

Auf einen Blick

# Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts

## Bitkom-Bewertung

Der Bitkom begrüßt die Modernisierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im Grundsatz. Der vorliegende Referentenentwurf ist ein Schritt in Richtung eines effizienteren und vernetzten Verkehrs, verpasst aus Sicht des Verbandes jedoch die Chance, Mobilität konsequent digital zu denken. Mit der PBefG-Novelle wird aus Bitkom-Sicht die nötige und überfällige Rechtssicherheit für Pooling-Anbieter geschaffen – eine solche Rahmensetzung ist auch dringend geboten, denn der Faktor Zeit ist für eine Reihe von Marktteilnehmern und im Hinblick auf die Erreichung der Klimaziele entscheidend. Der Bitkom schlägt deshalb vor, die Anpassungen am PBefG schnellstmöglich und innerhalb dieser Legislaturperiode umzusetzen.

## Das Wichtigste

Der vorliegende Referentenentwurf sieht eine Reihe wichtiger und notwendiger Anpassungen vor. Dazu gehören

- die Einführung einer Genehmigungsfähigkeit für den gebündelten Bedarfsverkehr und den Linienbedarfsverkehr,
- die flexibleren Regelungen beim Taxi,
- das übergeordnete Ziel der Umweltverträglichkeit.

Kritisch zu beurteilen sind hingegen

- die Verankerung einer übergreifenden Mobilitätsdatenverordnung innerhalb des PBefG,
- die Beibehaltung der Rückkehrpflicht sowie den Mindestpreis für Mietwagen,
- die Einstufung digitaler Vermittlung als Beförderung,
- die Beibehaltung der unterschiedlichen Mehrwertsteuersätze für Pooling-Verkehre,
- die Einführung einer optionalen Rückkehrpflicht für Pooling-Anbieter sowie
- die Verschlechterung des Status Quo für den Fernverkehr mit Bussen.

## Bitkom-Zahl

### 75 Prozent

der Bundesbürger fordern, dass die Politik digitale Angebote für eine komfortablere und umweltfreundliche Mobilität in Deutschland stärker fördern sollte (lt. einer Studie von [Bitkom Research](#)).

# Stellungnahme

## Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts

04. Dezember 2020

Seite 2

### Zusammenfassung

Der Bitkom begrüßt die Modernisierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) im Grundsatz. Der vorliegende Referentenentwurf ist ein Schritt in Richtung eines effizienteren und vernetzten Verkehrs, verpasst aus Sicht des Verbandes aber die Chance, Mobilität konsequent digital zu denken.

Der vorliegende Referentenentwurf sieht eine Reihe wichtiger und notwendiger Anpassungen vor, jedoch auch einige, die der Verband kritisch beurteilt. Diese werden im Folgenden genauer erläutert.

Nicht zuletzt ist, neben der mit der PBefG-Novelle kommenden Marktöffnung für neue Mobilitätsformen, außerdem ein grundsätzliches Umdenken in der Verkehrsraumnutzung notwendig, um Menschen langfristig zu einem Verzicht des eigenen PKW zu bewegen. Neben einer fairen Bepreisung der Nutzung öffentlicher Flächen ist dabei die Verteilung der Flächen ein wesentlicher Ansatzpunkt. Sie umfasst Aspekte wie weniger PKW-Parkplätze, mehr Fahrradparkplätze, den Ausbau der Fahrradwege oder exklusive Fahrspuren für Busse (im Nah- und Fernverkehr), Taxis, Shuttle-Services und Straßenbahnen. Es sollte ein Level-Playing-Field entstehen, das sowohl etablierten, als auch neuen Mobilitätsanbietern gleiche Voraussetzungen im Wettbewerb bietet, damit sich die Vorteile der Digitalisierung in allen Teilbereichen entfalten können. Dafür regen wir eine Angleichung von Rechten- und Pflichten einzelner Verkehrsarten an. Ziel sollte es sein, Mobilität für den Nutzer komfortabler und nachhaltiger zu gestalten.

Bitkom  
Bundesverband  
Informationswirtschaft,  
Telekommunikation  
und Neue Medien e.V.

**Referentin Mobility**  
T +49 30 27576-  
@bitkom.org

Albrechtstraße 10  
10117 Berlin

Präsident  
Achim Berg

Hauptgeschäftsführer  
Dr. Bernhard Rohleder

**Stellungnahme  
Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des  
Personenbeförderungsrechts**

Seite 3|12

## Inhaltsverzeichnis

Bitkom-Bewertung .....	1
Das Wichtigste.....	1
Bitkom-Zahl .....	1
<b>Bereitstellung von Mobilitätsdaten („Mobilitätsdatenverordnung“)</b> .....	<b>4</b>
Ausbau multimodaler Mobilitätsdienste getrennt vom PBefG regeln, DSGVO konsequent anwenden.....	4
Parallelstrukturen zum Datenraum Mobilität vermeiden, Anreize statt Zwang für ein Level-Playing-Field schaffen.....	5
<b>Preissetzung – Mehr Wettbewerb ermöglichen, Chancengleichheit wahren</b> .....	<b>6</b>
Mindestpreis für Mietwagen.....	6
Mindest- und Höchstpreise für bestellte Fahrten beim Taxi .....	6
Tarif Linienbedarfsverkehr .....	7
Gebündelter Bedarfsverkehr.....	7
<b>Steuerliche Gleichbehandlung (7% MwSt.) für alle Pooling-Verkehre</b> .....	<b>8</b>
<b>Kommunale Steuerungsoptionen für gebündelte Bedarfsverkehre mit Augenmaß – optionale Rückkehrpflicht abschaffen.....</b>	<b>8</b>
<b>Bündelungsquote für gebündelte Bedarfsverkehre praxistauglich präzisieren</b> .....	<b>9</b>
<b>Beibehaltung der Rückkehrpflicht für Mietwagen ablehnen, Schaffung von Aufstellflächen unzureichend .....</b>	<b>10</b>
<b>Digitale Vermittlung ist keine Beförderung</b> .....	<b>10</b>
<b>Statt zusätzlicher Belastungen: Stärkung des umweltfreundlichen Fernbusverkehrs.....</b>	<b>11</b>

## Stellungnahme Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts

Seite 4|12

### Bereitstellung von Mobilitätsdaten („Mobilitätsdatenverordnung“)

Im Entwurf zum PBefG und zur hierin vorgeschlagenen neuen „Mobilitätsdatenverordnung“ wird eine Pflicht zur Bereitstellung von statischen und dynamischen Mobilitätsdaten für Unternehmer und Vermittler eingeführt. Als Ziele werden a) die Ausübung der Kontrollpflicht, b) Verkehrslenkung als Grundlage für einen effizienten und klimafreundlichen Verkehr und c) der Ausbau von datenbasierten multimodalen Mobilitätsdiensten definiert.

### Ausbau multimodaler Mobilitätsdienste getrennt vom PBefG regeln, DSGVO konsequent anwenden

Bitkom unterstützt ausdrücklich die Idee einer datengetriebenen und -basierten Mobilität. Während a) die Datenbereitstellung zur effektiven Kontrolle von Vorgaben sowie b) die Verkehrslenkung aus Bitkom-Sicht durchaus sinnvoll im PBefG zu regeln sind, ist die c) Bereitstellung von Mobilitätsdaten zum Ausbau multimodaler Mobilitätsdienste zu komplex, um im Referentenentwurf neu aufgegriffen zu werden. Dieser neue thematische Schwerpunkt erfordert eine tiefergehende Diskussion, da es hier einer umfassenden Regelung bedarf, die auf alle Mobilitätsanbieter auch außerhalb des PBefG (z.B. Anbieter vom SPNV, Carsharing, Bikesharing, E-Scooter-Anbieter etc.) anzuwenden ist. Diese Diskussion kann im zeitlichen Rahmen der Novellierung nicht angemessen geführt werden, weshalb die Mobilitätsdatenverordnung unabhängig vom PBefG geregelt werden sollte. Ansonsten besteht die Gefahr, dass der gesamte Reformprozess sich noch weiter nach hinten verzögert. Die Kernidee des Entwurfs, eine Rechtsgrundlage für neue Mobilitätsdienste zu schaffen und bestehende Dienste regulatorisch zu entlasten, muss in dieser Legislatur beschlossen werden.

Hinsichtlich a) der Bereitstellung von Daten zur Ausübung der Kontrollpflicht und b) Verkehrsplanung sollten Zweck, Dauer und der Personenkreis, der Zugang zu den Daten erhält, eng definiert werden. Eine generelle Pflicht zur Weitergabe dieser Daten an Dritte ist – im Sinne des Grundsatzes der Datensouveränität – demgegenüber abzulehnen, weil das öffentliche Interesse an der Datenverwendung nicht gegeben ist. Kleinstunternehmer aus dem Taxi- und Mietwagengewerbe könnten mit den sofort umzusetzenden Maßnahmen der Mobilitätsdatenverordnung technisch und finanziell überfordert sein. Ebenfalls im Sinne der Datensouveränität sollte der Gesetzgeber dafür Sorge tragen, dass

## Stellungnahme Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts

Seite 5|12

sie dazu befähigt und entsprechend dabei unterstützt werden, die angeforderten Daten zuzuliefern.

Jeder geteilte Datensatz sollte grundsätzlich einem konkreten Anwendungsfall unterliegen, um eine ausreichende Verhältnismäßigkeit gegenüber einer Datenweitergabe zu rechtfertigen. Bei den in der Anlage definierten statischen und dynamischen Daten ist teilweise nicht erkennlich, welche konkreten genannten Ziele erreicht werden sollen. Unklar bleibt auch, was mit dem Ziel der "Verkehrslenkung" gemeint ist. Das Erstellen von sog. Bewegungsprofilen verbietet die DSGVO. Grundsätzlich fehlt es im Referentenentwurf an angemessenen Maßnahmen, die zur Wahrung der Rechte und Pflichten des Fahrers und des Fahrgastes dienen. Die im Arbeitsentwurf vorgesehenen gesetzlichen Verpflichtungen müssen daher deutlich stärker differenziert und auf die damit verbundenen Ziele ausgerichtet werden.

Auch wird der Ansatz unterstützt, für die Bereitstellung der Daten keine weiteren Schnittstellen zu schaffen, sondern den nationalen Zugangspunkt (NAP) zu nutzen, um einen Doppelaufwand für die Unternehmen zu vermeiden (Daten der Verkehrsunternehmen stehen bereits heute entsprechend hierüber zur Verfügung).

### Parallelstrukturen zum Datenraum Mobilität vermeiden, Anreize statt Zwang für ein Level-Playing-Field schaffen

Die Mobilitätsdatenverordnung sollte zudem konsistent zu den anderen in der Bundesregierung geführten Debatten im Rahmen der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) und des Datenraums Mobilität aufgebaut werden – Parallelstrukturen müssen dringend vermieden werden.

Der in diesen beiden Initiativen vorhandene Grundsatz der Datensouveränität sollte auch Richtschnur für die Mobilitätsdatenverordnung sein. Ein genereller gesetzlicher Zwang zur c) Bereitstellung von Mobilitätsdaten für den Ausbau multimodaler Mobilitätsdienste ist abzulehnen. Daten sind das geistige Eigentum der Unternehmen. Entsprechend muss auf Detailebene geklärt werden, welche dieser Daten kostenfrei mit Dritten geteilt werden sollten und welche Daten weiterer Regelungen bedürfen, beispielsweise im Rahmen anreizbasierter sowie vertragsbasierter Ansätze wie im "Datenraum Mobilität". Nur so würde dem Ansatz eines Level-Playing-Field zwischen öffentlichen und privaten Mobilitätsdienstleistern Rechnung getragen werden. Und nur dann, wenn alle Seiten

## Stellungnahme Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts

Seite 6|12

profitieren, wird es auch mehr Kooperationen zwischen privaten und öffentlichen Unternehmen geben.

### — Preissetzung – Mehr Wettbewerb ermöglichen, Chancengleichheit wahren

Attraktive Preise und Wettbewerb zwischen den Anbietern spielen für Verbraucher eine große Rolle. Dienste, die der Daseinsvorsorge unterliegen, können einem regulierten Preis unterliegen, während privatwirtschaftliche Dienste im freien Wettbewerb die Preise eigenständig setzen dürfen. Die Novellierung muss diesen Grundsatz beibehalten und generell mehr Flexibilität für alle Verkehrsarten einräumen. Dabei müssen Abstandsgebote und unterschiedliche Mehrwertsteuersätze beachtet werden.

### — Mindestpreis für Mietwagen

Der Mindestpreis für Mietwagen ist aus Sicht des Verbandes ein unverhältnismäßiger Eingriff in die unternehmerische Freiheit des Mietwagenunternehmers und sollte daher gestrichen werden.

Statt die im Koalitionsvertrag versprochene “regulatorische Entlastung” von Taxi und Mietwagen umzusetzen, ist eine zusätzliche Preisregulierung im Mietwagenbereich (Mindestbeförderungsentgelte) “zur Unterbindung des Anbietens von Leistungen zu nicht marktgerechten Preisen” geplant. Die Einführung von Mindestbeförderungsentgelten ist abzulehnen, da sie einen klaren Eingriff in den freien Wettbewerb darstellt. “Dumpingpreise” sind zudem wegen des Verbots von unlauterem Wettbewerb bereits ausgeschlossen. Auch würde es zu einem kommunalen Flickenteppich führen – jede Kommune könnte verschiedene Mindestpreise festlegen. Bundesweit agierende Vermittler müssten für jede Kommune neue Geschäftskalkulationen erstellen und mehr Aufwand leisten, genau wie Mietwagenunternehmen selbst.

### Mindest- und Höchstpreise für bestellte Fahrten beim Taxi

Die geplanten Flexibilisierungen beim Taxi begrüßt Bitkom ausdrücklich. Nur durch eine Flexibilisierung des Tarifs im Bestellmarkt bleibt das Taxi konkurrenzfähig.

## Stellungnahme Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts

Seite 7|12

Nach dem jetzigen Entwurf kann eine Kommune den Tarifkorridor einführen, muss es aber nicht. Es bleibt jedoch zu befürchten, dass nur wenige Kommunen von dieser Kann-Regel Gebrauch machen. Zudem bestünde die Gefahr, dass jede Kommune ihre eigene Berechnungsgrundlage für den Tarifkorridor zugrunde legt. Die Folge wäre ein unübersichtlicher Flickenteppich für den Verbraucher. Der geplante Tarifkorridor mit Mindest- und Höchstpreis für bestellte Fahrten sollte daher auf Bundesebene festgeschrieben werden. Die Bestimmung der preislichen Höhe bliebe den Ländern bzw. Kommunen weiterhin überlassen.

### Tarif Linienbedarfsverkehr

§44 Satz 4 beim Linienbedarfsverkehr sollte gestrichen werden. Die Formulierung „pauschaler Zuschlag“ schränkt sowohl den ÖPNV als auch die Kommunen unnötig in ihrer Kompetenz zur freien Gestaltung von ÖPNV-Tarifen ein und limitiert deutlich ihre Fähigkeiten, die neuen Verkehre erfolgreich zu lenken. Öffentliche Verkehrsunternehmen benötigen hier dringend mehr Flexibilität für den Aufbau von wirtschaftlich und verkehrlich sinnvollen Mobilitätsangeboten, bei gleichzeitiger Integration der Tarife in die Systematik der Haustarife der Verkehrsunternehmen. Ob sich ein Aufgabenträger oder Verkehrsverbund beim Linienbedarfsverkehr für einen pauschalen Aufschlag zum Linien-ÖPNV-Tarif für einen rein entfernungsbasierten Aufschlag, oder einen separaten Tarif entscheidet, hängt vom jeweiligen Anwendungsfall ab und sollte nicht im PBefG festgelegt werden. Eine regulatorische Festlegung im PBefG auf ausschließlich pauschale Zuschläge incentiviert zudem die Nutzung von On-Demand-Verkehren über lange Distanzen und in Gebieten, die ohnehin über eine ausreichende Anbindung und Versorgung mit regulärem Linienverkehr verfügen.

### Gebündelter Bedarfsverkehr

Die Verpflichtung der Genehmigungsbehörden zur Festlegung eines Mindestpreises stellt einen starken Eingriff in die unternehmerische Freiheit der Pooling-Anbieter dar. Zudem bleibt der Begriff „hinreichender Abstand zum ÖPNV“ unspezifisch und lässt Raum für Willkür. Die Kombination mit der Möglichkeit der Festlegung von Höchstpreisen führt zu einer übermäßigen Regulierung von Pooling-Verkehren. Es sollte genauer bestimmt werden, was unter einem „hinreichenden Abstand“ zu den ÖPNV-Tarifen zu verstehen ist. Die Festlegung von Höchstpreisen sollte gestrichen werden.

## Stellungnahme Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts

Seite 8|12

### Steuerliche Gleichbehandlung (7% MwSt.) für alle Pooling-Verkehre

Grundsätzlich ist die gesetzliche Verankerung der neuen Verkehrsart des gebündelten Bedarfsverkehrs im Sinne der Rechtssicherheit zu begrüßen. Gleichzeitig bleiben im Referentenentwurf noch existentielle Fragen wie die unterschiedlichen Mehrwertsteuersätze (7% für kommunale Betreiber, 19% für privatwirtschaftliche Betreiber) und hinsichtlich der kommunalen Steuerungsmechanismen offen.

Im Sinne des Klimaschutzes und der Mobilitätswende sollte das PBefG Pooling-Verkehre gleichermaßen steuerlich fördern, die im Kontext der Daseinsvorsorge im öffentlichen Auftrag für ein besseres Mobilitätsangebot sorgen, nachweislich eine verkehrsentlastende Wirkung in den Städten haben und damit einen Beitrag zum erklärten Klimaschutzziel leisten. Durch die Bündelung des Individualverkehrs, den emissionsfreien Antrieb und einen künftig verpflichtenden Effizienznachweis („Bündelungsquote“) leistet der gebündelte Bedarfsverkehr einen wichtigen und nachweislichen Beitrag zum Klimaschutz und zahlt auf das neue Schutzziel der „Umweltverträglichkeit“ nach § 1a PBefG (neu) ein.

### Kommunale Steuerungsoptionen für gebündelte Bedarfsverkehre mit Augenmaß – optionale Rückkehrpflicht abschaffen

Grundsätzlich sind Gestaltungsmöglichkeiten vor Ort zu begrüßen, um Mobilitätsangebote im Sinne einer effizienten Mobilitätswende an lokale Anforderungen anpassen zu können. Allerdings müssen die Steuerungsinstrumente in einem realistischen Verhältnis zum praktischen Anspruch an den Service stehen und dürfen der Entwicklung neuer, nachhaltiger Mobilitätsdienste nicht von vornherein entgegenwirken. Nicht zielführend ist die Möglichkeit für Kommunen, eine optionale Rückkehrpflicht einzuführen. Eine Rückkehrpflicht für Ridepooling würde den Effizienzeffekt, der durch das Bündelungsprinzip des Ridepoolings entsteht, konterkarieren und durch die entstehenden Leerkilometer die Bündelungsquote negativ beeinflussen. Auch die Möglichkeit einer zeitlichen und räumlichen Beschränkung des Angebots durch die Kommunen ist kritisch zu bewerten. Sie schränkt die unternehmerische Freiheit stark ein und könnte einen Marktzugang deutlich erschweren.



## Stellungnahme Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts

Seite 9|12

Der Entwurf beinhaltet außerdem die Möglichkeit für kommunale Genehmigungsbehörden, zusätzliche Vorschriften zu Sozialstandards für gebündelte Bedarfsverkehre einzuführen. Einzelnen Verkehrsarten zusätzliche Sozialstandards aufzuerlegen wirkt willkürlich. Faire Arbeitsbedingungen insbesondere für das Fahrpersonal, z.B. in Bezug auf Arbeitszeiten und Vergütung, sind für die heutigen Mobilitätsbetreiber aller Art selbstverständlich und bereits im Arbeitszeitgesetz, Mindestlohngesetz oder auch in den Arbeitsschutzgesetzen entsprechend geregelt. Eine weitergehende Regelung über das PBefG ist daher nicht erforderlich und würde dem Charakter des Gesetzes zuwiderlaufen.

### Bündelungsquote für gebündelte Bedarfsverkehre praxistauglich präzisieren

Der Entwurf sieht eine verpflichtende sogenannte "Bündelungsquote" für gebündelte Bedarfsverkehre anhand von zurückgelegten Personenkilometern im Verhältnis zu zurückgelegten Fahrzeugkilometern vor. Ein solcher Effizienznachweis ist ein sinnvolles Instrument, um den verkehrs- und umweltentlastenden Mehrwert von Ridepooling-Diensten zu ermitteln und mit anderen Verkehrsträgern vergleichen zu können. Gleichzeitig gilt die Bündelungsquote als Abstandskriterium zu Verkehrsarten für die exklusive Personenbeförderung.

Für die praktische Umsetzung der Bündelungsquote bestehen dennoch eine Vielzahl an Fragen, die dringend geklärt werden müssen, u.a.: Ab wann gilt der vorgesehene Beobachtungszeitraum von höchstens fünf Jahren? Im Sinne des erfolgreichen Betriebsaufbaus der noch jungen Branche muss das erste Betriebsjahr von der Bündelungsquote ausgenommen sein, um den initialen Hochlauf des Services zu ermöglichen (Betriebshofaufbau, Fahrerrekutierung, Flottenaufbau etc.).

Bei der Festsetzung der Bündelungsquote sollte zudem berücksichtigt werden, dass der Bündelungseffekt und somit die Effizienz im ersten Betriebsjahr, in dem die Fahrzeugflotte und Nutzerzahlen schrittweise wachsen, erst sukzessive eintritt. Entsprechend sollten Genehmigungsbehörden die Bündelungsquote in der Anlaufphase flexibel gestalten können, indem die Quote z.B. ausgesetzt oder gestaffelt festgesetzt werden kann.

## Stellungnahme Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts

Seite 10|12

Weiterhin sind Antworten auf folgende Fragen noch offen: Mit welchen Konsequenzen ist im Falle einer Nicht-Erfüllung zu rechnen? Erfolgt eine abschließende Beurteilung erst nach Ablauf des Beobachtungszeitraums, oder schon früher?

### Beibehaltung der Rückkehrpflicht für Mietwagen ablehnen, Schaffung von Aufstellflächen unzureichend

Nachhaltige Mobilitätskonzepte sollten breit gefördert werden. Dennoch wird im Entwurf an der Rückkehrpflicht für Mietwagen und der damit gesetzlich erzwungenen Leerfahrten festgehalten. Der von allen gewünschte Einsatz batterieelektrisch betriebener Fahrzeuge, die noch eine geringere Reichweite als Verbrenner haben, wird dadurch behindert. In Vororten und dem ländlichen Raum wirkt die Rückkehrpflicht aufgrund der weiteren Wege zudem besonders mobilitätsverhindernd.

Die im Gesetzentwurf vorgeschlagene Einführung von Aufstellflächen gibt vor Erleichterungen zu schaffen und den Kommunen Handlungsspielraum bei dessen Ausgestaltung einzuräumen. Dies ist jedoch nicht der Fall. Der Bund legt für die Aufstellflächen komplexe Detailregelungen (u.a. Mindestabstand von 15 km) fest. Zudem obliegt es der jeweiligen Genehmigungsbehörde, überhaupt von der Ausnahme Gebrauch zu machen. Unabhängig von der kommunalen Ausgestaltung, können weitere Aufstellflächen deshalb keine Erleichterung für Mietwagenunternehmen darstellen.

### Digitale Vermittlung ist keine Beförderung

Bislang verzichtet der nationale Gesetzgeber darauf, Vermittler von Mobilitätsdiensten zu regulieren, da vermittelnde Plattformen der europäischen Gesetzgebung unterliegen. Die EU-Regelungen für Vermittler werden derzeit angepasst. Die vermittelten Dienstleistungen selbst sind wiederum in der jeweiligen nationalen Gesetzgebung reguliert.

Gemäß Referentenentwurf soll nun geregelt werden, ab wann ein Vermittler nicht mehr als Vermittler, sondern als Beförderungsunternehmen einzustufen ist. Die vorgeschlagene Änderung ist abzulehnen. Ein Vermittler kann einem Verkehrsunternehmer insbesondere aus folgenden Gründen nicht gleichgestellt werden:

- Ein Intermediär vermittelt Fahraufträge an Verkehrsunternehmen, übernimmt aber nicht deren Ausführung.

## Stellungnahme Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts

Seite 11|12

- Er hat keine Kontrolle über die Einsatzplanung, Fahrzeuge und Fahrer. Dieser Entscheidungsspielraum obliegt allein dem Beförderungsunternehmen.
- Oftmals arbeiten Unternehmer mit verschiedenen Vermittlern/Auftraggebern zusammen, auf die der Vermittler keinen Einfluss hat.

Die geplante Änderung zielt auf eine Schlechterstellung von digitalen, innovativen Geschäftsmodellen gegenüber den klassischen Vermittlern wie z.B. Taxizentralen ab und führt zu einer hohen Rechtsunsicherheit für Vermittler. Denn sie erfordert eine dezidierte Einzelfallbetrachtung, inwieweit die genannten Kriterien erfüllt werden. Ob ein Vermittler also von dieser Regelung betroffen ist oder nicht, wird aller Wahrscheinlichkeit nach vor Gericht entschieden werden. Neue Rechtsunsicherheit würde geschaffen. Die geplante Neuregelung würde zudem zusätzlichen Bürokratieaufwand für Unternehmen, Vermittler und die öffentliche Hand bedeuten. Der Vorschlag sollte daher aus dem Entwurf gestrichen werden.

Aus Bitkom-Sicht könnte alternativ eine neuartige Genehmigung als Vermittler für solche Vermittlungsdienste diskutiert werden, die über die Vermittlung der Beförderungsleistung hinaus Einfluss auf die Anbahnung des Beförderungsvertrages und dessen Abwicklung nehmen. Die Genehmigung sollte bundesweit gelten und mit Rechten und Pflichten verbunden sein, die dem Verantwortungsbereich des Vermittlers gerecht werden. Hierbei ist insbesondere auch die Diskussion auf europäischer Ebene zu betrachten, um Doppelregulierungen zu vermeiden.

### Statt zusätzlicher Belastungen: Stärkung des umweltfreundlichen Fernbusverkehrs

Der Entwurf verpasst die Chance, den modernen und klimafreundlichen Fernbusverkehr zu stärken und die Voraussetzungen für bessere Anbindungen von kleinen und mittelgroßen Orten zu schaffen. Eine Absenkung des Bedienverbots könnte z.B. mehr umweltfreundlichen Fernverkehr im ländlichen Raum ermöglichen. Stattdessen bedeutet der Entwurf sogar eine Verschlechterung des Status Quo für die Betreiber von Fernbusverkehren: Er riskiert zum einen die Verlängerung des Genehmigungsverfahrens (angehängter Satz in § 12 Abs. 1) und erzeugt zum anderen neue bürokratische Belastungen für Betreiber und Genehmigungsbehörden (durch den Einschub zu den „eingesetzten Fahrzeugen“ in § 2 Abs. 1a). Beide Aspekte sollten daher gestrichen werden.

## **Stellungnahme Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts**

Seite 12|12

Außerdem unterstützt Bitkom die Forderung nach steuerlicher Gleichbehandlung (7% MwSt) aller umweltfreundlichen Fernverkehre, unabhängig ob schienen- oder straßengebunden. Insbesondere der Fernbus stellt eine emissionsmindernde und verkehrsentlastende Alternative zum motorisierten Individualverkehr dar und entspricht somit der Intention des neuen § 1a zur "Umweltverträglichkeit".

Bitkom vertritt mehr als 2.700 Unternehmen der digitalen Wirtschaft, davon gut 2.000 Direktmitglieder. Sie erzielen allein mit IT- und Telekommunikationsleistungen jährlich Umsätze von 190 Milliarden Euro, darunter Exporte in Höhe von 50 Milliarden Euro. Die Bitkom-Mitglieder beschäftigen in Deutschland mehr als 2 Millionen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Zu den Mitgliedern zählen mehr als 1.000 Mittelständler, über 500 Startups und nahezu alle Global Player. Sie bieten Software, IT-Services, Telekommunikations- oder Internetdienste an, stellen Geräte und Bauteile her, sind im Bereich der digitalen Medien tätig oder in anderer Weise Teil der digitalen Wirtschaft. 80 Prozent der Unternehmen haben ihren Hauptsitz in Deutschland, jeweils 8 Prozent kommen aus Europa und den USA, 4 Prozent aus anderen Regionen. Bitkom fördert und treibt die digitale Transformation der deutschen Wirtschaft und setzt sich für eine breite gesellschaftliche Teilhabe an den digitalen Entwicklungen ein. Ziel ist es, Deutschland zu einem weltweit führenden Digitalstandort zu machen.