bezeichnen. Kritische Punkte sind vor allem, dass
 - die Fristen zur Umsetzung nicht eindeutig geregelt sind,
 - die Datenlieferung den Unternehmen als Verpflichtung auferlegt wird, ohne den Erhebungsaufwand hierzu in Relation zu setzen oder die Ausnahme von „Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen“ genauer zu definieren,
 - ignoriert wird, dass der Rechtsrahmen der EU aus diesen Gründen nur ein Teilen von Daten vorsieht, wenn diese Daten (a) vorhanden sind und es (b) technisch möglich ist, ebenso ist dort eine Entgeltregelung vorgesehen,
 - Daten generell über den Nationalen Zugangspunkt (NAP) geteilt werden sollen, statt abgestufte Verfahren zu differenzieren, wer welche Daten für welche Zwecke erhält; insbesondere fehlt eine Aufstellung, welche Daten für eine behördliche Kontrolle erforderlich sind,
 - sich Anwendungsbereiche zwischen PBefG/Mobilitätsdatenverordnung, PSI-Richtlinie und delegierte EU-VO 2017/1926 überschneiden und sich Vorgaben aus diesen Datenregimen (soweit bereits absehbar) teilweise widersprechen.
- **Pauschalzuschlag für den Linienbedarfsverkehr:** Großflächige flexible Bedienformen zeichnen sich durch innovative Tarifmodelle aus. Der Begriff der Pauschale ist zu ungenau, es sollte bspw. auch ein dynamischer Zuschlag möglich sein oder ein Korridor für den Zuschlag festgelegt werden können. Gerade über weitere Entfernungen relativiert sich sonst die Steuerbarkeit des Fahrpreises und des Preisabstands zum herkömmlichen Linienverkehr. Ebenso sollte der Begriff Beförderungsentgelte in §12 (1) 3a in *Beförderungsentgeltregelungen* umformuliert werden.
- **Umweltverträglichkeit:** Das Ziel der Umweltverträglichkeit wird im Entwurf erwähnt, erfährt jedoch keine weitere Konkretisierung. Offen bleibt, was genau darunter subsumiert wird, wie Umweltverträglichkeit ggf. gefördert werden soll und wie vor dem Hintergrund dieser Zielsetzung die Rückkehrpflicht („Muss“ bei Mietwagen, „Kann“ bei eigenwirtschaftlichem Pooling) oder Mindestabstände zwischen Zweit-Betriebssitzen ökologisch zu bewerten sind. Möglich wären bspw. gezielte Hinweise auf die bessere CO₂-Bilanz der geteilten Mobilität oder den Einsatz alternativer Antriebsformen.
- **Leitplanken klarer herausstellen:** Die Kommunen erhalten durch zahlreiche „KANN-Regelungen“ - insbesondere für die Regulierung von Pooling außerhalb des ÖPNV - viel Gestaltungsspielraum, der mit dem Bedürfnis der Mobilitätsdienstleister nach größtmöglicher Rechtssicherheit und Transparenz im Genehmigungsprozess in Einklang gebracht werden muss. Die Definition von Leitplanken, in deren Rahmen die lokalen Genehmigungsbehörden passend zu den lokalen Erfordernissen regulieren können und die gleichzeitig ökologisch und ökonomisch sinnvolle Mobilitätsangebote ermöglichen, könnte hierfür ein Ansatz sein. Der vorliegende Entwurf bietet hier Konkretisierungspotenzial.

- **Einzelplatzvermietung / Taxiverkehr:** Das in den Eckpunkten genannte Ziel, dass die Einzelplatzvermietung nur dem Pooling vorbehalten sein soll, findet sich im PBefG so eindeutig nicht wieder. Diese Abgrenzung ist aber dringend notwendig und mindestens in der Begründung, besser noch eindeutig im Gesetzestext vorzunehmen. Insgesamt rücken die Möglichkeiten des Taxiverkehrs im Gesetz näher an den Mietwagen und den gebündelten Bedarfsverkehr heran, bei gleichzeitiger Beibehaltung aller Vorteile wie reduzierte MwSt, Förderbarkeit in der Fläche und Abstandsgebot.
- **Mischkonzessionen:** Das Thema Mischkonzessionen und dessen Erweiterung um Pooling ist zu begrüßen. Hierdurch ergeben sich neue Spielräume für eine Verbesserung der Mobilität in Unterzentren und im ländlichen Raum. Dennoch bleibt die Ausgestaltung im Gesetzestext gegenüber den Eckpunkten vage.
- **Doppelkonzessionen für Pooling:** Doppelkonzessionen für Pooling innerhalb und außerhalb des ÖPNV sind im Entwurf nicht enthalten. Sie können aber sinnvoll sein, um bspw. mit den gleichen Fahrzeugen und im gleichen Gebiet in einem Zeitraum Linienbedarfsverkehr und in einem anderen Zeitfenster gebündelte Bedarfsverkehre anbieten zu können. Der Gefahr eines Missbrauchs wird durch das für gebündelte Bedarfsverkehr geregelte Abstandsgebot vorgebeugt.
- **Haftungsausschluss:** Die Unzulässigkeit eines Haftungsausschlusses für beschädigte oder abhandengekommene Mobilitätshilfen nach §23 (3) sollte im Einklang mit den EU-Fahrgastrechten auf Wiederbeschaffungswert bzw. Reparaturkosten begrenzt werden.
- **Vermittlerbegriff:** Der Begriff des Vermittlers ist im Gesetzestext nur unscharf hinterlegt. Es ist vor allem unklar, welche Rechte und Pflichten damit verbunden sind. Ein Unternehmen könnte bspw. zweifach genehmigungspflichtig sein, wenn ein Unternehmensteil die Personenbeförderung ausübt und eine andere Einheit die Plattform zur Fahrtvermittlung dafür betreibt. Dies muss durch Klarstellung im Gesetz oder im Begründungstext ausgeräumt werden.
- **Sozialstandards:** Der Begriff der Sozialstandards in §50 (4) wird im Entwurf nicht weiter erläutert. Vor dem Hintergrund der bereits geltenden Mindestlohn- und Arbeitszeitvorschriften stellt sich die Frage nach der Sinnhaftigkeit, zumal diese zusätzlichen Sozialstandards alleine für die gebündelten Bedarfsverkehre gelten sollen.

Soweit unsere Anmerkungen. Gerne stehen wir Ihnen jederzeit für Rückfragen zur Verfügung.