



RDA · Barcelona-Allee 1 · 51103 Köln

Bundesministerium für Verkehr und digitale  
Infrastruktur  
Postfach 20 01 00  
53170 Bonn

## Referentenentwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts

### Stellungnahme des RDA Internationaler Bustouristikverband e.V.

Sehr geehrte Damen und Herren,

der RDA begrüßt grundsätzlich eine Novellierung des PBefG zur Anpassung der personenbeförderungsrechtlichen Rahmenbedingungen an die aktuellen Gegebenheiten und Erfordernisse des bustouristischen Reiseverkehrs in Deutschland. Attraktive, digitale und bedarfsgerechte Mobilitätsangebote sind dazu geeignet, neuen und größeren Touristengruppen den Zugang zu flexiblen und vernetzten Mobilitätslösungen und somit auch zum Bustouristiksektor zu ermöglichen.

Der Referentenentwurf wird diesen Anforderungen im Hinblick auf die Einbeziehung von Vermittlern sowie die neuen Mobilitätsangebote im Bereich des PKW-Gelegenheitsverkehrs aus Sicht des RDA jedoch nicht in allen Bereichen gerecht:

### Einführung der neuen Verkehrsart gebündelter Bedarfsverkehr neben dem Taxi- und Mietwagenverkehr

Eine flexible Einbindung der von der PBefG-Novelle umfassten Beförderungsleistungen in die bustouristische Wertschöpfungskette wird nach Auffassung des RDA nicht zwingend durch die bloße Einführung neuer Verkehrsarten erreicht. Im Gegenteil verkompliziert die zusätzliche Verkehrsart „Pooling“ die Beförderungsangebote und macht sie dadurch letztlich verbraucherunfreundlich.

Bereits jetzt wird der Verbraucher kaum entscheiden können, ob es für ihn sinnvoller ist, ein Taxi oder einen Mietwagen zu bestellen, denn die wenigsten Verbraucher werden überhaupt den Unterschied kennen, zumal der Begriff „Mietwagen“ nach wie vor umgangssprachlich anders

verstanden wird (Fahrzeuganmietung bei Avis, Sixt usw.). Noch unübersichtlicher wird der erweiterte Markt durch die erneute Zulassung von Mischkonzessionen für ein und dasselbe Fahrzeug. Auch die Beibehaltung unterschiedlicher Verbote, durch die eine Verwechslung der Verkehrsarten durch den Verbraucher verhindert werden soll, erscheint, wie auch bereits in der Vergangenheit, nicht unbedingt praktikabel.

Durch die Vielfalt der Angebotstypen droht der Bustouristik ein unnötig hoher Erfüllungs-aufwand bei der Einbindung dieser Verkehrsarten in das Reiseangebot. Aus Sicht des RDA wäre es deshalb sinnvoller, den Begriff und die Definition „Mietwagen“ insgesamt neu zu fassen und zwar sowohl sprachlich, als auch inhaltlich. Hierdurch ließe sich auch erreichen, dass dem Taxi **nur eine** andere Verkehrsart gegenüber gestellt wird, die dann übersichtlich und sei es auch mit Varianten, geregelt werden könnte. Dieser Verkehrssektor würde dadurch nicht nur für den Verbraucher sondern auch für alle an dieser Wertschöpfungskette beteiligten Unternehmen und Beförderer im Interesse multimodaler Reiseketten überschaubar und damit wesentlich besser plan- und nutzbar.

### **Tarifvorgaben**

Der RDA begrüßt die Lockerung der Taxitarifpflicht im Bestellmarkt. Die einzelnen Tarifvorgaben für den Taxi-, Mietwagen und Poolingverkehr überzeugen in ihrer Gesamtheit allerdings nicht. Sie dürften vielmehr ebenfalls zu einem unübersichtlichen und sowohl für die bustouristischen Reiseveranstalter als auch für deren Kunden nicht nachvollziehbaren Tarifdickicht führen.

### **Fachkundenachweis**

Grundsätzlich ist es zu begrüßen, wenn das Fahrpersonal Schulungen in Service und Fachwissen erhält. Hierfür müssen allerdings Aufwand und Kosten im Rahmen bleiben. In jedem Fall sollte im Interesse des Verbraucherschutzes und des fairen Wettbewerbs der kleine Fachkundenachweis im Taxiverkehr auch auf die Fahrer von Mietwagen- und Poolingdiensten ausgeweitet werden.

### **Einbeziehung von Vermittlern in das PBefG**

Wir haben keine Bedenken gegen die Einbeziehung von Vermittlern in das PBefG. Auch ist hinreichend klargestellt, welche Vermittlertätigkeiten genehmigungspflichtig sind. Anders als in der Begründung des Referentenentwurfs festgehalten, sind wir allerdings der Auffassung, dass

nicht eindeutig genug geregelt ist, für welche Vermittlertätigkeiten die Pflichten der Mobilitätsdatenverordnung gelten. Die Definition im neuen § 1 (1a) PBefG reicht hierfür nach unserer Ansicht nicht aus. Unklar ist vor allem, ob und welche Reisebürotätigkeiten im Rahmen von Pauschalreisen hiervon erfasst werden.

Während § 3 (a) PBefG lediglich und allgemein von der Verpflichtung von „Vermittlern“ zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten spricht, ergibt sich aus § 2 Absatz 2 Mobilitätsdaten-verordnung, dass darunter (nur) die Betreiber von Mobilitätsdatenplattformen – deren Hauptgeschäftszweck auf Vermittlung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit der geschäftsmäßigen Beförderung von Personen ausgerichtet ist, ohne selbst Beförderer nach § 1 Absatz 1 oder Absatz 1(a) PBefG zu sein – fallen sollen.

Aufgrund dieser Unklarheiten muss nach Auffassung des RDA im PBefG selbst bei § 3 (a) definiert werden, welche Art der Vermittlung von der Pflicht zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten erfasst werden soll.

Darüber hinaus ist nach unserer Auffassung auch zu prüfen, ob die Vermittlung von PBefG-Mobilitätsdiensten im Rahmen von Pauschalreisen und verbundenen Reiseleistungen in Anbetracht der Zielsetzung der Novelle nicht ganz aus dem PBefG herausgenommen werden sollte.

### **Bereitstellung von Mobilitätsdaten**

Gegen die Pflicht zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten in der vorgesehenen Form bestehen aus unserer Sicht rechtliche Bedenken. Zwar befürworten wir grundsätzlich die Förderung vernetzter Verkehrsangebote, allerdings sollte es im PBefG keinen gesetzlichen Zwang zum Teilen von Unternehmensdaten geben.

Die bustouristischen Betriebe wenden erhebliche Mittel auf, um eine sorgfältige und umfassende Datenanalyse zu erstellen. Nur sie sollten deshalb auch darüber entscheiden dürfen, ob und an wen diese Daten weitergegeben werden.

Besonders bedenklich ist die angestrebte Datenweitergabe an öffentliche Institutionen und Unternehmen unter wettbewerbsrechtlichen Aspekten:

Zwar soll laut Begründung des Referentenentwurfs die Anlieferung von Daten über Routen, Haltepunkte, Fahrpläne, Positionen in Echtzeit, Preise, Verfügbarkeit und Barrierefreiheit vor allem Aufsichts- und Kontrollzwecken dienen. Dabei bleibt jedoch unerwähnt, dass sowohl im Gelegenheitsverkehr als auch im ÖPNV staatliche und private Betriebe miteinander konkurrieren. Der Verdacht, dass unter dem Aufhänger der Bereitstellung statistischer und dynamischer Mobilitätsdaten zum Zweck datenbasierter und intelligenter Verkehrsdienste auch eine Anfüterung

öffentlicher Betriebe mit betriebsinternen Daten privater Unternehmen erfolgt, ist jedenfalls nicht ganz von der Hand zu weisen.

Letztlich ist auch nicht nachvollziehbar, mit welcher Begründung der deutsche Gesetzgeber in Sachen digitaler Mobilität im PBefG ein Zwangs-Mobilitätsdatensystem einrichten will, das parallel zu Maßnahmen auf EU-Ebene bestehen würde: Erst am 29.10.2020 wurden mit der Passauer Erklärung (Smart Deal for Mobility) gemeinsam mit den EU- und EFTA Verkehrsministerinnen und Verkehrsminister im Rahmen der deutschen EU-Ratspräsidentschaft EU-weit die gemeinsamen Ziele für eine nachhaltige, sichere und effiziente Mobilität definiert. Dies soll nicht durch die Auferlegung einseitiger Pflichten sondern durch einen partnerschaftlichen Aufbau eines europäischen Datenraums Mobilität erfolgen, der eine Bereitstellung von Daten in Echtzeit und die Nutzung von Daten sowohl durch den öffentlichen **als auch den privaten Sektor** zum Nutzen aller Beteiligten ermöglicht und zwar auf der Basis und Grundlage des Vertrauens, der innovativen Zusammenarbeit und des **Freiwilligkeitsprinzips**.

Diesen Vorgaben und EU-weiten Verpflichtungen sollte sich auch das PBefG unterordnen.