

Berlin, 1. Dezember 2020

Deutscher Industrie- und Handelskammertag

Referentenentwurf

des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts

A. Das Wichtigste in Kürze

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zu dem o. g. Entwurf. Der Entwurf entspricht in weiten Teilen den Vorstellungen der IHK-Organisation. Bei einzelnen Punkten regt der DIHK aber Änderungen oder Ergänzungen an.

B. Details - Besonderer Teil

Ein leistungsfähiger und bezahlbarer ÖPNV ist für die Wirtschaft unverzichtbar. Ohne ihn wäre vor allem in Ballungsräumen, aber auch in ländlichen Räumen die Mobilität nicht zu gewährleisten, würden Pendler ihre Arbeitsplätze nicht erreichen und könnten die Angebote von Einzelhandel, Gastronomie und anderen Dienstleistern nur eingeschränkt von Kunden genutzt werden.

Bei den Bemühungen um eine Senkung der Umweltbelastungen, insbesondere der aktiven Verbesserung der Klimasituation bzw. CO₂-Reduzierung durch den Verkehr, kommt dem ÖPNV eine herausgehobene Bedeutung zu. Ein leistungsfähiger ÖPNV als Alternative zum Individualverkehr kann dazu beitragen, restriktive Maßnahmen wie Fahrverbote in Innenstädten zu vermeiden und Straßenkapazitäten für den Wirtschaftsverkehr zu sichern.

ÖPNV ist Teil der Daseinsvorsorge. Die Politik sollte gewährleisten, dass zwischen den Anbietern dieser Leistungen der Daseinsvorsorge und Anbietern, die keine Aufgaben im Rahmen der Daseinsvorsorge erfüllen, ein fairer Wettbewerb möglich ist. Ein fairer Wettbewerb ist nicht gegeben, wenn verschiedene Anbieter nahezu gleiche Rechte, aber unterschiedliche Pflichten haben.

Fahrzeuge der gewerblichen Personenbeförderung sind ohne Ausnahme verpflichtet, ihre Leistungen zu dokumentieren. Einseitig bestehende Aufzeichnungspflichten sind gegenüber allen Anbietern zu vereinheitlichen. Die Messgeräte – Taxameter – sind eine notwendige Voraussetzung für fairen Wettbewerb, gegenüber den Fahrgästen und Kunden.

Der vorliegende Entwurf wird den Grundsatzpositionen im Wesentlichen gerecht. Ergänzungs- und Änderungsbedarf sehen wir bei folgenden Punkten:

§ 1 Absatz 2 PBefG Sachlicher Geltungsbereich

Der mit Neufassung des PBefG vom 07. August 2013 in § 1 Absatz 2 aufgenommene Zusatz, dass Satz 1 Nummer 1 auch für geschäftsmäßige Beförderung gelte, hat in der Praxis bereits in der Vergangenheit zu Unsicherheiten in der Auslegung geführt, sowohl bei den Genehmigungsbehörden als auch bei den Unternehmen. Wir regen daher an für eine Klarstellung zu sorgen, ggf. durch Auflistung bzw. Aufzählung von einzelnen Fallkonstellationen, um Rechtssicherheit zu erhalten.

Mit der vorgesehenen Änderung zu § 1 Abs. 2 Nr. 1 PBefG wäre eindeutig und abschließend die Befreiung unentgeltlicher oder kalkulatorisch verrechneter oder besonders niedrig ausgeglichener Personenbeförderungsleistungen geregelt. Der Regelungsbedarf in § 1 Nr. 3 Freistellungs-Verordnung entfällt damit. Zur Vermeidung von Irritationen empfiehlt sich daher eine entsprechende Anpassung der Freistellungs-Verordnung zu § 1 PBefG.

Auch die Beförderung von Personen in Abschleppfahrzeugen vom Ort der Panne sollte als genehmigungsfreie Beförderung geregelt werden

§ 3 a PBefG Bereitstellung von Mobilitätsdaten

Im Interesse der Akzeptanz durch die Unternehmen sollte sich die Verwendung der Daten auf verkehrlenkende Maßnahmen und verkehrsstatistische Erhebungen beschränken.

§ 49 Absatz 4,5 und § 50 Absatz 1 PBefG Regelungen der Rückkehrpflicht

Schon im geltenden Rechtsrahmen war eine Vermittlung von Mietwagen über mobile Applikationen zulässig - wenn auch nicht explizit genannt. Allerdings führt hier bislang insbesondere die Rückkehrpflicht in Verbindung mit der Vorgabe, dass Aufträge nur am Betriebssitz entgegengenommen werden dürfen, dazu, dass die Vorteile eines solchen Angebotsmodells nur teilweise genutzt werden können. Die im Referentenentwurf vorgesehene Option, dass die Genehmigungsbehörde Ausnahmen zum Rückkehrort des Mietwagens ohne neuen Beförderungsauftrag genehmigen kann, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen, würde nunmehr den

Mietwagenunternehmen größere Spielräume ermöglichen. Hinzu soll die Option für die Genehmigungsbehörden kommen, für Gemeinden mit großer Flächenausdehnung Einzelheiten für die Genehmigung von Ausnahmen zum Rückkehrort des Mietwagens ohne neuen Beförderungsauftrag an einen anderen Abstellort als den Betriebsitz festlegen zu können. Indem diese Lockerungen unter einen Genehmigungsvorbehalt gestellt werden, wäre einerseits gewährleistet, dass asymmetrische Veränderung der Rahmenbedingungen zulasten der Taxianbieter verhindert werden können. Andererseits besteht die Gefahr, dass die Genehmigungsbehörden überfordert sein könnten und zudem uneinheitlich agieren könnten. Insoweit sollten die Kriterien, in welchen Fällen Ausnahmen gewährt werden sollen und wann sie zu versagen sind, zumindest anhand eines Kriterienkatalogs präzisiert werden.

§ 50 Absatz 3 und 4 PBefG Bündelungsquote

Die angedachte Regelung ist unter verkehrs- und umweltpolitischen Erwägungen nachvollziehbar. Zugleich kann aber davon ausgegangen werden, dass auch der Betreiber im eigenen wirtschaftlichen Interesse eine möglichst hohe Bündelungsquote anstreben wird. Deshalb sollte im Rahmen einer Evaluierung geprüft werden, ob die vorgesehene Regelung praxisgerecht ist.

§ 51 a Absatz 1 PBefG Beförderungsentgelte im Verkehr mit Mietwagen und im gebündelten Bedarfsverkehr

Die vorgesehene Regelung sieht vor, dass das Anbieten von Leistungen zu nicht marktgerechten Preisen von Mietwagen unterbunden werden kann, sofern öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern. Falls tatsächlich eine Marktstörung festgestellt werden sollte, kann die Festlegung eines Mindestbeförderungsentgeltes nicht optional sein. In einem solchen Fall sollte vielmehr die Verpflichtung zum Eingreifen durch die Genehmigungsbehörden bestehen.

§ 2 StVG und § 48 Absatz 7 Fahrerlaubnisverordnung

Gegen eine moderate Personalqualifizierung anstelle der Ortskenntnisprüfung bestehen keine Einwände. Voraussetzung ist, dass diese Vorschrift gleichermaßen für den Mietwagenverkehr und Taxiverkehr Anwendung findet.

§ 28 a BOKraft Navigationsgerät

In die Bestimmung sollte durch Ergänzung der aufgeführten Funktionen des Navigationsgerätes die Verpflichtung zur Nutzung des kürzesten Fahrwegs im Rahmen der aufgeführten Funktionen des Navigationsgerätes gemäß § 38 BOKraft gesichert werden.

§ 30 BOKraft Wegstreckenzähler

Im Sinne der Transparenz schlagen wir vor, bei den optionalen appbasierten Systemen anstelle des Wegstreckenzählers den Fahrgästen die Daten zur Wegstrecke zugänglich zu machen, um eine Nachprüfbarkeit zu ermöglichen.

C. Beschreibung DIHK

Wer wir sind:

Unter dem Dach des Deutschen Industrie- und Handelskammertags (DIHK) haben sich die 79 Industrie- und Handelskammern zusammengeschlossen. Unser gemeinsames Ziel: Beste Bedingungen für erfolgreiches Wirtschaften.

Auf Bundes- und Europaebene setzt sich der DIHK für die Interessen der gesamten gewerblichen Wirtschaft gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit ein.

Denn mehrere Millionen Unternehmen aus Handel, Industrie und Dienstleistung sind gesetzliche Mitglieder einer Industrie- und Handelskammer - vom Kiosk-Besitzer bis zum Dax-Konzern. So sind DIHK und Industrie- und Handelskammern eine Plattform für die vielfältigen Belange der Unternehmen. Diese bündeln wir in einem verfassten Verfahren auf gesetzlicher Grundlage zu gemeinsamen Positionen der Wirtschaft und tragen so zum wirtschaftspolitischen Meinungsbildungsprozess bei.

Darüber hinaus koordiniert der DIHK das Netzwerk der 140 Auslandshandelskammern, Delegationen und Repräsentanzen der Deutschen Wirtschaft in 92 Ländern.