

## Stellungnahme des Bundesverbands Digitale Wirtschaft (BVDW) e.V. zum Referentenentwurf für die Modernisierung des Personenbeförderungsrechts

### Vorbemerkungen

Dezember 2020

Der **Bundesverband Digitale Wirtschaft (BVDW) e.V.** ist die Interessenvertretung für Unternehmen, die digitale Geschäftsmodelle betreiben oder deren Wertschöpfung auf dem Einsatz digitaler Technologien beruht. Als Impulsgeber, Wegweiser und Beschleuniger digitaler Geschäftsmodelle vertritt der BVDW die Interessen der Digitalen Wirtschaft gegenüber Politik und Gesellschaft und setzt sich für die Schaffung von Markttransparenz und innovationsfreundlichen Rahmenbedingungen ein. Sein Netzwerk von Experten liefert mit Zahlen, Daten und Fakten Orientierung zu einem zentralen Zukunftsfeld.

**Ansprechpartnerin:**

Referentin

Mobilität, KI & Smart Cities

T: +49 30 206 218

[@bvdw.org](mailto:info@bvdw.org)

### Hintergrund

Das Personenbeförderungsrecht, welches beispielsweise die Mobilitätsangebote von Taxen und Mietwagendiensten reguliert, ist auf dem Stand der 80er Jahre. Die im März 2018 im Koalitionsvertrag der Bundesregierung angekündigte "regulatorische Entlastung" von Taxi und Mietwagen sowie die generelle Modernisierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) sind deshalb begrüßenswert. Knapp 3 Jahre später liegt nun der langersehnte Referentenentwurf auf dem Tisch. Im Rahmen einer Verbändeanhörung hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur nun um Stellungnahme aus der Wirtschaft gebeten, welcher der BVDW an dieser Stelle sehr gern nachkommt.

### Bewertung

Der BVDW hält eine Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes für dringend notwendig, um neue digitale Mobilitätskonzepte zu ermöglichen, die aktuelle Verkehrsprobleme wie die lückenhafte Individualmobilität, Umweltbelastungen, Staus und Parkraumengpässe zu bewältigen. Der Referentenentwurf aus dem Bundesverkehrsministerium legt allerdings mangelnden Reformwillen der Regierung offen. Der Entwurf bleibt weit hinter den Anforderungen an eine zukunftsweisende Mobilitätswende zurück. Statt die im Koalitionsvertrag vereinbarte "regulatorische Entlastung" von Taxi und Mietwagen umzusetzen, sollen nun

neue Berichts- (z. B. das umfassende Teilen von Daten) und Genehmigungspflichten sowie eine zusätzliche Preisregulierung im Mietwagenbereich eingeführt werden. Privatwirtschaftliche Mobilitätsangebote werden weiterhin strukturell gegenüber kommunalen Anbietern und dem Taxigewerbe benachteiligt – zulasten von Umwelt und Verbrauchern.

Insbesondere braucht es

1. die Abschaffung der Rückkehrpflicht;
2. eine unbürokratischere Genehmigung von nicht-öffentlichen Ride-Pooling-Diensten;
3. die Gleichbehandlung von Mobilitätsbetreibern unabhängig von der Verkehrsart;
4. einen Staat, der bei Teilung von verkehrsbezogenen Echtzeitdaten mit gutem Beispiel vorangeht;
5. mehr Reformwillen, um durch Innovationspotenziale dem Schutzziel Umweltverträglichkeit gerecht zu werden.

## **Erläuterungen und Empfehlungen**

### **1. Die Rückkehrpflicht für Mietwagenunternehmen abschaffen**

Es werden nicht nur neue Hürden etabliert, auch bestehende Hemmnisse werden nicht abgebaut. So soll z.B. die so genannte **“Rückkehrpflicht”** für Mietwagen nicht abgeschafft werden, obwohl diese gerade die in Vororten und dem ländlichen Raum benötigten Mobilitätsalternativen unmöglich macht. Auch der Einsatz von batterieelektrischen Fahrzeugen wird aufgrund der geringen Reichweite durch die Rückkehrpflicht für Mietwagenunternehmer verhindert. Die im Referentenentwurf neu vorgeschlagene Einführung von Aufstellflächen für Mietwagen gibt vor, Erleichterungen zu schaffen und den Kommunen viel Handlungsspielraum bei dessen Ausgestaltung einzuräumen. Dies ist jedoch nicht der Fall. Der Bund legt für die Aufstellflächen sehr komplexe Detailregelungen (u.a. Mindestabstand von 15 km) fest. Unabhängig von der kommunalen Ausgestaltung werden Aufstellflächen deshalb keine Erleichterung für Mietwagenunternehmen darstellen.

**Empfehlung:** Statt aufwendige Ausnahmen zu etablieren, die an der Realität vorbeigehen, sollte die Rückkehrpflicht für Mietwagen generell abgeschafft werden. Sonst bleiben die mit intelligenten Vorhersagen verbundenen Effizienzpotenziale für Fahrer, Verbraucher und Städte sprichwörtlich auf der Strecke.

## **2. Etablierung und Genehmigung nicht-öffentlicher Poolingdienste vereinfachen**

Neue Potentiale der digitalen Mobilität wie z.B. das Bündeln verschiedener Fahrtwünsche (sog. Pooling) und dadurch die Einsparung von Einzelfahrten werden durch ein enges bürokratisches Korsett unmöglich gemacht. Die eigenwirtschaftliche (d.h. ohne staatliche Zuschüsse) neu geschaffene Pooling-Kategorie "gebündelter Bedarfsverkehr" wird sehr bürokratisch geregelt.

Gleichzeitig wird öffentlich subventioniertes Pooling im Rahmen des ÖPNV privilegiert. Dadurch werden per Gesetz zwei unterschiedliche Betreibermodelle zugunsten von kommunalen Anbietern und zulasten privatwirtschaftlicher Angebote geschaffen. Eine höhere Mehrwertsteuer, festgelegte Preiskorridore, Bedienggebiete und eine Limitierung der Fahrzeugzahl durch eine Poolingquote in den Kommunen erschweren profitable Geschäftsmodelle.

**Empfehlung:** Um das Mobilitätsangebot im ländlichen Raum zu erweitern, müssen auch in Mietwagen lukrativ Einzelplätze vermietet werden können. Mischkonzessionen dürfen nicht länger nur auf kleine Kommunen beschränkt bleiben. Außerdem erschließt sich nicht, warum es kleinen Kommunen vorbehalten bleiben soll, bei tageszeitlicher oder genereller Unterversorgung lediglich Taxianbieter aus öffentlichen Mitteln gegenzufinanzieren. Auf die umfangreichen Steuerungsmöglichkeiten der Kommunen sollte verzichtet werden. Sie stellen einen massiven Eingriff in den Markt dar und stören die Ausbreitung und Innovationsfreude im Privatsektor durch starke Wettbewerbsnachteile.

## **3. Rechte und Pflichten von der Verkehrsart und nicht vom Betreiber abhängig machen**

Insbesondere Mietwagenverkehre werden im Vergleich zu Taxiunternehmen und ÖPNV-Anbietern weiterhin stark benachteiligt. Neben aufwendigen Genehmigungsverfahren und der Rückkehrpflicht ohne Folgeaufträge sollen, laut Entwurf, auch weiterhin die elektronischen Auftragseingänge zuerst bei der Unternehmenszentrale statt beim nahegelegensten freien Fahrer eingehen. Dass verzögert unnötig die Fahrermittlung. Auch profitieren Mietwagenanbieter nicht wie Taxen vom reduzierten Mehrwertsteuersatz von 7 Prozent. Es gibt eine Vielzahl weiterer Wettbewerbsnachteile für Mietwagenangebote, die zulasten von Umwelt und Verbrauchern gelten.

**Empfehlung:** Statt den Mietwagenverkehr weiter zu regulieren, sollte der Taximarkt dereguliert werden, um den Innovationsgeist der Privatwirtschaft weiter zu

fördern und gewinnbringend für Kommunen und Bürger zu nutzen. Nicht nur Taxiunternehmen, sondern auch neue Mobilitätsanbieter sollten in die Daseinsvorsorge des ÖPNV integriert werden können. Die Möglichkeit für Kommunen, bei tageszeitlicher Unterversorgung Mobilitätsanbieter aus öffentlichen Mitteln zu finanzieren, sollte nicht nur für Taxiverkehre gelten, sondern auch für andere privatwirtschaftliche Mobilitätsangebote. Wichtig ist auch: Wenn die Mobilitätswende in Deutschland gelingen soll, müssen gewerbliche Mobilitätsanbieter ihre Innovationen erfolgreich auf dem deutschen Markt etablieren können, ohne dass der Staat die Geschäftsmodelle für sich einnimmt und diese dann auch noch privilegiert, wie dies etwa beim Pooling offensichtlich der Fall ist.

#### **4. Bei Echtzeitdaten sollte der Staat mit gutem Beispiel vorangehen**

Anbieter von Personenbeförderungsdiensten und Mobilitätsplattformbetreiber sollen, laut Referentenentwurf, nach finnischem Vorbild dazu verpflichtet werden, Echtzeitdaten über standardisierte Schnittstellen an Kommunen und Dritte bereitzustellen.

In der finnischen Hauptstadt ist per Gesetz die multimodale Mobilität in einer App Wirklichkeit geworden. Über "Whim" können Nutzer ihre Wege über die Grenzen einzelner Verkehrsmittel hinweg in einer App gebündelt planen. Vom Bus bis zum Leihfahrrad berücksichtigt Whim nicht nur alle Transportmittel, sondern unterscheidet auch zwischen schnellstem und günstigstem Weg. Nach Auswahl der präferierten Route bestellt die App automatisch Tickets und Taxen und bietet sogar ein Abo für eine Flatrate aller Verkehrsmittel an. Als Bundesverband der Digitalen Wirtschaft befürwortet der BVDW grundsätzlich eine solche Entwicklung. Nur so kann sich Mobilität in Zukunft schnell, klimafreundlich und für den Verbraucher passgenau weiterentwickeln. Allerdings sind die Voraussetzungen in Deutschland noch weit von einer einheitlichen Mobilitätsapp entfernt.

**Empfehlung:** Die verpflichtende Bereitstellung von statischen und dynamischen Verkehrsinformationen von privatwirtschaftlichen Unternehmen zu erzwingen, ist unverhältnismäßig, solange die Mobilitätsdaten des ÖPNV noch nicht flächendeckend zur Verfügung gestellt werden. Hier sollte die öffentliche Hand zuerst mit gutem Beispiel vorangehen, bevor Unternehmen ihr Datenkapital freigeben müssen.

#### **5. Regulierungen umweltverträglich gestalten**

Das neue Schutzziel „Umweltverträglichkeit“ im novellierten PBefG ist begrüßenswert, steht aber im Widerspruch zu vielen alten und neuen Regulierungen im

Referentenentwurf.

**Empfehlung:** Die erzwungenen Leerfahrten für Mietwagenanbieter müssen ebenso abgeschafft werden wie die Anforderung an ebendiese, ihre elektronischen Auftragseingänge über die Unternehmenszentrale zu steuern. Auch die Genehmigung von Pooling-Diensten muss einfacher und lukrativer für alle gestaltet werden. Darüber hinaus müssen die Potenziale des fahrerlosen Fahrens schnellstmöglich durch einen sicheren Rechtsrahmen nutzbar gemacht werden.

**Eine umfassende Überarbeitung des vorgelegten Referentenentwurfs im weiteren Gesetzgebungsprozess ist dringend nötig – für weniger Staus, weniger Emissionen und passgenaue Angebote zu bezahlbaren Preisen.**