

Stellungnahme



Stellungnahme des Deutschen Gewerkschaftsbundes zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts

04.12.2020

Einleitung

Mit Schreiben vom 19. November 2020 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Stellungnahme zum Referentenentwurf eines „Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts“ eingeladen. Der Entwurf für die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) legt den Schwerpunkt auf die Integration von flexiblen, bedarfsgesteuerten Beförderungsangeboten innerhalb und außerhalb des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in den bestehenden Rechtsrahmen. Darüber hinaus soll auf Grundlage des PBefG in einer Mobilitätsdaten-Verordnung ein rechtlicher Rahmen zur Verfügbarmachung von (Mobilitäts-)Daten geschaffen werden. Das zentrale Anliegen des DGB und der Mitgliedsgewerkschaften, im Zuge der Novellierung klarzustellen, dass soziale Standards zum Schutz der Beschäftigten sowie qualitative und ökologische Standards auch für eigenwirtschaftliche Verkehre gelten, wird nicht berücksichtigt.

Deutscher Gewerkschaftsbund
Bundesvorstandsverwaltung

Referatsleiter Infrastruktur- und
Mobilitätspolitik

@dgb.de

Telefon: 030/24060-
Telefax: 030/24060-677

Henriette-Herz-Platz 2
10178 Berlin

www.dgb.de

Vorbemerkung

Der DGB bewertet den Entwurf auch vor dem Hintergrund verkehrs- und klimapolitischen Ziele. So hatte die Koalition vereinbart, dass der ÖPNV im Jahr 2030 doppelt so viele Fahrgäste transportieren soll, damit der Mobilitätssektor u.a. durch Verkehrsverlagerung auf Bus und Bahn seinen Beitrag zum Erreichen der Klimaziele leisten kann. Mit Blick darauf sind zahlreiche Fragen noch unbeantwortet. Ist die Finanzierung für die Modernisierung der Infrastruktur, den Ausbau der Kapazitäten, den Betrieb und nicht zuletzt für die Aus- und Weiterbildung der Beschäftigten tragfähig? Diese großen Herausforderungen sollten zeitnah Thema eines ÖPNV-Gipfels werden.

Aus Sicht des DGB muss auch die Novellierung des PBefG die Weichen dafür stellen, dass der ÖPNV der Zukunft zur zentralen Schnittstelle für das zukünftige Mobilitätssystem in den Städten und Gemeinden, in den Ballungsräumen wie auf dem Land wird. Wird der ÖPNV durch die geplanten Änderungen entsprechend gestärkt?

In einem Papier aus Koalitionskreisen wurden 2019 die richtigen Grundsätze für die Novellierung formuliert: es gehe um mehr Mobilität für alle, gute Arbeitsbedingungen und Entlohnung bei allen Mobilitätsanbietern, fairen Wettbewerb sowie starke Steuerungsmöglichkeiten für Kommunen, „die entscheiden sollen, an welcher Stelle das Verkehrsangebot durch weitere Mobilitätsangebote von welchem Mobilitätsanbieter ergänzt werden soll.“ Digitale Innovationen müssen mit Bezahlbarkeit, fairem Wettbewerb und guter Beschäftigung einhergehen, damit sie als Gewinn für die eigene Mobilität erkannt und gesellschaftlich angenommen werden.

Der DGB fordert eine Präzisierung des PBefG dahingehend, dass im ÖPNV soziale Standards zum Schutz der Beschäftigten sowie qualitative und ökologische Standards auch für eigenwirtschaftliche



Verkehre gelten. Im Anschreiben zum Entwurf wird nun mitgeteilt, dass dieser Auftrag aus dem Koalitionsvertrag nicht weiterverfolgt wird. Stattdessen sollte an den weit fortgeschrittenen Gesetzgebungsprozess, also an den Bundesratsbeschluss vom 10.2.2017, angeknüpft werden!

Aus Gewerkschaftssicht ist elementar, ob das neue PBefG einen Rahmen schafft, in dem qualifiziertes und motiviertes Personal für die Gestaltung eines attraktiven Mobilitätsangebotes gewonnen werden kann. Immerhin werden bis 2030 allein im ÖPNV etwa 100.000 Fachkräfte benötigt. Alle Angebotsformen müssen attraktive und gute Arbeitsbedingungen, gute Entlohnung und hohe Standards sicherstellen.

Bewertung

Für den DGB ist der Referentenentwurf in der vorliegenden Fassung nicht zustimmungsfähig und zurückzuziehen. Bei einer Überarbeitung müssten mindestens die für die §§ 13 Absatz 5a, 50 Absatz 4 vorgeschlagenen Formulierungen und vor allem der zusätzliche § 50 Absatz 5 in einem neuen Entwurf enthalten sein.

Es ist aus gewerkschaftlicher Sicht nicht hinzunehmen, dass der Entwurf für die Beschäftigten innerhalb und außerhalb des ÖPNV keine Verbesserungen enthält und die Entwicklung eines neuen Niedriglohnsektors im Bereich der On-Demand-Verkehre begünstigt. Zudem sind keine Verbesserungen für die Fahrgäste zu erwarten. Im Gegenteil: Die Verknüpfung der neuen Angebote „Linienbedarfsverkehr“ und „gebündelter Bedarfsverkehr“ mit dem Gesamtangebot ist nicht erkennbar.

Kommunen brauchen handhabbare Instrumente, um Verkehre nach öffentlichem Interesse zu genehmigen oder auch zu untersagen. Sonst ist z.B. ein zusätzliches Konkurrenzangebot auf lukrativen Strecken zu erwarten. „Gebündelte Bedarfsverkehre“ privater Anbieter können ohne Ausschreibung, Betriebs- oder Beförderungspflicht „Rosinenpickerei“ betreiben: ihnen steht es frei, wann sie wen befördern wollen - und wen nicht. Bisherige Erfahrungen z.B. in US-amerikanischen Städten zeigen, dass mit zusätzlichem Verkehrsaufkommen zu rechnen ist. Gleichzeitig sinken die ÖPNV-Einnahmen (zusätzlich zu Pandemie-bedingten Einnahmeausfällen). In Regionen mit wenig ÖPNV sind hingegen keine neuen Angebote zu erwarten. Die Chance, mit On-Demand-Diensten den öffentlichen Nahverkehr sinnvoll zu ergänzen, wird nicht genutzt.

Weil die öffentlichen Verkehrsunternehmen unter zusätzlichen Druck geraten, besteht die Gefahr, dass der Linienbedarfsverkehr als Teil des ÖPNV zum Spielfeld für eigenwirtschaftliche Verkehre wird. Die Kommunen müssen hier verpflichtend Qualitäts-, Umwelt- und Sozialstandards wie Tarifverträge vorgeben.

Darüber hinaus wäre es generell ein falsches Signal, wenn in der digitalen Transformation – hier des öffentlichen Verkehrs – nur dem ‚Drängen neuer Technologien auf den Verkehrsmarkt‘ (S.1) nachgegeben wird, ohne gesellschaftliche Leitlinien wie soziale oder ökologische Standards zu berücksichtigen. Im Verkehrssektor darf die Digitalisierung mit dem Einzug der Plattformökonomie nicht zu Ausbeutungsverhältnissen führen.

Das PBefG muss deshalb den Rahmen dafür schaffen, dass auch Fahrerinnen und Fahrer, die im Auftrag von Plattformen On-Demand-Verkehren fahren, durch wirksame Sozialstandards geschützt werden, damit sie nicht Billiglöhnen, Scheinselbständigkeit und fehlender sozialer Absicherung ausgesetzt sind. Sie müssen in die gesetzliche Rentenversicherung und Unfallversicherung einbezogen werden, die Plattformen müssen sich an der Beitragszahlung beteiligen. Die Beschäftigten brauchen Mindestkündigungsfristen. Im Zweifelsfall müssen Plattformen vor Gericht beweisen, dass es sich nicht um Scheinselbständigkeit handelt. Gewerkschaften brauchen Zugangsrechte zu den Plattformbeschäftigten, um bessere Arbeitsbedingungen durchzusetzen.

Nach derzeitigem Stand werden weder die sozialen Pflichten von Vermittlungsplattformen konkret benannt noch Kontroll- oder Sanktionsmöglichkeiten für die Genehmigungsbehörde ausreichend definiert. So ist zweifelhaft, ob einzelne Kommunen sich vor Gericht gegen global agierende



Plattformbetreiber durchsetzen könnten. Deshalb muss im PBefG unmissverständlich klargestellt werden, dass die Plattformbetreiber für die Einhaltung der Standards und Vorgaben der Genehmigungsbehörde durch ihre Fahrdienstleister verantwortlich sind. Die Auskunftspflichten der Plattformen sind verbindlich festzulegen. Die Kontrollbefugnisse der Genehmigungsbehörden und ihre Sanktionsinstrumente von Auflagen über Bußgelder bis hin zum Entzug der Genehmigung sind explizit zu definieren.

Es besteht zudem die Gefahr, dass die neuen Mobilitätsangebote nicht nur mit schlechten Arbeitsbedingungen verbunden werden, sondern weder umweltgerechtere Mobilität noch zusätzliche Optionen für alle Kunden geschaffen werden – sondern nur Premiumtransporte für zahlungskräftige Kunden.

Anlass zu dieser Befürchtungen gibt der Entwurf schon unter **A. Problem und Ziel** (S.1). Es werden zwar auch „sich ändernde Mobilitätsbedürfnisse der Menschen“ benannt. In der Hauptsache geht es jedoch darum, „die Unsicherheiten bei den Betreibern der neuen Mobilitätsdienste“ zu beseitigen und für eine bessere Auslastung ihrer Fahrzeuge zu sorgen.

Für den DGB ist von großer Bedeutung, dass die Kommunen die „neue Form des Gelegenheitsverkehrs außerhalb des ÖPNV (gebündelter Bedarfsverkehr)“ in jedem Fall nach den Bedürfnissen vor Ort steuern können.

Unter **D** bzw. **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung** (S. 2) heißt es, der „entstehende Mehraufwand für die auf Länderebene und kommunaler Ebene zuständigen Behörden und Aufgabenträger im Öffentlichen Personennahverkehr hängt insbesondere von der Inanspruchnahme der eingeräumten Ausgestaltungs- und Steuerungsmöglichkeiten ab.“ Wird hier eingestanden, dass Kommunen, die sich diesen Mehraufwand nicht leisten können, auf diese Optionen verzichten müssen und stattdessen die Angebote akzeptieren müssen, auch wenn sie die Mobilitätsversorgung nicht verbessern?

Im Einzelnen:

§ 1 (1a) Sachlicher Geltungsbereich

Für die **Genehmigungspflicht der digitalen Vermittlung** werden hier noch höhere Anforderungen formuliert („...organisatorisch und vertraglich verantwortlich kontrolliert“) als im Eckpunktepapier (der PBefG-Findungskommission, 19.06.2020), wo immerhin explizit benannt wird, dass der Plattformbetreiber „für die Einhaltung der Standards und der kommunalen Regeln“ verantwortlich ist, auch wenn unklar bleibt, wann von „maßgeblichem Einfluss auf die Bedingungen der ausgeführten Fahrt“ auszugehen ist.

Es bedarf einer **grundsätzlichen Genehmigungspflicht für Plattformanbieter**. Es muss sichergestellt werden, dass die Plattformen in der Verantwortung stehen, dass die vermittelten Fahrten rechtmäßig sind (Fahrzeug, Gebiet) und zu den verabredeten Bedingungen (Preis, Zeit) stattfinden. Nach 1a hingegen gilt dies nur, wenn (nachzuweisen ist, dass) die Plattform die Vermittlung und Durchführung „verantwortlich kontrolliert“.

§ 1 a Umweltverträglichkeit

„Das Ziel der Umweltverträglichkeit zu berücksichtigen“ ist eine schwache Formulierung, es sollte wenigstens „zu verfolgen“ lauten und das Ziel im Weiteren auch konsequent operationalisiert werden. So sollte es eine Voraussetzung für Liniengenehmigungen sein. Pooling-Dienste müssten nachweislich zu weniger Verkehr führen, d.h. Evaluierungen müssten belegen, dass sie hauptsächlich Pkw-Nutzende zum Umsteigen bewegen – und nicht ÖPNV-Kunden.



§ 8a Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (sowie §§ 12,13)

Der DGB fordert hier eine Klarstellung, dass auch eigenwirtschaftliche Antragsteller die kommunalen Vorgaben zu sozialen Standards und Beschäftigtenübernahmen sowie der Tariftreuegesetze einhalten müssen. Außerdem muss in Ausschreibungsverfahren die Übernahme der Beschäftigten bei einem Betreiberwechsel verbindlich vorgeschrieben werden. Allen betroffenen Beschäftigten muss ein verbindliches Übernahmeangebot zu mindestens dem gleichen Lohn und gleichen Arbeitsbedingungen gemacht werden. Kommunen brauchen Rechtssicherheit, Fahrgäste brauchen Qualität und Verlässlichkeit, und Beschäftigte brauchen die Sicherheit, dass auf ihrem Rücken kein unfairer Wettbewerb mit Sozialdumping ausgetragen wird.

Der DGB fordert vor dem Hintergrund der erwähnten erfolgreichen und am Ende der letzten Legislaturperiode auch breit getragenen Kompromissfindung folgende Ergänzungen nach BR-DRS. 741/16 vom 10.2.2017 in die Novelle aufzunehmen:

1. In § 8a Absatz 2 wird nach Satz 3 folgender Satz eingefügt:

"Die zuständige Behörde kann in der Vorabkennzeichnung außerdem Anforderungen festlegen

1. zur Bindung an soziale Standards, insbesondere zu Mindestentgelten und Arbeitsbedingungen nach für die Leistungserbringung im Öffentlichen Personennahverkehr im jeweiligen Bundesland einschlägigen oder nach Landesrecht repräsentativen Tarifverträgen, und
2. zur Verpflichtung des ausgewählten Betreibers gemäß Artikel 4 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, bei einem Wechsel des Betreibers der von dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag umfassten Verkehrsleistung die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die beim bisherigen Betreiber für die Leistungserbringung beschäftigt waren, zu übernehmen und ihnen die Rechte zu gewähren, auf die sie Anspruch hätten, wenn ein Übergang gemäß § 613a des Bürgerlichen Gesetzbuchs erfolgt wäre; der bisherige Betreiber ist nach Aufforderung durch die zuständige Behörde verpflichtet, alle hierzu erforderlichen Angaben zu machen."

2. § 12 wird wie folgt geändert:

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

"(2a) Dem Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr im öffentlichen Personennahverkehr im Sinne von Absatz 6 Satz 1 sind folgende weitere Unterlagen beizufügen:

- a) verbindliche Zusicherungen im Sinne von Absatz 1a zur Erfüllung von Anforderungen der Vorabkennzeichnung,
- b) Nachweis, dass die beantragte Verkehrsleistung kostendeckend über die gesamte beantragte Laufzeit der Genehmigung erbracht werden kann; der Nachweis erfolgt über die Vorlage einer vollständigen und prüf-fähigen Kalkulation, in der alle Aufwands- und Ertragspositionen nachvollziehbar dargelegt sind,
- c) Nachweis, dass der Antragsteller in der Lage ist, den Betrieb entsprechend dem Antrag aufnehmen zu können; der Nachweis erfolgt über die Vorlage eines Betriebs- und Betriebsvorbereitungskonzepts mit prüffähiger Erläuterung zum Status hinsichtlich der für die Aufnahme benötigten Fahrzeuge, Gebäude, Infrastrukturen, sonstigen Einrichtungen und Mitarbeiter.

Die Genehmigungsbehörde hat weitere Angaben und Unterlagen hinsichtlich Buchstaben b und c zu verlangen, wenn die vorgelegten Unterlagen Zweifel an der Erfüllung der Voraussetzungen begründen. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn der Verkehr in der Vergangenheit nicht eigenwirtschaftlich im Sinne der Anforderungen des § 8 Absatz 4 Satz 2 erbracht worden ist und die Kalkulation erhebliche, nicht plausible Abweichungen von den der beabsichtigten Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags zugrunde gelegten Erwartungen der zuständigen Behörde aufweist. Lassen sich die Zweifel auch durch ergänzende Angaben und Unterlagen nicht ausräumen, kann sich die Genehmigungsbehörde zur Aufklärung eines Sachverständigen auf Kosten des Antragstellers bedienen. Angaben und Unterlagen gemäß Satz 1 und 2 sind der zuständigen Behörde zur Stellungnahme zu übermitteln."



b) Dem Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

"Im Fall des § 13 Absatz 2b gelten § 12 Absatz 2a Sätze 2 bis 5 entsprechend."

3. § 13 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 2a wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 2 werden nach dem Wort "Antrag" die Wörter "keine kostendeckende Erbringung der Verkehrsleistung über die gesamte beantragte Laufzeit der Genehmigung gewährleistet, die Fähigkeit zur rechtzeitigen Aufnahme des Betriebs nicht nachgewiesen ist," eingefügt.

bb) In Satz 4 werden das Wort "grundsätzlich" durch das Wort "insbesondere" und die Wörter "der Fahrpläne und zur Barrierefreiheit" durch die Wörter ", und Anpassung der Fahrpläne innerhalb der Genehmigungsdauer, zur Barrierefreiheit, zur Umweltqualität, zu Vertriebs- oder Komfortstandards, Kundenservice und anderen Serviceleistungen sowie zu Anforderungen gemäß § 8a Absatz 2 Satz 4." ersetzt.

b) Dem Absatz 2b wird folgender Satz angefügt:

"Im Fall des Satzes 1 ist die Genehmigung zu versagen, wenn die beantragte Verkehrsleistung nicht kostendeckend über die gesamte beantragte Laufzeit der Genehmigung erbracht werden kann oder die Fähigkeit zur rechtzeitigen Aufnahme des Betriebs nicht nachgewiesen ist."

§ 44 Linienbedarfsverkehr

Zwar wird festgelegt, dass auch der Linienbedarfsverkehr einer Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht unterliegt. Aber das Problem beschränkter kommunaler Steuerungsmöglichkeiten bei eigenwirtschaftlichen Anträgen gilt auch hier. Deshalb ist zu ergänzen, dass im Nahverkehrsplan oder in der Vorabbekanntmachung nicht nur Beförderungsentgelte und -bedingungen, sondern auch Arbeits- und Sozialstandards für eigenwirtschaftliche Antragsteller festzuschreiben sind.

Zwei weitere Aspekte müssen im Blick behalten werden: ohne Bündelungsquote sind negative Umwelteffekte durch zusätzliches Verkehrsaufkommen unvermeidbar. Zweitens muss der Linienbedarfsverkehr auf einzelne Gebiete fokussiert werden. Denn der gezielte Einsatz zur Ergänzung, Erschließung und Stärkung des ÖPNV ist doch die Qualität flexibler Mobilitätsangebote!

§ 49 Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen

Formal wird an der Rückkehrpflicht für auftragslose Mietwagen festgehalten. Die möglichen Ausnahmen sind jedoch geeignet, die Rückkehrpflicht in der Praxis auszuhöhlen. Unter (4) wird die Ausnahme zur potentiellen Regel, wenn es heißt, dass die „Genehmigungsbehörde [kann] Ausnahmen zum Rückkehrort des Mietwagens ohne neuen Beförderungsauftrag genehmigen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.

Spätestens unter (5) wird skizziert, wie in großflächigen Kommunen die Abweichung von der Rückkehrpflicht durch ein Netz zusätzlicher Abstellorte mit 15km Distanz von einander ermöglicht werden soll. Die Rückkehrpflicht wird durch diese Regelung unkontrollierbar.

§ 50 Gebündelter Bedarfsverkehr

Die zentrale Kritik des DGB richtet sich hier dagegen, dass soziale Standards ins Leere zu laufen drohen, da sie weder inhaltlich bestimmt noch kontrollierbar sind und Verstöße nicht sanktioniert werden können. In diesem Fall hätte der gebündelte Bedarfsverkehr einen nicht zu rechtfertigenden Wettbewerbsvorteil gegenüber einem gemeinwirtschaftlichen Linienbedarfsverkehr.

Der DGB fordert folgende Änderung in **§ 50 Abs. 4** PBefG:

„Die Genehmigungsbehörde kann zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen Einzelheiten zur Rückkehrpflicht und weitere Anforderungen an den gebündelten Bedarfsverkehr in Bezug auf die Festsetzung von Bündelungsquoten regeln. Sie trifft Regelungen zu und Sozialstandards regeln. Es können Regelungen getroffen werden über:



1. die Pflicht zur unverzüglichen Rückkehr zum Betriebssitz oder zu einem anderen Abstellort sowie über die Anforderungen an den Abstellort.
2. eine zu erreichende Bündelungsquote außerhalb des Stadt- und Vorortverkehrs.
3. Sozialstandards, die sicherstellen, dass das Personal des Bedarfsverkehrs zu den gleichen Lohn- und Arbeitsbedingungen beschäftigt wird wie das Personal des übrigen Personennahverkehrs.

Plattformen müssen bei Verstößen gegen vorgegebene soziale, qualitative und ökologische Standards auch durch Genehmigungsentzug sanktioniert werden können. **§ 50** muss deshalb durch einen Abs. 5 mit folgender Formulierung ergänzt werden:

„Die Genehmigungsbehörde kann

- a) bei Verstößen gegen aufgrund Abs. 4 Nr. 1 und Nr. 3 getroffene Regelungen Bußgelder festsetzen und bei wiederholten Verstößen die Genehmigung entziehen,
- b) bei Verstößen gegen aufgrund Abs. 4 Nr. 2 getroffene Regelungen Auflagen zur Durchsetzung der Einhaltung erlassen.

Bei Verstößen gegen Sozialstandards nach Abs. 4 Nr. 3 sind dem Personal nachweislich durch diese Verstöße vorenthaltene Lohnzahlungen und andere Ansprüche vom Genehmigungsinhaber rückwirkend finanziell abzugelten.“

Darüber hinaus ist für den DGB ein wichtiges Ziel, dass der gebündelte Bedarfsverkehr für Kunden bessere Mobilitätsoptionen eröffnet und für Kommunen einen verkehrlichen Nutzen hat. Dazu brauchen die Aufgabenträger erstens einen eigenen, weit gehenden Ermessensspielraum bei der Beurteilung, ob durch einen beantragten Verkehr die Funktionsfähigkeit des ÖPNV beeinträchtigt wird. Dabei kann es um Verkehrsaufkommen, Umweltverträglichkeit oder die Frage sinnvoller Ergänzungen des ÖPNV gehen. Denn „die öffentlichen Verkehrsinteressen [werden nicht nur] dadurch beeinträchtigt [...], dass durch die Ausübung des beantragten Verkehrs die Verkehrseffizienz“ (S.5) nicht gewährleistet ist. Auch soziale, qualitative und ökologische Erfolgskriterien sind relevant: Fahrgastzufriedenheit, Beförderungs- und Pooling-Rate oder die Vermeidung von Leerfahrten sowie Evaluationspflichten und nicht zuletzt um die Qualität der Arbeit. Leider sind weder die Auskunftsrechte der Kommunen noch die Mitwirkungspflichten der Betreiber ausreichend definiert. Deshalb müssen die Kommunen zweitens umfassend befugt sein, über die Zulassung von On-Demand- und Pooling-Verkehren zu entscheiden.

Der DGB fordert, im Referentenentwurf den **§ 13 Abs. 5a** PBefG wie folgt zu ändern:

„(5a) Bei einem gebündelten Bedarfsverkehr ~~kann ist~~ die Genehmigung ~~zu versagt werden~~, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen ~~dadurch~~ beeinträchtigt werden, ~~dass insbesondere, wenn~~ 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 der zuständigen Behörde ~~zu berücksichtigen~~
- b) die Gefahr einer Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs.“

Verordnung über die Bereitstellung von Mobilitätsdaten im Rahmen des PBefG

Auf Grundlage von **§ 57 Absatz 1 Nr. 12** PBefG

Die Bereitstellung von Mobilitätsdaten sollte grundsätzlich nach dem Zweck differenziert werden. Daten zu Aufsichts- und Kontrollzwecken müssen den Kommunen beziehungsweise Aufgabenträgern auf einfache Weise zugänglich sein. Dies gilt insbesondere im Gelegenheitsverkehr, wo Besetzungsgrad und soziale Standards, aber auch die Abführung von Sozialversicherungsbeiträgen kontrolliert werden müssen.



Der DGB fordert, alle Formen des Gelegenheitsverkehrs (Taxen, Mietwagen und gebündelter Bedarfsverkehr) zur technischen Erfassung der Fahrtstrecken, des Besetzungsgrades und der Fahrpreiserhebung zu verpflichten. Nach einer kurzen Übergangsfrist von einem Jahr ist auch die Erfassung von Einsatz- und Pausenzeiten von Beschäftigten vorzuschreiben. Sie sind der Genehmigungsbehörde, der Finanzkontrolle Schwarzarbeit und dem Zoll auf Anforderung zur Verfügung zu stellen. Dies ist u.a. mit dem Fiskaltaxameter umsetzbar. So könnte auch die Einhaltung der Rückkehrpflicht von Mietwagen überprüft werden.

Zudem sollte eindeutig festgelegt werden, dass die bestehenden Datenstrategien und Strukturen in den Ländern und auf der Ebene der Aufgabenträger und Verbände im Sinne eines bottom-up-Ansatzes genutzt werden. Die Übermittlung von Mobilitätsdaten privater Bedarfsverkehre und von Mietwagenverkehren sollte an die bestehenden Strukturen des ÖPNVs angebunden werden.