

## **Referentenentwurf der Bundesregierung**

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

#### **A. Problem und Ziel**

Immer mehr „alternative Bedienformen“ drängen auf den Verkehrsmarkt und stellen den klassischen Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland vor große Herausforderungen. Im Fokus stehen dabei neben dem Einsatz neuer Technologien insbesondere Vermittlungsdienste über App- bzw. Smartphone-Steuerung. – Durch die Digitalisierung des Verkehrssektors neu entstehende Geschäftsmodelle machen eine bedarfsgerechte Vermittlung von Fahrdienstleistungen möglich, die durch intelligente Bündelung mehrerer Personen mit unterschiedlichen Zielen unabhängig von Linienvorgaben angeboten werden können. Dadurch kann in der Regel eine bessere Auslastung der hierfür bereitgestellten Fahrzeuge erzielt werden.

Die neuen Mobilitätsangebote sind den gesetzlich vorgegebenen Typen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) oft nicht eindeutig zuzuordnen (sog. grauer Bereich). Sofern neue Mobilitätsangebote nicht lediglich zur praktischen Erprobung für eine Höchstdauer von vier Jahren zugelassen werden sollen, kann – statt einer Ablehnung – der beantragte Verkehr nach der Verkehrsart bzw. Verkehrsform genehmigt werden, denen er am meisten entspricht (sog. typengemischte Verkehre). Dabei besteht zwischen den einzelnen Genehmigungsbehörden in Deutschland eine zum Teil divergierende Anwendungspraxis, die Unsicherheiten bei den Betreibern der neuen Mobilitätsdienste verursacht.

Vor diesem Hintergrund hat die Bundesregierung im aktuellen Koalitionsvertrag angekündigt, das Personenbeförderungsgesetz zu modernisieren und die Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr und neue Bedienformen im Bereich geteilter Nutzungen (Ride Pooling) an die sich ändernden Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und neue technische Entwicklungen anzupassen.

#### **B. Lösung**

Durch eine Änderung des Personenbeförderungsgesetzes wird sowohl eine neue Form des Linienverkehrs innerhalb des ÖPNV (Linienbedarfsverkehr) als auch eine neue Form des Gelegenheitsverkehrs außerhalb des ÖPNV (gebündelter Bedarfsverkehr) eingeführt und einzelne Regelungen zum Taxen- und Mietwagenverkehr angepasst. Die Änderungen sind dabei so ausgestaltet, dass zwischen den unterschiedlichen Beförderungsformen ein fairer Ausgleich (level playing field) zwischen den unterschiedlichen Beförderungsformen gewahrt bleibt und die Länder oder die nachgeordneten Kommunen entsprechende Steuerungsmöglichkeiten erhalten.

Plattformbasierte On-Demand-Mobilitätsdienste besitzen das Potential, den motorisierten Individualverkehr in den Städten zu reduzieren und die Menschen in ländlichen Räumen mit effizienten und bezahlbaren Mobilitätsleistungen zu versorgen. Durch die reguläre Zulassung eines bedarfsgesteuerten Linienverkehrs wird den Verkehrsunternehmen eine zusätzliche Gestaltungsmöglichkeit des lokalen Angebots eingeräumt. Hierdurch sollen die Unternehmen in die Lage versetzt werden, nachhaltige, benutzerorientierte Mobilitätsangebote in Ergänzung zum klassischen Linienverkehr anzubieten und z. B. bislang schwach ausgelastete Linien effizienter bedienen zu können.

Um auch außerhalb des Öffentlichen Personennahverkehrs eine reguläre Genehmigungsfähigkeit neuer Bedienformen im Bereich geteilter Nutzungen (Ride Pooling) sicherzustellen

len, wird die neue Gelegenheitsverkehrsform des gebündelten Bedarfsverkehrs eingeführt. Dieser neuen Verkehrsform wird die Einzelsitzplatzvermietung ermöglicht, um Fahraufträge verschiedener Fahrgäste entlang ähnlicher Wegstrecken zu bündeln. Digitalbasierte Angebote für gebündelten Bedarfsverkehr dürfen ausschließlich den Bestellmarkt bedienen, sie unterliegen nicht der Betriebs- und Beförderungspflicht und haben grundsätzlich auch keine Pflicht zur Rückkehr zum Betriebssitz. Um die öffentlichen Verkehrsinteressen vor Ort zu schützen, erhalten die Kommunen die notwendigen Steuerungsmöglichkeiten sowie die Möglichkeit, die von den neuen Angeboten zu erfüllenden Standards selbst festzulegen.

### **C. Alternativen**

Keine. Bei einem Verzicht auf das Regelungsvorhaben würden die unter A. beschriebenen Rechtsunsicherheiten und divergierende Genehmigungspraktiken bestehen bleiben, was zu einer erheblichen Belastung des der Betreiber der neuen Mobilitätsdienste führen und damit die Verbreitung und Nutzung dieser Dienste erschweren würde.

### **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Die Regelungen dieses Gesetzentwurfs führen zu keinen zusätzlichen Haushaltsbelastungen auf Bundesebene. Auf der Länderebene können bei den für den Öffentlichen Personennahverkehr zuständigen kommunalen Aufgabenträgern in Abhängigkeit von den vor Ort im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung getroffenen Entscheidungen über die Ausschöpfung der durch diesen Gesetzentwurf geschaffenen Ausgestaltungs- und Steuerungsmöglichkeiten weitere Haushaltsauswirkungen entstehen.

### **E. Erfüllungsaufwand**

#### **E.1 Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger**

Für Bürgerinnen und Bürger entsteht durch die Regelungen kein zusätzlicher Erfüllungsaufwand.

#### **E.2 Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft**

Ein Erfüllungsaufwand für Unternehmer ergibt sich aus der Pflicht, den zuständigen Behörden statische und dynamische Mobilitätsdaten zu ihren Dienstleistungen insbesondere für Zwecke der Aufsicht und Kontrolle standardisiert öffentlich und maschinenlesbar bereitzustellen, da hierfür die notwendigen Ortungsgeräte, IT-Strukturen und Mechanismen beschafft, eingerichtet und vorgehalten werden müssen. Unternehmer neuer Bedienformen im Bereich geteilter Nutzungen haben zukünftig verstärkt auf die Harmonisierung ihrer Geschäftsmodelle und Algorithmen mit den örtlichen Vorgaben zu achten.

Davon Bürokratiekosten aus Informationspflichten

Keine.

#### **E.3 Erfüllungsaufwand der Verwaltung**

Der durch die Änderungen 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.

### **F. Weitere Kosten**

Weitere Kosten löst das Vorhaben nicht aus.

## **Referentenentwurf der Bundesregierung**

### **Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungswesens**

Vom ...

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

## **Artikel 1**

### **Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)**

Das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 329 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 1 Satz 1 werden nach dem Wort „Kraftfahrzeugen“ die Wörter „oder deren Vermittlung“ angefügt.
  - b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Eine entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen im Sinne des Absatz 1 liegt auch vor, wenn ein Vermittlungsdienst die Vermittlung und Durchführung der Beförderung organisatorisch und vertraglich verantwortlich kontrolliert.“
  - c) Absatz 2 Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. mit Personenkraftwagen, wenn diese unentgeltlich sind oder das Gesamtentgelt den in § 5 Absatz 2 Satz 1 Bundesreisekostengesetz genannten Betrag je Kilometer zurückgelegter Strecke nicht übersteigt;“
2. Nach § 1 wird folgender § 1a eingefügt:

„§ 1a Umweltverträglichkeit  
Bei Anwendung dieses Gesetzes ist das Ziel der Umweltverträglichkeit zu berücksichtigen.“
3. § 2 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 1 werden nach der Angabe “§§ 42“ das Komma und das Wort „ und“ gestrichen und nach der Angabe „43“ die Wörter „und 44“ eingefügt.
  - b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Wer als Nachunternehmer im Auftrag des Unternehmers eine entgeltliche Beförderung von Personen mit Kraftomnibussen durchführt, muss eine Genehmigung nach diesem Gesetz besitzen, die die eingesetzten Fahrzeuge umfasst. Dies gilt nicht, wenn die Voraussetzungen nach Artikel 1 Absatz 4

Buchstabe b oder c der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51) erfüllt sind oder der Nachunternehmer ausschließlich innerstaatliche Beförderungen im Sinne des Artikels 1 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 durchführt.“

4. Nach § 3 wird folgender § 3a eingefügt:

„§ 3a Bereitstellung von Mobilitätsdaten

Der Unternehmer und der Vermittler sind verpflichtet, die in der Anlage der Verordnung über die Bereitstellung von Mobilitätsdaten aufgeführten wesentlichen statischen und dynamischen Daten zu seiner Dienstleistung, die für

- a) das Angebot bedarfsgesteuerter Mobilitätsdienstleistungen,
- b) die Bereitstellung multimodaler Reiseinformationsdienste,
- c) die Verkehrslenkung sowie
- d) den Klimaschutz wesentlich sind,

standardisiert öffentlich und maschinenlesbar über einen nationalen Zugangspunkt bereitzustellen.“

5. § 8 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 3 Satz 1 werden nach dem Wort „ausreichenden“ die Wörter „und umweltverträglichen“ eingefügt.
- b) In Absatz 3a) werden nach dem Wort „wirtschaftlichen“ die Wörter „und umweltverträglichen“ eingefügt.

6. In § 8b Absatz 6 werden die Wörter „vom Beginn“ durch die Wörter „von Beginn an“ ersetzt.

7. § 9 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 3a eingefügt:  
„3a. bei einem Linienbedarfsverkehr mit Kraftfahrzeugen abweichend von Nummer 3 für die Einrichtung, das Gebiet, in dem der Verkehr durchgeführt wird, und den Betrieb,“
- b) In Nummer 5 werden nach den Wörtern „unter Angabe ihrer amtlichen Kennzeichen“ ein Komma und die Wörter „und ergänzend bei einem gebündelten Bedarfsverkehr für das Gebiet, in dem der Verkehr durchgeführt wird.“

8. § 11 wird wie folgt geändert:

- a) Nach § 11 Absatz 3 Satz 1 wird folgender Satz eingefügt:  
„Wird eine Genehmigung gemäß § 9 Absatz 2 für mehrere Linien gebündelt erteilt, ist die Genehmigungsbehörde zuständig, in deren Bezirk die Mehrzahl der Linien betrieben werden soll.“
- b) § 11 Absatz 4 Satz 1 wird wie folgt gefasst:

„Soll ein Straßenbahn-, Obusverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen in mehreren Ländern betrieben werden, so ist Absatz 3 Satz 1, 2 und 4 entsprechend anzuwenden.“

9. § 12 wird wie folgt geändert:
- a) Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe c wird wie folgt gefasst:  
„c) eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung des Ziels der vollständigen Barrierefreiheit des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan (§ 8 Abs. 3 Satz 3)“.
  - b) Nach Nummer 3 wird folgende Nummer 3a eingefügt:  
„3a. bei einem Linienbedarfsverkehr mit Kraftfahrzeugen abweichend von Nummer 3
    - a) eine Übersichtskarte, in der das beantragte Gebiet und alle in dem Gebiet bereits vorhandenen Verkehre entsprechend der Vorgaben in Nummer 2 Buchstabe a eingezeichnet sind,
    - b) Angaben über die Anzahl, die Art und das Fassungsvermögen der zu verwendenden Fahrzeuge,
    - c) Beförderungsentgelte und Bedienzeiten;“
  - c) In Nummer 4 b) wird der Punkt am Ende durch ein Komma ersetzt und folgende Nummer 4 c) angefügt:  
„c) und ergänzend bei einem gebündelten Bedarfsverkehr eine Übersichtskarte, in der das Gebiet, in dem der Verkehr durchgeführt werden soll, eingezeichnet ist.“
  - d) Absatz 1 wird folgender Satz angefügt:  
„Zusätzlich soll der Antrag bei einem Personenfernverkehr geeignete Unterlagen enthalten, aus denen sich ergibt, dass die zuständigen Stellen vor Ort den beantragten Haltestellen zugestimmt haben.“
10. Nach § 13 Absatz 5 wird folgender Absatz 5a eingefügt:  
„(5a) Bei einem gebündelten Bedarfsverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, dass durch die Ausübung des beantragten Verkehrs die Verkehrseffizienz im beantragten Bedienegebiet nicht mehr sichergestellt ist. Hierbei ist für den Bezirk der Genehmigungsbehörde die Festsetzung zur zulässigen Höchstzahl der genehmigungsfähigen Fahrzeuge der zuständigen Behörde zu berücksichtigen.“
11. In § 14 Absatz 5 wird die Angabe „§ 13 Absatz 2“ durch die Angabe „§ 42a Satz 3“ ersetzt.
12. § 17 wird wie folgt geändert:
- a) In Absatz 1 Satz 1 Nummer 7 werden nach dem Wort „Linienführung“ die Wörter „oder bei Linienbedarfsverkehr das Gebiet, in dem der Verkehr betrieben wird“ eingefügt.
  - b) In Absatz 1 Satz 1 Nummer 8 werden nach dem Wort „Kraftfahrzeuge“ die Wörter „und ergänzend bei einem gebündelten Bedarfsverkehr das Gebiet, in dem der Verkehr durchgeführt wird.“

13. In § 18 Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „im Amtsblatt der Europäischen Union“ durch die Wörter „auf der Internetseite der zuständigen Genehmigungsbehörde“ ersetzt.
14. § 20 wird wie folgt geändert:
  - a) In Absatz 1 werden nach Wörtern „wesentliche Änderung eines Linienverkehrs mit Kraftfahrzeugen“ die Wörter „oder eines Straßenbahnverkehrs“ eingefügt.
  - b) In Absatz 2 Satz 2 Nummer 5 werden nach dem Wort „Linienführung“ die Wörter „oder bei Linienbedarfsverkehr das Gebiet, in dem der Verkehr betrieben wird“ eingefügt.
15. § 23 wird wie folgt geändert:
  - a) Der Wortlaut wird Absatz 1.
  - b) Folgende Absätze 2 und 3 werden angefügt:

„(2) Abweichend von Absatz 1 kann der Unternehmer im Falle eines Unfalls mit einem Kraftomnibus, den er im Linienverkehr mit einer Wegstrecke von mindestens 250 Kilometer oder im Gelegenheitsverkehr einsetzt, die Haftung auf höchstens 1200 Euro je Gepäckstück beschränken.

(3) Im Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen ist ein Haftungsausschluss für beschädigte oder abhandengekommene Mobilitätshilfen nicht zulässig.“
16. In § 31 Absatz 1 Satz 1 wird nach dem Wort „Trägers“ das Wort „der“ gestrichen.
17. Dem § 39 Absatz 6 wird folgender Satz angefügt:

„Zuständig ist die Genehmigungsbehörde, in deren Bezirk der Unternehmer seinen Betriebssitz hat.“
18. Nach § 40 Absatz 2 Satz 2 wird folgender Satz eingefügt:

„Als geringfügig sind auch Fahrplanänderungen anzusehen, die durch Baustellen verursacht werden und nicht länger als sechs Monate gelten.“
19. § 42a wird wie folgt geändert:

Nach den Wörtern „des Linienverkehrs nach § 43“ werden die Wörter „oder zum Linienbedarfsverkehr nach § 44“ eingefügt.
20. § 42b wird wie folgt gefasst:

„Kraftomnibusse, die im innerdeutschen Personenfernverkehr eingesetzt werden, müssen den Vorschriften des

  1. Anhangs VII der Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur An-

derung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG (ABl. L 42 vom 13.2.2002, S. 1) oder

2. Anhangs 8 der Regelung Nr. 107 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) - Einheitliche Bestimmungen für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M2 oder M3 hinsichtlich ihrer allgemeinen Konstruktionsmerkmale (ABl. L 153 vom 18.6.2015, S. 1)

in der jeweils zum Zeitpunkt der Erstzulassung des jeweiligen Kraftomnibusses geltenden Fassung entsprechen und mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzer ausgerüstet sein.“

21. Nach § 43 wird folgender § 44 eingefügt:

„§ 44 Linienbedarfsverkehr

Als Linienverkehr im öffentlichen Personennahverkehr gemäß § 8 Absatz 1 gilt auch der Verkehr, der der Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg von bestimmten Haltepunkten zu anderen Haltepunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes und festgelegter Bedienzeiten dient (Linienbedarfsverkehr). Der Linienbedarfsverkehr muss das gesamte Gebiet erschließen. Es kommen ausschließlich die vom Aufgabenträger im Nahverkehrsplan oder der Vorabbe-  
kanntmachung festgelegten Beförderungsentgelte und -bedingungen zur Anwendung. Für Beförderungen im Linienbedarfsverkehr wird nur jeweils höchstens ein pauschaler Zuschlag erhoben.“

22. § 46 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 werden nach den Angaben „§§ 42, 42a“ das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und nach der Angabe „43“ die Wörter „und § 44“ eingefügt.
- b) Nach Absatz 2 Nummer 3 wird folgende Nummer 4 angefügt:  
„4. gebündelter Bedarfsverkehr (§ 50)“
- c) In Absatz 3 wird nach dem Wort „Taxenverkehr“ das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt und nach dem Wort „Mietwagenverkehr“ die Wörter „und den gebündelten Bedarfsverkehr“ eingefügt.

23. § 49 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 4 Satz 1 werden nach der Angabe „§ 47“ die Wörter „und nicht gebündelter Bedarfsverkehr nach § 50“ eingefügt.
- b) In Absatz 4 Satz 3 wird das Wort „Beforderungsauftrages“ durch das Wort „Beforderungsauftrag“ ersetzt.
- c) In Absatz 4 wird nach Satz 3 folgender Satz 4 eingefügt:  
Die Genehmigungsbehörde kann Ausnahmen zum Rückkehrort des Mietwagens ohne neuen Beforderungsauftrag genehmigen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.“
- d) In Absatz 4 wird der bisherige Satz 4 zu Satz 5 und wie folgt geändert:  
Das Wort „Der“ wird durch das Wort „Den“ ersetzt und nach dem Wort „buchmässig“ die Wörter „oder elektronisch (auch mittels App-basierten Systems)“ eingefügt.
- e) In Absatz 4 wird der bisherige Satz 5 zu Satz 6 und wie folgt geändert:

Nach dem Wort „Taxenverkehr“ werden die Wörter „oder dem gebündelten Bedarfsverkehr“ eingefügt.

- f) In Absatz 4 wird der bisherige Satz 6 zu Satz 7 und wie folgt geändert:  
Nach dem Wort „Taxen“ werden die Wörter „und dem gebündelten Bedarfsverkehr“ eingefügt.

- g) In Absatz 4 wird der bisherige Satz 7 zu Satz 8.

- h) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 5 eingefügt:

„(5) Die Genehmigungsbehörde kann für Gemeinden mit großer Flächenausdehnung Einzelheiten für die Genehmigung von Ausnahmen zum Rückkehrort des Mietwagens ohne neuen Beförderungsauftrag an einen anderen Abstellort als den Betriebssitz festlegen. Hierbei ist eine Mindestwegstrecke von fünfzehn Kilometern zwischen Hauptsitz und Abstellort oder bei mehreren Abstellorten zwischen diesen zu Grunde zu legen. Die Genehmigungsbehörde kann insbesondere Regelungen treffen über

1. die Anforderungen an den Abstellort,
2. die zulässige Anzahl von Abstellorten.“

24. Nach § 49 wird folgender § 50 eingefügt:

#### „§ 50 Gebündelter Bedarfsverkehr

(1) Gebündelter Bedarfsverkehr ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, bei der mehrere Beförderungsaufträge entlang ähnlicher Wegstrecken gebündelt ausgeführt werden. Der Unternehmer darf die Aufträge ausschließlich auf vorherige Bestellung ausführen. Die Genehmigungsbehörde kann, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern, bestimmen, dass Fahrzeuge des gebündelten Bedarfsverkehrs nach Ausführung der Beförderungsaufträge unverzüglich zum Betriebssitz oder einen anderen geeigneten Abstellort zurückkehren müssen, es sei denn, sie haben vor der Fahrt oder während der Fahrt neue Beförderungsaufträge erhalten. Annahme, Vermittlung und Ausführung von Beförderungsaufträgen, das Bereithalten sowie Werbung für gebündelte Bedarfsverkehre dürfen weder allein noch in ihrer Verbindung geeignet sein, zur Verwechslung mit dem Taxen- oder dem Mietwagenverkehr zu führen. Den Taxen und Mietwagen vorbehaltenen Zeichen und Merkmale dürfen für den gebündelten Bedarfsverkehr nicht verwendet werden. Die §§ 21 und 22 sind nicht anzuwenden.

(2) Im gebündelten Bedarfsverkehr dürfen Personen nur innerhalb der Gemeinde befördert werden, in der der Unternehmer seinen Betriebssitz hat. Die Genehmigungsbehörde kann die Beförderung von Personen im gebündelten Bedarfsverkehr zeitlich oder räumlich beschränken, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern. Sie kann im Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden und dem Aufgabenträger die Beförderung außerhalb der Betriebssitzgemeinde gestatten und einen größeren Bezirk festsetzen.

(3) Im Stadt- und im Vorortverkehr ist vom Aufgabenträger eine Quote für den in einem bestimmten Zeitraum zu erreichenden Anteil an gebündelten Beförderungsaufträgen innerhalb des Gebietes, in dem der Verkehr durchgeführt wird, festzulegen (Bündelungsquote). Grundlage für die Berechnung der Bündelungsquote ist die Beförderungsleistung im Verhältnis der zurückgelegten Personenkilometer zu den zurückgelegten Fahrzeugkilometern. Der Aufgabenträger führt zur Feststellung der Auswirkungen der Bündelungsquote auf die öffentlichen Verkehrsinteressen und die Umweltverträglichkeit ein Monitoring durch. Der Beobachtungszeitraum beträgt höchstens fünf Jahre nach erteilter Genehmigung.

(4) 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 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.“

25. Nach § 51 Absatz 1 Satz 2 wird folgender Satz angefügt:

„Abweichend von Satz 2 Nummer 1 können für den Taxenverkehr, bei dem Beförderungen auf Bestellung durchgeführt werden, auch Regelungen über Mindest- und Höchstpreise und Festpreise für bestimmte Fahrtstrecken (z. B. Flughafen, Bahnhof, Messegelände) festgelegt werden.“

26. Nach § 51 wird folgender § 51a eingefügt:

„§ 51a

Beförderungsentgelte im Verkehr mit Mietwagen und im gebündelten Bedarfsverkehr

(1) Die Genehmigungsbehörde kann Regelungen zur Unterbindung des Anbietens von Leistungen zu nicht marktgerechten Preisen für den Verkehr mit Mietwagen festlegen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern. Die Festlegung kann insbesondere Mindestbeförderungsentgelte vorsehen.

(2) Die Genehmigungsbehörde muss für den gebündelten Bedarfsverkehr Regelungen vorsehen über Mindestbeförderungsentgelte, die einen hinreichenden Abstand zu den Beförderungsentgelten des jeweiligen Öffentlichen Personennahverkehrs sicherstellen. Sie kann darüber hinaus Festlegungen treffen über:

1. Höchstbeförderungsentgelte sowie
2. den Zeitpunkt, zu dem die behördlich festgelegten Entgelte zur Anwendung kommen sollen.

(3) Vor der Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten nach Absatz 2 Satz 1 sind die jeweiligen Aufgabenträger anzuhören. Bei der Festsetzung von Höchstbeförderungsentgelten nach Absatz 2 Satz 2 ist § 39 Abs. 2 entsprechend anzuwenden.

(4) Für die Anwendung der Beförderungsentgelte gilt § 39 Absatz 3 entsprechend mit der Maßgabe, dass Mindestbeförderungsentgelte nicht unterschritten und Höchstbeförderungsentgelte nicht überschritten werden dürfen.“

27. § 53 Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt geändert:

- a) In Nummer 1 wird das Wort „und“ durch ein Komma ersetzt.
- b) In Nummer 2 wird der Punkt durch das Wort „und“ ersetzt.
- c) Nach Nummer 2 wird folgende Nummer 3 angefügt:

„3. § 42b.“

28. § 57 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- a) In Nummer 11 wird der Punkt am Ende durch ein Semikolon ersetzt.
  - b) Folgende Nummer 12 wird angefügt:
    - „12. die in § 3a genannte Verpflichtung zur Bereitstellung dort genannter Daten der Unternehmer und der Vermittler hinsichtlich
      - Art und Umfang
      - Art und Weise der Bereitstellung
      - Aktualität
      - technischer Anforderungen und Interoperabilität
      - Fristen/Übergangsfristen für die Bereitstellung
      - Nutzungsbedingungen
      - Kontrolle der Einhaltung der Verpflichtung näher ausgestalten.“
29. § 61 Absatz 1 Nummer 3 wird wie folgt geändert:
- a) Nach Buchstabe a) wird folgender Buchstabe b) eingefügt:
    - „b) die Pflicht zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten (§ 3a)“
  - b) Der ursprüngliche Buchstabe b) wird zu Buchstabe c).
  - c) Der ursprüngliche Buchstabe c) wird zu Buchstabe d).
  - d) Der ursprüngliche Buchstabe d) wird zu Buchstabe e).
  - e) Buchstabe f) wird wie folgt gefasst:
    - „den Verkehr mit Taxen (§ 47 Absatz 1 Satz 1, Absatz 2 Satz 1 oder Absatz 5),“
  - f) In Buchstabe g) wird das Wort „oder“ durch ein Komma ersetzt.
  - g) In Buchstabe h) wird nach der Klammer das Wort „oder“ eingefügt.
  - h) Nach Buchstabe h) wird folgender Buchstabe i) eingefügt:
    - „i) die technischen Anforderungen für Kraftomnibusse, die im innerdeutschen Personenfernverkehr eingesetzt werden (§42b),“
30. In § 64b werden nach dem Wort „Mietwagen“ die Wörter „oder den Betrieb gebündelten Bedarfsverkehrs“ eingefügt.
31. Nach § 64b wird folgender §64c eingefügt:
- „§ 64c Barrierefreiheit
- (1) Beim Verkehr mit Taxen und beim gebündelten Bedarfsverkehr sollen die Aufgabenträger die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel berücksichtigen, eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen. Hierfür ist ab einer Anzahl von 20 Fahrzeugen eine Mindestverfügbarkeit von barrierefreien Fahrzeugen je Unternehmer vorzusehen, für die ein bundesweiter Richtwert von 5% bezogen auf die Anzahl der von dem Unternehmer betriebenen Fahrzeuge gilt.

(2) Die Genehmigungsbehörde kann Einzelheiten zur Herstellung einer weitgehenden Barrierefreiheit beim Verkehr mit Taxen und beim gebündelten Bedarfsverkehr festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen.“

32. § 65 wird wie folgt gefasst:

„Für Straßenbahnen im Sinne von § 4 Absatz 1 und 2 gelten nachfolgende Richtlinien nicht:

1. Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2016/2370 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 (ABl. L 352 vom 23.12.2016, S. 1, L 67 vom 12.3.2015, S. 32) sowie den Delegierten Beschluss (EU) 2017/2075 der Kommission vom 4. September 2017 (ABl. L 295 vom 14.11.2017, S. 69) geändert worden ist;

2. Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102, L 59 vom 7.3.2017, S. 41, L 110 vom 30.4.2018, S. 141, L 317 vom 9.12.2019, S. 114), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2020/700 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 2020 (ABl. L 165 vom 27.5.2020, S. 27) geändert worden ist;

3. Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/554 der Kommission vom 5. April 2019 (ABl. L 97 vom 8.4.2019, S. 1) geändert worden ist;

4. Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2020/700 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Mai 2020 (ABl. L 165 vom 27.5.2020, S. 27) geändert worden ist.“

## **Artikel 2**

### **Änderung des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG)**

§ 2 des Regionalisierungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 2020 (BGBl. I S. 1683) wird folgender Satz angefügt:

„Der Verkehr mit Taxen ist öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes, wenn er die in Satz 1 genannte Verkehrsnachfrage zur Beseitigung einer räumlichen oder zeitlichen Unterversorgung befriedigt.“

## **Artikel 3**

### **Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG)**

Das Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 10. Juli 2020 (BGBl. I S. 1653) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

§ 2 wird wie folgt geändert:

1. Absatz 3 Satz 4 wird wie folgt gefasst:  
  
„Außerdem kann ein Fachkundenachweis verlangt werden.“
2. In Absatz 13 Satz 1 wird das Wort „Ortskenntnisse“ durch das Wort „Fachkundenachweise“ ersetzt.

## **Artikel 4**

### **Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)**

Die Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980), die zuletzt durch Artikel 4 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I S. 814) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 48 wird wie folgt geändert:
  - a) Absatz 4 Nummer 7 wird wie folgt geändert:  
Im Satzteil vor Satz 2 werden die Wörter „erforderlichen Ortskenntnisse“ durch die Wörter „erforderliche Fachkunde besitzt“ ersetzt und die Wörter „in dem Gebiet besitzt, in dem Beförderungspflicht besteht“ gestrichen.
  - b) In Absatz 4 Nummer 7 Satz 3 wird das Wort „Ortskundeprüfung“ durch das Wort „Fachkundeprüfung“ ersetzt.
  - c) Absatz 6 wird aufgehoben.
  - d) Die bisherigen Absätze 7 bis 10 werden die Absätze 6 bis 9.
  - e) In dem neuen Absatz 7 werden die Wörter „erforderlichen Ortskenntnisse“ durch die Wörter „erforderliche Fachkunde“ ersetzt.
  - f) In dem neuen Absatz 8 Satz 2 wird das Wort „Ortskenntnisse“ durch das Wort „Fachkunde“ ersetzt.
2. In § 49 Absatz 1 Nummer 16 werden die Wörter „der räumliche Geltungsbereich“ gestrichen.

3. In § 51 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe n werden die Wörter „der räumliche Geltungsbereich“ gestrichen.
4. In § 52 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe m werden die Wörter „der räumliche Geltungsbereich“ gestrichen.

## **Artikel 5**

### **Änderung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr**

#### **(BOKraft)**

Die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr vom 21. Juni 1975 (BGBl. I S.1573), die zuletzt durch Artikel 483 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. Die Inhaltsübersicht wird wie folgt geändert:
  - a) Nach der Angabe § 28 wird die folgende Angabe eingefügt:  
„§ 28 a „Navigationsgerät“
  - b) Die Angabe zum 3. Abschnitt Ausrüstung und Beschaffenheit der Fahrzeuge, 3. Titel Taxen und Mietwagen wird wie folgt gefasst:  
„3. Abschnitt Ausrüstung und Beschaffenheit der Fahrzeuge, 3. Titel Taxen, Mietwagen und gebündelter Bedarfsverkehr“
  - c) Nach der Angabe „Anlage 3 Abmessungen und Beschriftung des Ordnungsnummern-Schildes“ wird die folgende Angabe eingefügt:  
„Anlage 3a Abmessungen und Beschriftung des Ordnungsnummern-Schildes für Mietwagen“
  - d) Nach der Angabe „Anlage 3a Abmessungen und Beschriftung des Ordnungsnummern-Schildes für Mietwagen“ wird die folgende Angabe eingefügt:  
„Anlage 3b Abmessungen und Beschriftung des Ordnungsnummern-Schildes für gebündelte Bedarfsverkehre“
2. § 27 wird wie folgt geändert:
  - a) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 angefügt:  
„(3) Bei Mietwagen ist an der rechten unteren Ecke der Heckscheibe ein nach außen und innen wirkendes Schild nach Anlage 3a mit der Ordnungsnummer, die die Genehmigungsbehörde erteilt hat, anzubringen.“
  - b) Nach Absatz 3 wird folgender Absatz 4 angefügt:  
„(4) Bei gebündelten Bedarfsverkehren nach § 50 PBefG ist an der rechten unteren Ecke der Heckscheibe ein nach außen und innen wirkendes Schild nach Anlage 3b mit der Ordnungsnummer, die die Genehmigungsbehörde erteilt hat, anzubringen.“
3. § 28 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

- a) Nach Satz 1 wird der folgende Satz 2 eingefügt:  
„Abweichend zu Satz 1 ist statt der Verwendung eines beleuchtbaren Fahrpreisanzeigers auch die Ausrüstung mit einem zugelassenen App-basierten System möglich.“
  - b) Der ursprüngliche Satz 2 wird zu Satz 3.
4. Nach § 28 wird folgender § 28a eingefügt:
- „§ 28a Navigationsgerät
- Taxen müssen mit einem dem Stand der Technik entsprechenden Navigationsgerät ausgerüstet sein, welches mindestens nachfolgende Funktionen besitzen muss:
1. echtzeitdatenbasierte Streckenführung
  2. Echtzeit-Staumeldungen
  3. Stau- und Sperrungsumfahrungen
  4. umfassendes Sonderzieleverzeichnis.
- Als ein dem Stand der Technik entsprechendes Navigationsgerät gilt auch ein Software-basiertes System mit den oben genannten Funktionen auf einem entsprechenden Endgerät.“
5. § 30 Absatz 1 wird wie folgt geändert:
- a) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:  
„Anstelle des Wegstreckenzählers ist die Ausrüstung mit einem zugelassenen App-basierten System möglich.“
  - b) Der ursprüngliche Satz 2 wird zu Satz 3.
6. § 31 wird wie folgt geändert:
- a) In der Überschrift werden die Wörter „und Mietwagenverkehr“ durch die Wörter „, Mietwagen- und gebündelten Bedarfsverkehr“ ersetzt.
  - b) Absatz 1 wird wie folgt geändert:
    - aa) In Satz 1 werden die Wörter „Taxen- und Mietwagenverkehr“ durch die Wörter „Taxenverkehr und mindestens einen weiteren Gelegenheitsverkehr nach § 49 Absatz 4 oder § 50 PBefG“ ersetzt.
    - bb) Nach Satz 1 wird folgender Satz 2 eingefügt:  
„Für Fahrzeuge, die für den Mietwagen- und gebündelten Bedarfsverkehr genehmigt sind, gelten § 25, § 27 Absatz 3 und 4 und § 30.“
    - cc) Der bisherige Satz 2 wird zu Satz 3.
    - dd) In Satz 3 wird das Wort „Mietwagenverkehr“ durch die Wörter „Mietwagen- oder gebündelter Bedarfsverkehr“ ersetzt, das Wort „dürfen“ durch das Wort „darf“ ersetzt, die Wörter „§ 26 Abs. 1 Nr. 2“ durch die Wörter „§ 26 Absatz 1 Nummer 2“ und die Wörter „und die Ordnungsnummer nach § 27 Abs. 1“ werden gestrichen.
7. In § 37 Absatz 1 werden nach dem Wort „angezeigte“ die Wörter „oder im Rahmen des Bestellvorgangs vereinbarte“ eingefügt.

8. Nach Anlage 3 wird folgende Anlage 3a eingefügt:

„Anlage 3a (§ 27 Abs. 3)

Abmessungen und Beschriftung des Ordnungsnummern-Schildes

Breite	150 mm
Höhe	70 mm
Schrifthöhe	50 mm
Strichstärke	6 mm
Waagerechter Abstand der Ziffern voneinander	5 mm
Farbe der Schrift	weiß
Farbe des Untergrunds	blau

(Inhalt: nicht darstellbares Ordnungsnummern-Schild)“

9. Nach Anlage 3a wird folgende Anlage 3b eingefügt:

„Anlage 3b (§ 27 Abs. 4)

Abmessungen und Beschriftung des Ordnungsnummern-Schildes

Breite	150 mm
Höhe	70 mm
Schrifthöhe	50 mm
Strichstärke	6 mm
Waagerechter Abstand der Ziffern voneinander	5 mm
Farbe der Schrift	weiß
Farbe des Untergrunds	grün

(Inhalt: nicht darstellbares Ordnungsnummern-Schild)“

## **Artikel 6**

### **Verordnung über die Bereitstellung von Mobilitätsdaten („Mobilitätsdatenverordnung“)**

Auf Grundlage von § 57 Absatz 1 Nummer 12 des Personenbeförderungsgesetzes, der durch Artikel 1 Nummer 21 Buchstabe b) des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts eingefügt wurde, verordnet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit Zustimmung des Bundesrates:

#### **§ 1 Anwendungsbereich**

(1) Diese Verordnung regelt die Pflichten der Unternehmer und der Vermittler nach § 3a des Personenbeförderungsgesetzes zur Bereitstellung der in § 3 in Verbindung mit der Anlage aufgeführten Daten über den im Auftrag des Bundesministeriums für Ver-

kehr und Digitale Infrastruktur durch die Bundesanstalt für Straßenwesen betriebenen Nationalen Zugangspunkt.

(2) Statische und dynamische Daten nach § 3 in Verbindung mit Anlage nebst der entsprechenden Metadaten sind über den Nationalen Zugangspunkt bereitzustellen. Die Pflicht nach Satz 1 umfasst auch die Pflicht zur regelmäßigen Aktualisierung der Daten, soweit sich im Geschäftsbetrieb Änderungen ergeben sollten. Im Falle von dynamischen Daten hat die Aktualisierung in Echtzeit zu erfolgen.

(3) Die nach § 3a des Personenbeförderungsgesetzes bereitzustellenden Daten müssen zugänglich sein, das heißt jederzeit in einem maschinenlesbaren Format angefordert oder erhalten werden können. Die Bereitstellung erfolgt elektronisch in den in Anlage 1 für die unterschiedlichen Daten vorgesehenen elektronischen Formaten. Die Bereitstellung von Reiseinformationen im Sinne der delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste erfolgt auf der Grundlage der dort vorgesehenen Datenformate. Im Übrigen erfolgt die Bereitstellung von Daten und Informationen entsprechend der in Anlage 1 vorgegebenen Formate oder gleichwertiger Formate. Die Verpflichteten, die Bundesanstalt für Straßenwesen und der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur durch die Bundesanstalt für Straßenwesen betriebene Nationale Zugangspunkt stellen sicher, dass bei der Bereitstellung der Daten die einschlägigen datenschutzrechtlichen Vorgaben, insbesondere auch der Artikel 24, 25 und 32 der Datenschutzgrundverordnung, gewahrt werden und keine Gefahren für die Cybersicherheit entstehen.

## § 2 Verpflichtete

(1) Unternehmer im Sinne von § 2 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes sowie Vermittler im Sinne von § 1 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes sind verpflichtet, die in § 3 in Verbindung mit der Anlage aufgeführten statischen und dynamischen Daten zu den von ihnen angebotenen Dienstleistungen bereitzustellen.

(2) Vermittler im Sinne des Absatz 1 sind Betreiber von Mobilitätsdatenplattformen, deren Hauptgeschäftszweck auf die Vermittlung von Dienstleistungen im Zusammenhang mit der geschäftsmäßigen Beförderung von Personen ausgerichtet ist, ohne selbst Beförderer nach § 1 Absatz 1 oder Absatz 1a des Personenbeförderungsgesetzes zu sein.

(3) Unternehmer und Vermittler stellen bei der Entwicklung oder dem Aufbau ihrer Dienste und Systeme sicher, dass sie ausschließlich auf der Grundlage der marktüblichen Systeme basieren.

## § 3 Datenbereitstellung

(1) In den Fällen des § 2 umfasst die Pflicht zur Bereitstellung insbesondere der folgenden statischen und dynamischen Daten:

(a) Daten zur Beförderung von Personen im Linienverkehr. Hierunter fallen insbesondere Daten und Informationen zum Anbieter der Dienstleistung, Fahrpläne, Routen, Preise oder der Tarifstruktur, den Bezahl- und Buchungsmöglichkeiten sowie zur Barrierefreiheit und zum Umweltstandard der eingesetzten Fahrzeuge. Des Weiteren Daten und Informationen zu Ausfällen, Störungen sowie Verspätungen nebst den voraussichtlichen Abfahrts- und Ankunftszeiten sowie der tatsächlichen oder prognostizierten Auslastung des Verkehrsmittels in Echtzeit.

(b) Daten zu Zugangsknoten wie zum Beispiel Bahnhöfen, Haltestellen und anderen Terminals sowie deren Barrierefreiheit. Hierunter fallen auch Daten und Informationen

zur vorhandenen Infrastruktur an den Zugangsknoten wie Plattformen, Verkaufsstellen, Treppenhäuser, Rolltreppen und Aufzügen sowie deren aktueller Betriebsstatus.

(c) Daten zu nachfrageorientierten Mobilitätsdienstleistungen und deren Ausstattung, wie zum Beispiel Kontaktdaten des Dienstleisters, Preise, Stationen und Anzahl verfügbarer Fahrzeuge an Stationen und im Verkehr inklusive Informationen zur Verfügbarkeit und deren Auslastung in Echtzeit, Daten und Informationen zum eingesetzten Fahrzeugpool, deren Umweltstandard sowie zur Barrierefreiheit der Fahrzeuge. Hierunter fallen aber auch Daten zu den Bezahl- und Buchungsmöglichkeiten sowie den tatsächlich abgerechneten Kosten.

(2) Näheres zu Art und Inhalt der bereitzustellenden Daten und Informationen sowie zu den einzusetzenden elektronischen Formaten sowie den bereitzuhaltenden Schnittstellen regelt Anlage 1.

#### § 4 Zweckändernde Verwendung; Nutzungsrechte

(1) Die zur Datenbereitstellung Verpflichteten können die Nutzung und Weiterverwendung der Daten und Informationen durch Nutzungsbestimmungen regeln. Die Nutzung der Daten und Informationen orientiert sich am Open Data -Prinzip und darf nur eingeschränkt werden

(a) zum Schutz des geistigen Eigentums und von Betriebs- oder Geschäftsgeheimnissen oder

(b) zum Schutz personenbezogener Daten.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie die Länder und Kommunen sind berechtigt, die über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Daten und Informationen kostenfrei für die hoheitliche nichtkommerzielle Aufgabenerfüllung zu nutzen.

#### § 5 Evaluierung

Das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur legt mit Ablauf von drei Jahren nach Inkrafttreten in nichtpersonenbezogener Form einen Bericht zur Umsetzung dieser Verordnung vor. Der Bericht enthält insbesondere Ausführungen

(a) zur Vollständigkeit und Zugänglichkeit der nach § 3 bereitzustellenden Daten; auch im Hinblick auf die regelmäßige Öffnung von Schnittstellen zur Verknüpfung von Informationssystemen;

(b) zur Anzahl der Dienstleistungsangebote, die sich nach der umfassenden Bereitstellung von Mobilitätsdaten entwickelt haben oder sich in der Entwicklung befinden;

(c) zu Marktbarrieren im Hinblick auf die Weiterverwendungsmöglichkeit von Daten nach § 4.

Das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur kann insbesondere Vorschläge zur Verbesserung der Nutzung und Weiterverwendung unterbreiten. Es gibt den Kommunen und betroffenen Wirtschaftskreisen Gelegenheit zur Stellungnahme.

Anlage

Datenkategorie	Konkrete Daten und Informationen	Detailinformationen	statisch/dynamisch	Geforderte Datenformate (in entsprechenden Datenmodellen)	Alternative Datenformate (in entsprechenden Datenmodellen)*	Protokoll / Schnittstelle / Webservice**
<b>Daten zur Beförderung von Personen im Linienverkehr</b>	Verkehrsdienstleister	Name des Anbieters, Kontaktdaten des Anbieter (Telefon, Webseite, E-Mail, Sonstige), Beschreibung der Dienstleistung	statisch	XML (NeTeX / VDV-462) NeTeX	CSV (GTFS), JSON	HTTPS, SOAP, REST
	Fahrpläne	(Soll-)Fahrpläne mit An- und Abfahrtszeiten an den jeweiligen Haltestellen, Haltezeiten, Anschlüsse, Betriebszeiten und Betriebskalender mit einer Zuordnung zwischen Tageskategorien und Kalendertagen	statisch	XML (NeTeX / VDV-462) NeTeX	CSV (GTFS), JSON	HTTPS, SOAP, REST
	Betriebskalender	Betriebszeiten und Betriebskalender mit einer Zuordnung zwischen Tageskategorien und Kalendertagen	statisch	XML (NeTeX / VDV-462) NeTeX	CSV (GTFS), JSON	HTTPS, SOAP, REST
	Routen	Netztopologie, Streckendaten, Liniennetz	statisch	XML (NeTeX / VDV-462) bzw. Geodaten gemäß INSPIRE-Vorgaben	CSV (GTFS), (Geo)JSON, GML	HTTPS, SOAP, REST, WMS/WFS/OGC-API (nach INSPIRE-Vorgaben)
	Tarifdaten / Preise	Gängige Basis-/Normaltarife, Fahrgastkategorien, Gängige Tarifprodukte, Sondertarifprodukte, Tarifzonen, Geschäftsbedingungen	statisch	XML (NeTeX / VDV-462) NeTeX (service level 2+3)	CSV (GTFS), JSON	HTTPS, SOAP, REST
	Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten	Vertriebskanäle (Webseite, App, Verkaufsstellen), Erfüllungsmethoden, Zahlungsmethoden	statisch	XML NeTeX (service level 2+3)	CSV, JSON	HTTPS, REST
	Fahrzeuge	Fahrzeugart (Bus, U-Bahn, usw.), Eigenschaften (Barrierefreiheit, Umweltstandard)	statisch	XML (NeTeX / VDV-462) NeTeX	CSV (GTFS), JSON	HTTPS, SOAP, REST
	Statusänderungen bezogen auf Fahrplan und Routen	Störungen, Ausfälle, Umleitungen	dynamisch	XML (SIRI) SIRI	Protocol buffers (GTFS-RT), (Geo)JSON, CSV	HTTPS, SOAP, REST, MQTT
	Abweichungen vom Fahrplan	Verspätungen / Voraussichtliche Abfahrts-/Anfahrtszeiten	dynamisch	XML (SIRI) SIRI	Protocol buffers (GTFS-RT), (Geo)JSON, CSV	HTTPS, SOAP, REST, MQTT
	Verfügbarkeit von Fahrzeugen in Echtzeit und deren tatsächliche oder prognostizierte Auslastung	Position der Fahrzeuge in Echtzeit oder voraussichtliche Ankunftszeit an Haltepunkt (siehe Abweichungen vom Fahrplan)	dynamisch	XML (SIRI) SIRI	Protocol buffers (GTFS-RT), (Geo)JSON, CSV	HTTPS, SOAP, REST, MQTT
<b>Daten zu Zugangsknoten</b>	Zugangsknoten / Haltepunkte	Geokoordinaten von Haltestellen, Haltepunkten, Haltestellenbereichen, Bahnhöfen und anderen Zugangsknoten	statisch	XML (NeTeX / VDV-462) bzw. Geodaten gemäß INSPIRE-Vorgaben	CSV (GTFS), (Geo)JSON, GML	HTTPS, SOAP, REST, WMS/WFS/OGC-API (nach INSPIRE-Vorgaben)
	Infrastruktur an Zugangsknoten / Haltestellen	Plattformen, Zugänglichkeit wie Treppen oder Aufzüge, Fußwege, Barrierefreiheit, vorhandene Treppen / Aufzüge, Standorte von Verkaufsstellen / Ticketautomaten, allgemeine Informationen wie Öffnungszeiten	statisch	XML (NeTeX / VDV-462) bzw. Geodaten gemäß INSPIRE-Vorgaben NeTeX	CSV (GTFS), (Geo)JSON, GML	HTTPS, SOAP, REST, WMS/WFS/OGC-API (nach INSPIRE-Vorgaben)
	Statusänderungen bezogen auf Zugangsknoten / Haltepunkte / Haltestellen und sonstige Infrastruktur	Aktueller Zustand hinsichtlich eingeschränkter Zugänglichkeit (wie z.B. Plattformen, Verkaufsstellen, Treppenhäuser, Rolltreppen, Aufzüge)	dynamisch	XML (SIRI) bzw. Geodaten gemäß INSPIRE-Vorgaben SIRI	Protocol buffers (GTFS-RT), (Geo)JSON, CSV, GML	HTTPS, SOAP, REST, MQTT, WMS/WFS/OGC-API (nach INSPIRE-Vorgaben)
<b>Daten zu nachfrageorientierten Verkehrsangeboten</b>	Mobilitätsdienstleister	Name des Anbieters, Kontaktdaten des Anbieter (Telefon, Webseite, E-Mail, Sonstige), Beschreibung der Dienstleistung	statisch	JSON NeTeX	XML, CSV	HTTPS, REST
	Gebiete/Zeiten	Gebiete, in denen die Mobilitätsdienstleistung angeboten wird; ggf. ab wann Dienste im entsprechenden Gebiet angeboten werden	statisch	JSON bzw. Geodaten gemäß INSPIRE-Vorgaben	XML, CSV, GML	HTTPS, REST, WMS/WFS/OGC-API (nach INSPIRE-Vorgaben)
	Standorte	Geokoordinaten, Adresse, Beschreibung von Taxistandorten und Mietwagenstationen	statisch	(Geo)JSON bzw. Geodaten gemäß INSPIRE-Vorgaben	XML (DATEX II), CSV, GML	HTTPS, SOAP, REST, WMS/WFS/OGC-API (nach INSPIRE-Vorgaben)
	Preise	Gängiger Basis-/Normalpreis; Sonderprodukte; Geschäftsbedingungen	statisch	(Geo)JSON bzw. Geodaten gemäß INSPIRE-Vorgaben NeTeX (Service level 2+3)	CSV(GTFS), XML (NeTeX / VDV-462)	HTTPS, SOAP, REST
	Fahrzeuge	Informationen zum eingesetzten Fahrzeugpool (inklusive Fahrzeugtyp und Angaben zu Barrierefreiheit und Umweltstandard)	statisch	JSON NeTeX	CSV, XML	HTTPS, REST
	Verfügbarkeit an Standorten in Echtzeit	Verfügbarkeit von Fahrzeugen in Echtzeit an Taxistandorten und Mietwagen-Stationen (Anzahl inklusive Fahrzeugtyp und Angaben zur Barrierefreiheit)	dynamisch	(Geo)JSON bzw. Geodaten gemäß INSPIRE-Vorgaben DATEX II	XML (DATEX II), GML	HTTPS, SOAP, REST, MQTT, WMS/WFS/OGC-API (nach INSPIRE-Vorgaben)
	Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten	Vertriebskanäle (Webseite, App, Verkaufsstellen), Erfüllungsmethoden, Zahlungsmethoden	statisch	JSON NeTeX (service level 3)	CSV, XML	HTTPS, REST
	mögliche dynamische Preisinformationen	Kalkulierter Preis gemäß individualisierter Anfrage	dynamisch	JSON nicht del.VO	CSV, XML	HTTPS, REST
	Verfügbarkeit von Fahrzeugen im Verkehr in Echtzeit und deren Auslastung	bei Ridepooling und Taxis: Geokoordinaten und Fahrzeugtyp von für eine Fahrt verfügbaren Fahrzeugen in Echtzeit	dynamisch	(Geo)JSON bzw. Geodaten gemäß INSPIRE-Vorgaben DATEX II	XML (DATEX II), GML	HTTPS, SOAP, REST, MQTT, WMS/WFS/OGC-API (nach INSPIRE-Vorgaben)

\* können ergänzend bereitgestellt werden oder alternativ zum geforderten Datenformat, bis dieses produktiv eingesetzt wird

\*\* es sind die für die jeweiligen Datenformate sinnvollen Protokolle / Schnittstellen / Webservices zu verwenden

Der Bundesrat hat zugestimmt.

## **Artikel 7**

### **Bekanntmachungserlaubnis**

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann den Wortlaut des Personenbeförderungsgesetzes in der vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

## **Artikel 8**

### **Inkrafttreten**

- (1) Dieses Gesetz tritt vorbehaltlich des Absatzes 2 am Tag nach der Verkündung in Kraft.
- (2) Artikel 4, 5 und 6 treten am Tag nach der Verkündung dieses Gesetzes in Kraft.

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen**

1. Im Verkehrssektor entstehen durch die Digitalisierung zunehmend Plattform-basierte Geschäftsmodelle, die eine bedarfsgerechte und gebündelte Vermittlung von Mobilitätsdienstleistungen möglich machen. Auf diese Weise entsteht die Möglichkeit, Fahrten und Fahrzeuge mit anderen, meist fremden Mitreisenden zu teilen. Durch Suchfunktionen und digitale Verknüpfung mehrerer Angebote können attraktive Angebote mit hoher Dienstleistungsqualität „on demand“ aufgebaut werden, die eine stärkere Flexibilisierung der Mobilität als der noch weitgehend fahrplangebundene Nahverkehr ermöglichen.

In den vergangenen Jahren haben viele neue digital basierte Angebote den Personenbeförderungsmarkt erreicht, die von der Echtzeitdarstellung des Fahrplans über den App-basierten Buchungs- und Bezahlprozess bis hin zu neuartigen flexiblen Bedienformen reichen. Zunehmend drängen On-demand-Verkehre mit Kleinbussen (bis zu 9-Sitzen) auf den deutschen Verkehrsmarkt. Per Smartphone-App können Fahrgäste ihre Fahrtwünsche unter Angabe des Abfahrts- und Ankunftsortes sowie der Anzahl der mitfahrenden Personen angeben. Ein Algorithmus berechnet sodann die individuelle Route des Busses und bündelt verschiedene Fahrtwünsche entsprechend dem angemeldeten Bedarf und integriert diese unmittelbar in das Navigationssystem des jeweiligen Fahrzeugs. Die Bezahlung erfolgt grundsätzlich digital über die App, wobei auch andere technische Lösungen denkbar sind (z. B. e-Ticketkompatibilität der Fahrzeuge, was eine Nutzung etwa mit einer Monatskarte ermöglichen würde).

Liegen die Voraussetzungen für eine genehmigungsfreie Personenbeförderung nicht vor, unterliegt die entgeltliche Beförderung von Personen den Bestimmungen des PBefG. Die gewerbliche Personenbeförderung ist dabei nur innerhalb der im PBefG geregelten Verkehrsarten Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Taxi oder Mietwagen zulässig und stellt diese unter Genehmigungsvorbehalt. Verkehrsarten, die umfassende öffentliche Pflichten (wie Tarifbindung, Betriebs- und Beförderungspflicht) treffen, sollen im Gegenzug an anderer Stelle von Privilegierungen profitieren. So wird ein Level-Playing-Field hergestellt. Die neuen digitalbasierten und bedarfsgerechten Mobilitätsangebote sind den gesetzlich vorgegebenen Verkehrsarten des PBefG nicht immer eindeutig zuzuordnen (sog. grauer Bereich). Sofern neue Mobilitätsangebote nicht lediglich zur praktischen Erprobung für eine Höchstdauer von vier Jahren zugelassen werden sollen, kann – statt einer Ablehnung – der beantragte Verkehr nach der Verkehrsart bzw. Verkehrsform genehmigt werden, denen er am meisten entspricht. Zwischen den einzelnen Genehmigungsbehörden in Deutschland besteht eine zum Teil divergierende Anwendungspraxis, die Unsicherheiten bei den Betreibern der neuen Mobilitätsdienste verursacht.

Vor diesem Hintergrund brauchen neue bedarfsgerechte digitale Mobilitätsangebote eine rechtssichere Genehmigungsgrundlage.

2. Für den Vollzug des Personenbeförderungsgesetzes sind die Länder bzw. die von den Ländern benannten Behörden (Genehmigungsbehörden, Aufgabenträger) zuständig. Mit dem Gesetz zur Änderung personenbeförderungrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) wurde das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gemäß § 66 PBefG verpflichtet, dem Deutschen Bundestag einen Bericht vorzulegen, ob die mit diesem Gesetz verfolgten Ziele erfüllt wurden. Das BMVI hat diesen Evaluierungsbericht am 13.02.2017 vorgelegt (BT-Drs. 18/11160). Grundlage des Berichtes waren u. a. die Stellungnahmen der Länder und der kommunalen Spitzenverbände sowie der Branchenverbände. Die im Rahmen der Evaluierung von den beteiligten Akteuren mitgeteilten Hinweise haben ergeben, dass einige Regelungen Schwierigkeiten in der Vollzugspraxis

bereiten und gesetzliche Klarstellungen notwendig machen. Der vorliegende Gesetzentwurf trägt diesen Hinweisen und den Erfahrungen der Vollzugspraxis im erforderlichen Maße Rechnung.

## **II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs**

Durch Änderungen des PBefG werden die Regelungen zum sachlichen Anwendungsbereich, zum Linienverkehr sowie zum Verkehr mit Taxen und Mietwagen angepasst. Insbesondere werden zwei neue Verkehrsformen eingeführt, die jeweils eigene Rechtsgrundlagen erhalten: Der „Linienbedarfsverkehr“ (§ 44) und der „gebündelte Bedarfsverkehr“ (§ 50) als neue Gelegenheitsverkehrsform. Zudem wird für Unternehmer im Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen und für Vermittler, die nicht Beförderer im Sinne des PBefG sind, eine Pflicht zur Bereitstellung statischer und dynamischer Mobilitätsdaten eingeführt, die insbesondere Zwecken der Aufsicht und Kontrolle durch die zuständigen Behörden dient. Die Änderungen sind dabei so ausgestaltet, dass zwischen den unterschiedlichen Beförderungsformen ein fairer Ausgleich gewahrt bleibt und die Länder und Kommunen entsprechende Steuerungsmöglichkeiten erhalten.

1) Zur Schaffung von Rechtssicherheit wird hinsichtlich des in § 1 PBefG geregelten sachlichen Geltungsbereichs klargestellt, dass auch die digitale Vermittlung von Fahrten, die selbst als Beförderungsleistung einzustufen ist, genehmigungspflichtig ist und somit den Regelungen des PBefG unterliegt (§ 1 Absatz 1a). Wann die digitale Vermittlung von Fahrten selbst als Beförderungsleistung einzustufen ist, wird klar definiert. Die reine Vermittlung von Fahrten, z. B. durch Taxizentralen, fällt künftig zwar in den Anwendungsbereich des PBefG, unterliegt aber nicht der Genehmigungspflicht (§ 1 Absatz 1).

2) Durch einen dynamischen Verweis in § 1 Absatz 2 Nummer 1 PBefG auf die Höhe der Wegstreckenentschädigung des § 5 Absatz 2 Satz 1 Bundesreisekostengesetz wird die genehmigungsfreie Mitnahme von Personen in Personenkraftwagen eindeutig festgelegt. Demnach ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen nicht genehmigungspflichtig und unterliegt nicht den Regelungen des PBefG, solange das Gesamtentgelt aller Fahrgäste den Höchstbetrag von 30 Cent pro zurückgelegten Kilometer nicht überschreitet. Dabei sind unverändert auch mittelbare Entgelte (wirtschaftliche Vorteile) zu berücksichtigen.

3) Es wird eine Pflicht für personenbefördernde Unternehmer im Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen sowie von Vermittlern solcher Leistungen zur Bereitstellung von statischen und dynamischen Mobilitätsdaten zu Aufsichts- und Kontrollzwecken eingeführt und um datenbasierte intelligente digitale Verkehrsdienste und einen effizienteren Verwaltungsvollzug zu ermöglichen. Der Begriff der „Mobilitätsdaten“ erfasst dabei jedenfalls Informationen über die Routen, Haltepunkte, Fahrpläne, Positionen in Echtzeit, Preise, Verfügbarkeit und Barrierefreiheit. Die Spezifika der Art und des Umfangs der bereitzustellenden Daten, der Art und Weise der Bereitstellung, der technischen Anforderungen etc. werden durch Rechtsverordnung festgelegt. Grundsätzlich sollen die Mobilitätsdaten über den NAP bereitgestellt werden, die zuständigen Verwaltungsbehörden erhalten die Möglichkeit, über den NAP auf die Daten der Unternehmer und Plattformbetreiber zurückzugreifen.

4)

Durch einen neuen § 44 PBefG wird die neue Verkehrsform „Linienbedarfsverkehr“ eingeführt, um eine reguläre Genehmigungsfähigkeit bedarfsgesteuerter Linienverkehre kommunaler und privater Verkehrsunternehmen unter dem Dach des Öffentlichen Personennahverkehrs sicherzustellen. Sie ist dem Linienverkehr zugeordnet und durch vorgegebene verkehrliche Merkmale gekennzeichnet. So muss die neue Verkehrsform innerhalb eines festgelegten Gebietes ohne festen Linienweg angeboten werden.

5) Um auch außerhalb des Öffentlichen Personennahverkehrs eine reguläre Genehmigungsfähigkeit neuartiger Pooling-Konzepte sicherzustellen, wird durch § 50 die neue Gelegenheitsverkehrsform „gebündelter Bedarfsverkehr“ eingeführt. Gebündelter Bedarfsverkehr darf

ausschließlich den Bestellmarkt bedienen und unterliegt nicht der Betriebs- und Beförderungspflicht. Diese Beförderungsleistung darf grundsätzlich nur in der Betriebssitzgemeinde bereitgehalten werden, für eine Bedienung in den an die Betriebssitzgemeinde angrenzenden Bezirken bedarf es des Einvernehmens der vom Bedienungsgebiet betroffenen Genehmigungsbehörden. Um die Auswirkungen der neuen Verkehrsform auf die vorhandenen Verkehre angemessen regulieren zu können, räumt § 50 den Landesregierungen oder – bei einer Übertragung der Verordnungsermächtigung – Kommunen Steuerungsmöglichkeiten ein. So besteht die Verpflichtung auf Grundlage einer bundesweit geltenden Methodik (Personenkilometer/Fahrzeugkilometer) eine zu erreichende Poolingquote für den Stadt- und Vorortverkehr festzulegen, um die Effizienz dieser Verkehre für den jeweiligen Verkehrsraum zu erreichen. Ferner kann ein Preiskorridor (Höchst- und Mindesttarife) festgelegt werden, wobei lediglich die Festlegung eines Mindestpreises zwingend ist, der einen hinreichenden Abstand zu dem jeweils im Öffentlichen Personennahverkehr geltenden Tarif gewährleistet. Die Genehmigung kann versagt werden, wenn durch die Ausübung des beantragten gebündelten Bedarfsverkehrs die Verkehrseffizienz im beantragten Bedienegebiet nicht mehr sichergestellt ist und hierdurch die öffentlichen Verkehrsinteressen beeinträchtigt werden. Hierbei sind die durch die zuständige Behörde bereits genehmigten Fahrzeuge im gebündelten Bedarfsverkehr sowie die festgesetzte Bündelungsquote zu berücksichtigen. Die Genehmigungsbehörde kann ferner die Beförderung von Personen im gebündelten Bedarfsverkehr nach § 50 Absatz 2 zeitlich oder räumlich beschränken, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern. Auch Vorgaben zu Sozialstandards können von der Genehmigungsbehörde gemacht werden. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, eine Rückkehrpflicht für das Fahrzeug des auftragslosen gebündelten Bedarfsverkehrs einzuführen.

6) Um das Taxigewerbe regulatorisch zu entlasten, wird den zuständigen Genehmigungsbehörden die Möglichkeit eingeräumt, die Taxitarifpflicht für den Bestellmarkt durch Einführung eines kommunal festgelegten Tarifkorridors (Höchst- und Mindestpreise) zu lockern sowie zu häufig frequentierten Zielen (Messe, Flughafen, Bahnhof etc.) Streckentarife festzulegen. Die Ortskundeprüfung für Taxifahrer wird abgeschafft und eine Pflicht zur Vorhaltung eines dem Stand der Technik entsprechenden Navigationsgeräts eingeführt. Dies schließt App-basierte Softwarelösungen ein, die eine dem Navigationsgerät vergleichbare Funktionalität bieten. Ferner wird im Fahrerlaubnisrecht ein sog. „Kleiner Fachkundenachweis“ für Taxifahrer eingeführt.

7) An der Rückkehrpflicht für auftragslose Mietwagen zum Betriebssitz wird festgehalten. Es wird jedoch die Möglichkeit geschaffen, die Rückkehrpflicht durch Festlegung weiterer Abstellorte ab einer bestimmten Distanz zum Hauptbetriebssitz näher auszugestalten. Um Rechtsunsicherheiten in Bezug auf die Interpretation der Norm zu vermeiden, wird die in § 49 Absatz 4 Satz 4 PBefG enthaltene buchmäßige Erfassung um die Möglichkeit einer elektronischen Erfassung von Auftragseingängen beim Unternehmer (nicht unmittelbar beim Fahrer) ergänzt. Auch App-basierte Auftragseingänge werden hierdurch *expressis verbis* ermöglicht.

Mit dem Gesetzentwurf sind außerdem Änderungen für die Genehmigungspraxis und Anpassungen mit Blick auf praxistauglichere Zuständigkeitsregelungen verbunden. Ferner wird klargestellt, dass die technischen Anforderungen des § 42b an Kraftomnibusse, die im Personenfernverkehr eingesetzt werden (Ausrüstung mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzer) im innerdeutschen, aber nicht im grenzüberschreitenden Linienverkehr gelten. Zusätzlich besteht geringfügiger redaktioneller Anpassungs- bzw. Änderungsbedarf wie Aktualisierungen von Verweisen auf EU-Recht. Beispielsweise bedarf es einer Anpassung des § 42b, da die dort in Bezug genommene Richtlinie 2001/85/EG inzwischen durch die UNECE-Regelung Nr. 107 ersetzt wurde. Es werden zwei neue Ordnungswidrigkeitstatbestände eingeführt (Verstoß gegen die Standplatzpflicht im Taxenverkehr gemäß § 47 Absatz 1 und Verstoß gegen die technischen Anforderungen an Kraftomnibusse gemäß § 42b).

### **III. Alternativen**

Keine.

1) Bei einem Verzicht auf das Regelungsvorhaben würden die unter I. beschriebenen Rechtsunsicherheiten und divergierende Genehmigungspraktiken bestehen bleiben, was zu einer erheblichen Belastung der Betreiber der neuen Mobilitätsdienste führen und damit eine Verbreitung und Nutzung dieser Dienste erschweren würde.

2) Ohne die gesetzlichen Klarstellungen und redaktionellen Anpassungen würden die Probleme in der Vollzugspraxis bestehen bleiben. Die Änderungen dienen somit der Klarheit und Rechtssicherheit.

### **IV. Gesetzgebungskompetenz**

Die Gesetzgebungskompetenz ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 22 (Straßenverkehr) des Grundgesetzes. Das Personenbeförderungsgesetz enthält den gesetzlichen Rahmen für den Marktzugang im gewerblichen Straßenpersonenverkehr. Die Unternehmen operieren häufig bundesweit. Unterschiedliche Regelungen durch einzelne Länder würden die Betreiber der neuen Mobilitätsdienste erheblich belasten und zu Schwierigkeiten bei Kontrollen führen. Eine bundesrechtliche Regelung ist deshalb zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit erforderlich. Die vorgenommenen Änderungen bewegen sich in diesem gesetzlichen Rahmen.

### **V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen**

Der Gesetzentwurf ist mit dem Recht der Europäischen Union und mit völkerrechtlichen Verträgen, die Deutschland abgeschlossen hat, vereinbar.

### **VI. Gesetzesfolgen**

#### **1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung**

Durch die gesetzlichen Klarstellungen trägt das Gesetz zur Rechts- und Verwaltungsvereinfachung bei.

#### **2. Nachhaltigkeitsaspekte**

#### **3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Die Regelungen dieses Gesetzentwurfs führen zu keinen zusätzlichen Haushaltsbelastungen auf Bundesebene. Auf der Länderebene können bei den für den Öffentlichen Personennahverkehr zuständigen kommunalen Aufgabenträgern in Abhängigkeit von den vor Ort im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung getroffenen Entscheidungen über die Ausschöpfung der durch diesen Gesetzentwurf geschaffenen Ausgestaltungs- und Steuerungsmöglichkeiten weitere Haushaltsauswirkungen entstehen.

Im Übrigen werden notwendige Klarstellungen im Gesetzestext vorgenommen. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand entstehen dadurch nicht.

#### **4. Erfüllungsaufwand**

Für die Wirtschaft ergibt sich ein Erfüllungsaufwand für Unternehmer aus der Pflicht, statische und dynamische Mobilitätsdaten zu ihren Dienstleistungen standardisiert öffentlich und maschinenlesbar über einen nationalen Zugangspunkt und bei Aufforderung auch den Verwaltungsbehörden direkt bereitzustellen, da hierfür die notwendigen Ortungsgeräte, IT-Strukturen und Mechanismen beschafft, eingerichtet und vorgehalten werden müssen. Durch die Pflicht zur Vorhaltung eines dem Stand der Technik entsprechenden Navigationsgerätes

entsteht für Taxiunternehmer zudem ein Erfüllungsaufwand in Abhängigkeit der jeweiligen Marktpreise für solche Geräte, wobei davon auszugehen ist, dass die ganz überwiegende Anzahl an Taxen bereits mit entsprechenden Navigationsgeräten ausgestattet ist. Im Übrigen kann auch eine gleichwertige App-basierte Softwarelösung genutzt werden, die über herkömmliche Smartphones nutzbar ist. Unternehmer neuer Bedienformen im Bereich geteilter Nutzungen haben zukünftig verstärkt auf die Harmonisierung ihrer Geschäftsmodelle und Algorithmen mit den kommunalen Vorgaben zu achten.

Weiterer Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft entsteht nicht. Die zusätzlichen Optionen für einen effizienteren Öffentlichen Personennahverkehr in Form eines Linienbedarfsverkehrs tragen zu einer effizienteren Erbringung des mit der Daseinsvorsorge einhergehenden Erfüllungsaufwands der Verkehrsunternehmen bei. Für den Erhalt der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung ist von Taxifahrern zukünftig keine Ortskundeprüfung mehr nachzuweisen, was zu einer verringerten Markteintrittshürde führt. Zwar wird ein „Kleiner Fachkundenachweis“ neu eingeführt. Dieser soll jedoch möglichst praxisorientierte Inhalte haben und vom Anforderungsniveau her keine hohen Hürden aufstellen. Die explizite Aufführung der Möglichkeit einer elektronischen Erfassung von Auftragseingängen beim Mietwagenunternehmer schafft Rechtssicherheit und verringert den Verwaltungs- und Organisationsaufwand des Gewerbes.

Der durch die Änderungen entstehende Mehraufwand für die auf Länderebene und kommunaler Ebene zuständigen Verwaltungsbehörden und Aufgabenträger hängt insbesondere von der Inanspruchnahme der eingeräumten Ausgestaltungs- und Steuerungsmöglichkeiten ab. Dies betrifft insbesondere die Möglichkeit der Festlegung eines Tarifkorridors für Taxen sowie die Möglichkeit der Einführung einer Rückkehrpflicht für auftragslose gebündelte Bedarfsverkehre nach § 50 PBefG. Zudem können die Entscheidungsträger zukünftig festlegen, welche Anforderungen und Pflichten der gebündelte Bedarfsverkehr zu erfüllen hat und ob eine mengenmäßige Beschränkung der genehmigungsfähigen Fahrzeuge erfolgen muss. Im Rahmen eines kommunenübergreifenden Genehmigungsverfahrens ist mit einem erhöhten Koordinierungsaufwand der zuständigen Genehmigungsbehörde zu rechnen, welche ihre Entscheidung im Einvernehmen mit den vom Bedienegebiet des gebündelten Bedarfsverkehrs betroffenen Genehmigungsbehörden trifft. Ein geringfügiger Erfüllungsaufwand der nach Landesrecht zuständigen Behörden dürfte sich auch durch die Einrichtung und Zurverfügungstellung eines verlustsicheren Servers für den Abruf statischer und dynamischer Mobilitätsdaten von Unternehmern und Plattformbetreibern ergeben.

## **5. Weitere Kosten**

Weitere Kosten löst das Vorhaben nicht aus.

## **6. Weitere Gesetzesfolgen**

Die gleichstellungspolitischen Auswirkungen wurden gemäß § 2 des Bundesgleichstellungsgesetzes (BGleG) und § 2 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien (GGO) anhand der Arbeitshilfe der Interministeriellen Arbeitsgruppe „Gender Mainstreaming bei der Vorbereitung von Rechtsvorschriften“ geprüft. Der Gesetzentwurf hat keine gleichstellungsspezifischen Auswirkungen.

Die demographischen Folgen und Risiken des Gesetzes wurden anhand des vom Bundesministerium des Inneren mit Schreiben vom 10.04.2014 übersandten „Demographie-Check“ geprüft. Das Gesetz hat keine direkten Auswirkungen auf die demografische Entwicklung in Deutschland. Das Vorhaben führt zu keinen finanziellen Belastungen (z.B. Steuer- oder Abgabenerhöhungen, Erhöhungen der Sozialversicherungsbeiträge) für künftige Generationen. Es sind auch keine Auswirkungen auf die zukünftige regionale Verteilung der Bevölkerung zu erwarten.

## **VII. Befristung; Evaluierung**

Eine Befristung des Gesetzes würde dem verfolgten Zweck der Schaffung von Rechtssicherheit für Anbieter plattformbasierter Mobilitätsangebote zuwiderlaufen und kommt daher nicht in Betracht.

Die fachliche und rechtliche Diskussion um die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes ist von der Unsicherheit geprägt, dass empirische Ergebnisse zur Akzeptanz und den Marktauswirkungen von gleichzeitig und gemeinsam genutzten Mobilitätsdienstleistungen / Shared Mobility Services bislang fehlen. Der Gesetzgeber trifft mit diesem Gesetzentwurf eine sachgerechte Abwägung zwischen einer maßvollen Fortschreibung bisheriger Regulierungsgrundsätze und der Notwendigkeit eines regulativen Gesamtkonzepts für die Modernisierung des Rechtsrahmens. Eine erste Überprüfung der aus den Änderungen resultierenden Wirkungen sowie des Kosten-Nutzen-Verhältnisses sollte erstmals nach Ablauf von zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Gesetzes erfolgen.

## **B. Besonderer Teil**

### **Zu Artikel 1 (Änderung des Personenbeförderungsgesetzes)**

Zu Nummer 1 (§ 1)

Zu Buchstabe a) (Absatz 1)

Geschäftsmodelle, die die reine Vermittlung von Verkehrsdienstleistungen zum Gegenstand haben und dem Fahrgast gegenüber nicht als Beförderer auftreten (z. B. Taxizentralen), fallen aufgrund der Ergänzung in Absatz 1 zwar künftig in den Geltungsbereich des PBefG. Eine Genehmigungspflicht ist hiermit aber nicht verbunden, denn wer Verkehrsdienstleistungen in diesem Sinne lediglich vermittelt, befördert keine Personen (§ 1 Absatz 1 in Verbindung mit § 2 Absatz 1). Er muss daher nicht im Besitz einer Genehmigung sein und ist kein Unternehmer im Sinne des PBefG. Zur Abgrenzung wird ergänzend auf die Ausführungen zu Buchstabe b) (Absatz 1a) verwiesen. Die Vorschriften des PBefG gelten für die reine Vermittlung nur, soweit dies ausdrücklich bestimmt wird (derzeit im Zusammenhang mit der verpflichtenden Bereitstellung von Mobilitätsdaten gemäß § 3a PBefG).

Zu Buchstabe b) (Absatz 1a)

Mit der Ergänzung in § 1 Absatz 1a wird unter Berücksichtigung der von der Rechtsprechung zum PBefG entwickelten Grundsätze klargestellt, dass auch die (digitale) Vermittlung von Fahrten, die selbst als Beförderungsleistung einzustufen ist, genehmigungspflichtig gemäß PBefG ist. Hintergrund sind Geschäftsmodelle neuer Mobilitätsanbieter, die mittels einer Software-Applikation (App) Kunden die Möglichkeit bieten, einen entgeltlichen Fahrdienst mit konzessionierten Mietwagen- oder Taxiunternehmer zu bestellen. Hierbei handelt es sich um digitale Vermittlungsdienste, die Fahrgäste und gewerbliche Personenbeförderungen durchführende Unternehmer mittels App zusammenbringen. Die Personenbeförderung führt nach gefestigter Rechtsprechung derjenige verantwortlich durch, der nach außen, also gegenüber den Fahrgästen als Vertragspartner auftritt, auch wenn er mit der faktischen Durchführung der Fahrt einen anderen konzessionierten Unternehmer beauftragt. Wer – sowohl von der vertraglichen als auch von der organisatorischen Seite betrachtet – die Personenbeförderung der Nutzer einer von ihm zur Verfügung gestellten App, angefangen von der Kunden-Werbung und deren Registrierung über die Vermittlung und Durchführung der Beförderung bis hin zu deren Bezahlung allein verantwortlich organisiert und kontrolliert, erfüllt alle Voraussetzungen, die einen selbst Personenbeförderungen durchführenden Unterneh-

mer kennzeichnen (BVerwG, Urteil vom 27.08.2015 – 3 C 14.14; OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 10.04.2015 – 1 S 96.14).

#### Zu Buchstabe c) (Absatz 2 Nummer 1)

Den Vorschriften des PBefG, insbesondere der Genehmigungspflicht nach § 2 PBefG, unterliegt grundsätzlich die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen unter anderem mit Kraftfahrzeugen (§ 1 Abs. 1 PBefG). Beförderungen mit Personenkraftwagen (Pkw) unterliegen dann nicht dem PBefG, wenn diese unentgeltlich sind oder das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 PBefG). Von dem Begriff Betriebskosten sind nur die variablen Kosten, wie etwa für Treibstoff, Öl und Reifenabnutzung umfasst. Fixe Kosten wie z. B. Steuern, Versicherungen oder Garagenmieten fallen nicht unter den Betriebskostenbegriff. Ob eine Beförderung in diesem Sinne entgeltlich ist, war nach bisheriger Rechtslage daher nach den Umständen des Einzelfalls (z. B. Treibstoffverbrauch) zu beurteilen und wurde von den Genehmigungsbehörden in der Verwaltungspraxis mit Blick auf die maßgebliche Betriebskostengrenze im Sinne von § 1 Absatz 2 Nr. 1 zum Teil unterschiedlich gehandhabt.

Mit dem dynamischen Verweis auf den in § 5 Absatz 2 Satz des Bundesreisekostengesetzes (BRKG) genannten Betrag (derzeit: 30 Cent) pro Fahrkilometer wird die genehmigungsfreie Personenbeförderung mit Personenkraftwagen bundeseinheitlich eindeutig festgelegt. § 1 Absatz 1 Satz 2 bleibt davon unberührt. Mit Gesamtentgelt ist nach wie vor die Summe der von mehreren Beförderten jeweils zu leistenden Einzelentgelte gemeint, die insgesamt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigen dürfen.

#### Zu Nummer 2 (§ 1a)

Die Einführung des neuen § 1a, wonach bei Anwendung des PBefG das Ziel der Umweltverträglichkeit zu berücksichtigen ist, trägt dem Bestreben, den Klimaschutz insbesondere im Verkehrsbereich zu stärken, nun auch im Personenbeförderungsrecht Rechnung. Dadurch werden die beteiligten Akteure (kommunale Aufgabenträger, Genehmigungsbehörden, Länder) stärker für eine nachhaltige und umweltorientierte Personenbeförderung im Geltungsbereich des PBefG sensibilisiert. Die kommunalen Aufgabenträger sind bereits nach geltender Rechtslage aufgefordert, neben Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes auch dessen Umweltqualität in einem Nahverkehrsplan zu definieren (§ 8 Absatz 3 Satz 2). Mit dem neuen § 1a erhält diese Regelungskompetenz zur Schaffung bzw. Weiterentwicklung eines umweltverträglichen Straßenpersonenverkehrs zusätzliche Bedeutung. Die in § 1a verankerte umweltpolitische Zielsetzung soll die Berücksichtigung von Umweltbelangen bei allen Verkehrsarten und -formen des PBefG befördern. So kann auch der gewerbliche Straßenpersonenverkehr einen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzzvorgaben im Verkehrssektor leisten.

#### Zu Nummer 3 (§ 2)

##### Zu Buchstabe a) (Absatz 1)

Hierbei handelt es sich an eine Anpassung aufgrund der neuen Regelung zum Linienbedarfsverkehr in § 44.

##### Zu Buchstabe b) (Absatz 1a)

Soweit Personenbeförderungen mit einem Kraftomnibus durch einen Nachunternehmer im Auftrag eines Unternehmers durchgeführt werden und hierfür ein Entgelt verlangt wird, besteht die Gefahr, dass die Anforderungen der europäischen Berufszugangsverordnung (Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrs-

unternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates ) nicht eingehalten werden. Um sicherzustellen, dass das PBefG den Vorgaben der genannten Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 entspricht, wird durch einen neuen Satz 2 klargestellt, dass in diesen Fällen der Nachunternehmer grundsätzlich eine Genehmigung nach diesem Gesetz besitzen muss, die die eingesetzten Fahrzeuge umfasst. Hiermit wird erreicht, dass ein Unternehmen bei allen entgeltlichen Beförderungen mit einem Omnibus die subjektiven Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 erfüllen muss und alle von ihm eingesetzten Omnibusse in die Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit einbezogen werden.

Mit dem neuen Satz 3 wird von den Ausnahmeregelungen in der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 Gebrauch gemacht.

#### Zu Nummer 4 (§ 3a)

Nach § 3 wird ein neuer § 3a eingefügt, durch den eine Pflicht für personenbefördernde und die Beförderungsleistung vermittelnde Unternehmer zur Bereitstellung von statischen und dynamischen Mobilitätsdaten eingeführt wird.

Hierdurch soll eine effektivere Kontrolle von Vorgaben des PBefG ermöglicht und so für einen fairen Wettbewerb unter den Verkehrsformen gesorgt werden. Ebenso kann die Nutzung entsprechender Daten der Anbieter von Beförderungsdienstleistungen Länder und Kommunen - etwa für die Verkehrslenkung - einen Beitrag für einen effizienteren und klimafreundlicheren Verkehr leisten. Dies ist vor dem Hintergrund der mit § 1a bezweckten regulatorischen Neuausrichtung des PBefG (Klimaschutz, Digitalisierung, Verbraucherschutz) zwingend erforderlich. Die Verkehrsträger-übergreifende Bereitstellung und Nutzarmachung aktueller Mobilitätsdaten ist nicht zuletzt notwendige Voraussetzung die Entwicklung datenbasierter, multimodaler Mobilitätsdienste weiter voranzutreiben. Die vorgenannten Gesichtspunkte erfordern in ihrer Gesamtschau grundsätzlich die Erfassung aller Mobilitätsanbieter im Anwendungsbereich des PBefG (das heißt Taxen, Mietwagen, Poolingfahrzeuge und den Öffentlichen Personennahverkehr).

Gemäß der delegierten Verordnung (EU) 2017/1926, deren nationale Durchsetzung die Bundesregierung aktiv vorantreibt, sind Verkehrs- und Reisedaten über einen Nationalen Zugangspunkt (National Access Point – NAP) zu publizieren. Seit Ende 201 erfolgt dies über den Mobilitäts Daten Marktplatz (MDM). Zwar bezieht sich die Verpflichtung innerhalb der delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 zur Datenbereitstellung für den NAP in einem ersten Schritt nur auf statische Daten. Allerdings eröffnet die delegierte Verordnung in einem zweiten Schritt auch die Möglichkeit zur Einbeziehung von Echtzeit-Daten durch die Mitgliedstaaten. Finnland hat von dieser Möglichkeit bereits umfassend Gebrauch gemacht.

Der neue § 3a stellt die hierfür erforderliche gesetzliche Grundlage dar; durch den neuen § 57 Absatz 1 Nummer 12 erhält das BMVI die notwendige Rechtsverordnungsermächtigung, um die in der Vorschrift enthaltenen Verpflichtungen näher auszugestalten und eine datenschutzkonforme Datenbereitstellung sicherzustellen. Dazu zählt auch, das Umfang, Bedürfnis und Auswirkungen dieser umfassenden Datenbereitstellungspflicht zeitnah einer Überprüfung durch die Bundesregierung unterzogen wird.

Der Begriff der „Mobilitätsdaten“ erfasst dabei mindestens Informationen über die Streckenführung, Haltepunkte, Fahrpläne, Positionen in Echtzeit, Preise einschließlich abgerechnete Fahrpreise, Verfügbarkeit und Barrierefreiheit. Die Spezifika der Art und des Umfangs der bereitzustellenden Daten, der Art und Weise der Bereitstellung, der technischen Anforderungen etc. werden durch Rechtsverordnung festgelegt. Dabei ist grundsätzlich auf die Einhaltung hoher Standards zu achten, insbesondere um Datenverlust oder Datenmanipulation vorzubeugen. Grundsätzlich sollen die Mobilitätsdaten über den NAP bereitgestellt werden, die zuständigen Verwaltungsbehörden (betrifft insbesondere die für die PBefG-Genehmigungen zuständigen Behörden) haben jedoch im Rahmen der Aufsicht auch die Möglichkeit, unmittelbar auf die Daten der Unternehmer, und Vermittler zurückzugreifen. Letz-

teres soll die zuständigen Behörden in die Lage versetzen, die verschiedenen Verkehrsarten effektiver kontrollieren (betrifft bspw. die Einhaltung der Rückkehrpflicht von Mietwagen) und für einen fairen Wettbewerb sorgen zu können.

Zu Nummer 5 (§ 8)

Zu Buchstabe a) (Absatz 3 Satz 1)

Durch die Ergänzung in Satz 1 wird der ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV nun die umweltverträgliche Bedienung gleichrangig an die Seite gestellt. Damit wird das Ziel der Umweltverträglichkeit in § 1a umgesetzt, um den Einsatz emissionsarmer Antriebe zu befördern.

Zu Buchstabe b) (Absatz 3a Satz 1)

Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach Absatz 3 Satz 1 obliegenden Aufgaben mit. Bei der Mitwirkung hat die Genehmigungsbehörde künftig neben dem Interesse an einer wirtschaftlichen, auch die umweltverträgliche Verkehrsgestaltung zu berücksichtigen. Die Ergänzung entspricht dem Ziel der Umweltverträglichkeit in § 1a.

Zu Nummer 6 (§ 8b Absatz 6)

Hierbei handelt es sich um eine sprachliche Anpassung.

Zu Nummer 7 (§ 9 Absatz 1)

Zu Buchstabe a) (Nummer 3a)

Die Ergänzung des § 9 Absatz 1 Nummer 3a ist durch die Einführung der neuen Verkehrsform Linienbedarfsverkehr ohne festen Linienweg nach § 44 erforderlich geworden.

Zu Buchstabe b) (Nummer 5)

Die Ergänzung in § 9 Absatz 1 Nummer 5 ist durch die Einführung der neuen Verkehrsform gebündelter Bedarfsverkehr in § 50 erforderlich geworden.

Zu Nummer 8 (§ 11)

Zu Buchstabe a) (§ 11 Absatz 3 Satz 2)

Die aktuelle Zuständigkeitsregelung in § 11 Absatz 2 ist auf Einzellinien zugeschnitten. Im Rahmen der Evaluierung der letzten PBefG-Novelle gemäß § 66 PBefG haben die Länder darauf hingewiesen, dass es bei der Anwendung dieser Zuständigkeitsregelung zu Problemen in der Vollzugspraxis gekommen ist (BT-Drs. 18/11160, S. 16). Mit der Einfügung von § 11 Absatz 3 Satz 2 wird den Praxiserfahrungen Rechnung getragen. Im Sinne einer einheitlichen Entscheidungsfindung ist es zweckmäßig, eine federführende Genehmigungsbehörde zu bestimmen. Die Festlegung der Federführung soll sich nach der Mehrzahl der Linien im Zuständigkeitsbereich einer Genehmigungsbehörde richten.

Zu Buchstabe b) (§ 11 Absatz 4 Satz 1)

Bei der Änderung von § 11 Absatz 4 Satz 1 handelt es um eine Folgeänderung.

Zu Nummer 9 (§ 12)

Zu Buchstabe a) (Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 Buchstabe c)

Bis zum 31. Dezember 2012 mussten die kommunalen Aufgabenträger in ihren Nahverkehrsplänen die Belange behinderter Menschen mit dem Ziel berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV eine „möglichst weitreichende Barrierefreiheit“ zu erreichen. Mit dem Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) wurde § 8 Absatz 3 neu gefasst und der Begriff der „möglichst weitreichenden“ Barrierefreiheit durch die „vollständige“ Barrierefreiheit ersetzt. Diese Änderung wurde in § 12 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c versehentlich nicht nachvollzogen. Dies wird nun nachgeholt.

Zu Buchstabe b) (Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 Buchstabe a)

Durch Einfügung der Nummer 3a wird sichergestellt, dass ein Antrag auf Erteilung der Genehmigung eines Linienbedarfsverkehrs nach § 44 eine Übersichtskarte über das Bedienungsgebiet und die bereits vorhandenen Verkehre, Art und Beschaffenheit der einzusetzenden Fahrzeuge sowie die Beförderungsentgelte und Bedienzeiten enthält. Diese Angaben sollen die Genehmigungsbehörde in die Lage versetzen, die Auswirkungen des bedarfsgesteuerten Linienverkehrs auf die bereits vorhandenen Verkehre abschätzen zu können und ggf. Genehmigungsaufgaben und -bedingungen zu erteilen.

Zu Buchstabe c) (Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 Buchstabe c)

Die Angabe dient dazu, das Bedienegebiet zu kennen.

Zu Buchstabe d) (Absatz 1 Satz 3)

Nach der geltenden Rechtslage beantragt der Unternehmer mit seinem Fahrplan auch die vorgesehenen Haltestellen (§ 12 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe a, § 40 Absatz 1 PBefG). Einen Versagungsgrund für eine beantragte Haltestelle enthält das Gesetz nur für den Fall, dass „der Verkehr auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes nicht eignen“ (§ 13 Absatz 2 Nummer 1 PBefG). In der Genehmigungspraxis ist es häufig zu Meinungsverschiedenheiten kommen, ob eine von dem Unternehmer beantragte Haltestelle aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit geeignet ist (s. BT-Drs. 18/11160, S. 22 f.). Die Entscheidung muss dann im Genehmigungsverfahren von der Genehmigungsbehörde getroffen werden, in deren Zuständigkeitsbereich die in Streit stehende Haltestelle nicht liegt.

Da es der Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens und der Entlastung der Genehmigungsbehörde dienen kann, soll der Fernbuslinienbetreiber künftig mit den zuständigen Stellen (z. B. Kommune oder privater Busbahnhofbetreiber) im Vorfeld klären, ob eine von ihm geplante Haltestelle verfügbar ist. Dabei wird es als ausreichend angesehen, wenn der Antrag wie bei den anderen allgemeinen Antragsinhalten in § 12 Absatz 1 PBefG entsprechende geeignete Unterlagen enthalten soll. Damit ist gewährleistet, dass der Antragsteller nur in besonderen Ausnahmefällen von der Vorlage der Unterlagen befreit ist. . So können in der Praxis Umstände vorliegen, bei denen nicht für alle beantragten Haltestellen entsprechende Unterlagen vorgelegt werden können, z. B. bei unklarer Eigentumslage der Haltestelle und/oder nicht geklärten Zuständigkeiten. Geeignete Unterlagen können z. B. eine schriftliche Bestätigung/Genehmigung oder ein entsprechender Nutzungsvertrag sein.

Zu Nummer 10 (§ 13 Absatz 5a)

§ 13 Absatz 5a stellt in Satz 1 klar, dass die Genehmigungsbehörde die Genehmigung versagen kann, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, dass die bereits vorhandenen gebündelten Bedarfsverkehre diese Verkehrsaufgaben bereits wahrnehmen und durch den beantragten Verkehr daher keine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung eintritt.

Hierbei sind auch Festlegungen zur Höchstzahl an genehmigungsfähigen Fahrzeugen zu berücksichtigen. Die Genehmigung kann somit auch versagt werden, wenn die von der zu-

ständigen Behörde festgesetzte zulässige Höchstzahl der genehmigungsfähigen Fahrzeuge für die Durchführung des gebündelten Bedarfsverkehrs bereits erreicht ist.

Eine mengenmäßige Beschränkung der genehmigungsfähigen Fahrzeuge (Kontingentierung) ist ein Eingriff, der die Freiheit der Berufswahl (Artikel 12 des Grundgesetzes, GG) beschneidet. Da dieser Eingriff an Merkmale außerhalb der Person anknüpft und nicht durch den Grundrechtsträger beeinflusst werden kann, handelt es sich hier um eine objektive Berufszulassungsbeschränkung, die höchste Stufe der Eingriffe in das Grundrecht nach Artikel 12 GG. Derartige Eingriffe sind nur dann verfassungskonform, wenn sie der Abwehr schwerwiegender Gefahren für überragend wichtige Gemeinschaftsgüter dienen.

In der Gesamtbetrachtung erscheint ein solcher Eingriff jedoch gerechtfertigt.

Mit der Regelung soll verhindert werden, dass durch eine unbeschränkte Zulassung gebündelter Bedarfsverkehre nachweisbar oder höchstwahrscheinlich das geregelte und effiziente Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsformen an sich und insbesondere auch die Funktionsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs als überragend wichtiges Gemeinschaftsgut (vgl. schon BVerfGE 11, 168, 184) bedroht wird. Darüber hinaus wird mit dieser Novelle neben der Gefahrenabwehr die Umweltverträglichkeit als weiteres Ziel im Personenbeförderungsgesetz ausdrücklich verankert. Wie dargelegt, soll diese Erweiterung der Schaffung bzw. der Weiterentwicklung eines umweltverträglichen Straßenpersonenverkehrs zusätzliche Bedeutung verschaffen. Die in § 1a verankerte umweltpolitische Zielsetzung soll die Berücksichtigung von Umweltbelangen bei allen Verkehrsarten und -formen des PBefG befördern. Als nunmehr gesetzlich verankertes Ziel bedeutet dies gleichzeitig, dass einer unbeschränkten Zulassung weiterer Fahrzeuge zum Markt in diesem Sinne Grenzen gesetzt sind.

Aus diesen Gründen ist der hier vorliegende Eingriff in Artikel 12 GG gerechtfertigt und damit als zulässig anzusehen.

Insgesamt steht der Genehmigungsbehörde bei ihrer Versagungsentscheidung ein weiter Ermessensspielraum zu, den sie sorgsam auszuüben hat. Hierzu gehört, dass sie im Rahmen der Antragstellung darauf hinwirkt, dass der Bewerber einen letztlich „genehmigungsfähigen“ Antrag stellt. Das heißt der Antragsteller muss im Verfahren auch stets die Möglichkeit erhalten, seinen Antrag zu korrigieren (z.B. die Anzahl der Fahrzeuge reduzieren).

Die Genehmigungsbehörde hat im Rahmen der Abwägungsentscheidung neben den vorgeannten Umweltverträglichkeitsbelangen auch räumliche oder zeitliche Beschränkungen, die die Genehmigungsbehörde gemäß § 50 Absatz 2 Satz 2 für den gebündelten Bedarfsverkehr festlegen darf, zu berücksichtigen. Entscheidend wird schließlich auch sein, ob die nach § 50 Absatz 3 Satz 1 durch den Aufgabenträger festzulegende Bündelungsquote durch die bereits zugelassenen Marktteilnehmer erreicht wird oder nicht. Auch hieraus kann sich die Situation ergeben, dass neuen Bewerbern den Zugang zum Markt verwehrt ist, weil die öffentlichen Verkehrsinteressen durch ein Unterschreiten der Bündelungsquote durch Bestandsverkehre bereits negativ berührt sind.

Zu Nummer 11 (§ 14 Absatz 5)

Bei der Anfügung des Satzes 2 in § 14 Absatz 5 mit dem Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) wurde versehentlich auf § 13 Absatz 2 Bezug genommen. Richtigerweise muss auf § 42a Satz 3 verwiesen werden, der Ausnahmen vom Verbot, Personen im Nahverkehrsbereich des ÖPNV zu befördern, zulässt. In diesen Fällen müssen ÖPNV-Unternehmen nach § 14 Absatz 5 Satz 2 angehört werden.

Zu Nummer 12 (§ 17 Absatz 1)

Zu Buchstabe a) (Nummer 7)

Durch die ergänzenden Vorgaben in Absatz 1 Nummer 7 muss die Genehmigungsurkunde bei Verkehrsangeboten im Sinne des § 44 (Linienbedarfsverkehr) auch das Bedienungsgebiet beschreiben, in dem der Verkehr betrieben wird. Dieses Gebiet muss nicht den gesamten Genehmigungsbezirk umfassen, sondern kann auf einen bestimmten Teil des Bezirks beschränkt werden. Aus Gründen der Rechtssicherheit und besseren Kontrollierbarkeit (gem. § 17 Absatz 4 Satz 2 kann die Genehmigungsbehörde eine Auflage zur Mitführung der Genehmigungsurkunde erteilen) soll sich das Gebiet, in dem der Linienbedarfsverkehr betrieben wird, unmittelbar aus der Genehmigungsurkunde ergeben.

Zu Buchstabe b) (Nummer 8)

Hier wird festgelegt, dass auch bei gebündelten Bedarfsverkehren die Genehmigungsurkunde das Gebiet beschreiben muss, in dem der Verkehr durchgeführt wird.

Zu Nummer 13 (§ 18 Absatz 1)

Nach geltender Rechtslage hat die Genehmigungsbehörde ein Verzeichnis aller Genehmigungen, die im ÖPNV für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr bestehen, im Amtsblatt der EU bekannt zu machen. Das (europäische) Amt für Veröffentlichungen hatte die Bekanntmachungen der Genehmigungsbehörden nach anfänglicher Zustimmung später abgelehnt. Im Bund-Länder-Fachausschuss (BLFA) Straßenpersonenverkehr wurde daher vereinbart, von einer Veröffentlichung im EU-Amtsblatt abzusehen und das Genehmigungsverzeichnis stattdessen auf der Homepage der jeweiligen Genehmigungsbehörde bekannt zu machen. In diesem Sinne sollte § 18 PBefG bei der nächsten Änderung des PBefG angepasst werden. Dies wird nun entsprechend umgesetzt.

Zu Nummer 14 (§ 20)

Zu Buchstabe a) (Absatz 1)

Die Möglichkeit, eine einstweilige Erlaubnis zu erteilen, besteht derzeit nur für den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen. Ursprüngliches Ziel der einstweiligen Erlaubnis war es, Verkehre, deren sofortige Einrichtung im öffentlichen Interesse geboten war und die nur vorübergehenden Zwecken dienen sollten, durch ein beschleunigtes Verfahren genehmigen zu können. Gedacht wurde an Fälle, in denen mangels anderweitiger Verkehrseinrichtungen für die Befriedung eines plötzlich auftretenden zeitweiligen Verkehrsbedürfnisses gesorgt werden muss (vgl. BT-Drs. 3/255 S. 28 i. V. m. Runderlass des Reichsverkehrsministers vom 27. August 1937 - RVBl. B S. 92). Inzwischen stellt die einstweilige Erlaubnis aber immer öfter auch sicher, dass bei nicht bestandkräftigen bzw. streitbefangenen Genehmigungsbescheiden im öffentlichen Interesse notwendiger Linienverkehr (weiter-)betrieben werden kann. Insbesondere bei Vergaben von ÖPNV-Verkehren im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 muss teilweise mit langwierigen Nachprüfungsverfahren gerechnet werden, die den Abschluss des Vergabeverfahrens verzögern.

Um eine drohende Unterbrechung des betroffenen Verkehrsdienstes zu verhindern, müssen bis dahin Notmaßnahmen gemäß Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergriffen werden. Dies kann z. B. in Form der Direktvergabe (an den bisherigen Beförderer) erfolgen. Die auslaufenden PBefG-Genehmigungen können dann gemäß § 20 Absatz 3 Satz 2 PBefG durch eine einstweilige Erlaubnis ersetzt werden. Diese Problematik ist auch für Straßenbahnverkehre relevant, insbesondere wenn diese als Linienbündel zusammen mit Busverkehren gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt vergeben werden. Momentan behelfen sich in diesen Fällen viele Genehmigungsbehörden mit der Erteilung einer befristeten PBefG-Genehmigung. Dies ist aber nicht zweckmäßig, denn die drohende Unterbrechung soll möglichst frühzeitig und effektiv abgewendet werden. Hierfür ist die einstweilige Erlaubnis nach ihrem Sinn und Zweck das geeignetere Mittel. Dies gilt unabhängig davon, ob ein Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen oder Straßenbahnen betroffen ist. Der Anwen-

dungsbereich der einstweiligen Erlaubnis wird daher auf Verkehre mit Straßenbahnen ausgedehnt.

Zu Buchstabe b) (Absatz 2 Satz 2 Nummer 5)

In Übereinstimmung mit § 17 Absatz 1 Nummer 7 muss sich auch bei Erteilung einer einstweiligen Erlaubnis das Bedienungsgebiet des bedarfsgesteuerten Linienverkehrs nach § 42 Absatz 2 unmittelbar aus dem Dokument ergeben.

Zu Nummer 15 (§ 23)

Zu Buchstabe a) (Absatz 1 neu)

Hierbei handelt es sich um eine strukturelle Änderung.

Zu Buchstabe b) (Absatz 2 und 3 neu)

Zu Absatz 2

Artikel 7 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr regelt die Entschädigung des Fahrgastes bei aus der Nutzung des Kraftomnibusses resultierenden Unfällen. Die Vorschrift findet gemäß Artikel 2 Absatz 1 bis 3 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 nur auf Linienverkehre mit einer Wegstrecke von 250 km und mehr und auf Gelegenheitsverkehre Anwendung. Nach Artikel 7 Absatz 2 Satz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 darf die Haftungshöchstgrenze bei Verlust oder Beschädigung von Gepäck nicht weniger als 1.200 Euro je Gepäckstück betragen.

Zu Absatz 3

Nach Artikel 17 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr haften Beförderungsunternehmer für von ihnen verursachte Verluste oder Beschädigungen von Rollstühlen und anderen Mobilitätshilfen oder Hilfsgeräten in Höhe des Wiederbeschaffungswertes bzw. der Reparaturkosten. Diese können unter Umständen auch mehr als 1.000 Euro betragen. Eine Verursachung liegt im Übrigen auch bei einfacher Fahrlässigkeit vor, so dass diesbezüglich ein Haftungsausschluss nicht zulässig ist.

Vor diesem Hintergrund muss § 23 entsprechend ergänzt werden.

Zu Nummer 16 (§ 31 Absatz 1)

Hierbei handelt es sich um eine redaktionelle Änderung.

Zu Nummer 17 (§ 39 Absatz 6)

Derzeit bestimmt sich die Zuständigkeit der Genehmigungsbehörde für die Zustimmung zu den Besonderen Beförderungsbedingungen nach § 11 PBefG. Diese Regelung knüpft, soweit eine Linie in mehreren Genehmigungsbezirken bzw. Ländern betrieben wird, an den Ausgangspunkt der jeweiligen Linie an. Dies führt insbesondere im liberalisierten Fernbuslinienverkehr dazu, dass verschiedene Genehmigungsbehörden in verschiedenen Ländern die Besonderen Beförderungsbedingungen eines Verkehrsunternehmens prüfen und genehmigen, mit der Folge, dass ggf. unterschiedliche genehmigte Versionen gültig sind. Da die Besonderen Beförderungsbedingungen im Regelfall nicht vom jeweiligen Linienverlauf abhängen, soll künftig diejenige Genehmigungsbehörde zuständig sein, in deren Bezirk der Unternehmer seinen Betriebssitz hat. Die zuständige Genehmigungsbehörde informiert die an der jeweiligen Linie beteiligten Genehmigungsbehörden über ihre Entscheidung. Bei Bedarf können besondere Regelungen, die nur für bestimmte Linien gelten sollen, entsprechend kenntlich gemacht werden. Sollte eine Änderung der Beförderungsbedingungen gemäß § 39 Absatz 6 Satz 4 PBefG erforderlich sein, kann die für die jeweilige Linie zuständige Geneh-

migungsbehörde dies bei der Genehmigungsbehörde, in deren Bezirk der Unternehmer seinen Betriebssitz hat, anmelden.

#### Zu Nummer 18 (§ 40 Absatz 2)

Nach aktueller Rechtslage bedürfen Fahrpläne und deren Änderungen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Hiervon ausgenommen sind Fahrplanänderungen, die wegen vorübergehender Störungen des Betriebs oder aus besonderen Anlässen vorgenommen werden und für einen Zeitraum von nicht länger als einen Monat gelten, sowie andere geringfügige Fahrplanänderungen (§ 40 Abs. 2 Satz 1 und 2 PBefG). In der Praxis kommt es häufiger vor, dass notwendige Bauarbeiten bzw. die eingerichteten Baustellen die Ursache von vorübergehenden Störungen des Betriebs darstellen und zeitweise Fahrplanänderungen erforderlich machen. Die Bauarbeiten bzw. Baustellen dauern oftmals länger als einen Monat. Mit der Änderung soll klargestellt werden, dass auch bei dieser Sachlage Fahrplanänderungen, die baustellenbedingt länger als einen Monat, aber maximal sechs Monate dauern, als geringfügig anzusehen sind. Die zeitliche Begrenzung von sechs Monaten wird insoweit als angemessen angesehen, um noch von einer „geringfügigen“ Fahrplanänderung im Sinne von § 40 Absatz 2 auszugehen, die ausnahmsweise von der Zustimmung der Genehmigungsbehörde ausgenommen ist.

#### Zu Nummer 19 (§ 42a)

Die Ergänzung in § 42a ist der Einführung eines neuen Tatbestandes „Linienbedarfsverkehr“ in § 44 geschuldet.

#### Zu Nummer 20 (§ 42b)

Im Zuge der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie im globalen Umfeld wurde mit der CARS21-Aktivität beschlossen, dass zukünftig keine parallelen Regelwerke für die technische Harmonisierung (EU und UNECE) nebeneinander bestehen sollen. Deshalb wurde festgelegt, dass eine Vielzahl von EU-Vorschriften im Rahmen der Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen durch UNECE-Regelungen ersetzt wird. Dies trifft auch auf die Richtlinie 2001/85/EG über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz zu: Mit der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit wurde zum 01.11.2014 die Richtlinie 2001/85/EG aufgehoben und durch die UNECE-Regelung Nr. 107 ersetzt. Damit ist für neue Genehmigungen von Kraftomnibussen die UNECE-Regelung maßgeblich. Da aber nicht auszuschließen ist, dass noch einige Zeit Neufahrzeuge mit einer Genehmigung nach der Richtlinie 2001/85/EG in den Markt kommen, muss auch weiterhin auf diese Richtlinie verwiesen werden.

Durch die Beschränkung des Geltungsbereichs der Vorschrift auf innerdeutsche Personenfernverkehre (einschließlich Kabotage) wird klargestellt, dass die Anforderungen nicht im grenzüberschreitenden Linienverkehr gelten. Dies betrifft sowohl grenzüberschreitende Verkehre innerhalb der Europäischen Union, bei denen ausschließlich die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt anzuwenden ist, als auch grenzüberschreitende Verkehre mit Drittstaaten. Beim Gewerbe und den Vollzugsbehörden hatte Unsicherheit bestanden, ob § 42b PBefG auch für den grenzüberschreitenden Linienverkehr Anwendung findet.

#### Zu Nummer 21 (§ 44)

Neue flexible Angebote können bestehende Angebote im ÖPNV ergänzen und verdichten oder unter bestimmten Bedingungen sogar ersetzen. Vor allem im ländlichen Raum oder in Randbezirken der Ballungsräume, wo die Nachfrage im Tagesverlauf stark schwankt oder generell niedrig ist, schränkt die Fokussierung auf liniengebundene Massenbeförderungsmittel zu sehr ein. Dem hat der Gesetzgeber durch die in § 8 Absatz 2 normierte – wenn auch nicht so explizit bezeichnete – Möglichkeit der flexiblen Bedienung Rechnung getragen. Dabei übernehmen sogenannte bedarfsgesteuerte Verkehre eine immer größere Rolle.

Diese Verkehre lassen sich kaum mehr den bisherigen Verkehrsarten und -formen eindeutig zuordnen. Rechts- und Planungsunsicherheit sind die Folge. Die Schaffung eines eigenständigen Genehmigungstatbestandes ist daher erforderlich. Dieser ist entsprechend seiner verkehrlichen Ausprägung als Linienbedarfsverkehr zu beschreiben, da er dem Linienverkehr ähnelt. Hierfür spricht, dass bereits heute die meisten typengemischten Verkehre als Linienverkehre beantragt und erbracht werden. Insoweit liegt es nahe, diesen Verkehr auch weiterhin ähnlich dem Linienverkehr auszugestalten. Für eine solche Einordnung spricht aber auch die verkehrliche Funktion der neuen Verkehrsform. Ohne an einen festen Fahrplan gebunden zu sein, erschließt der Verkehr die Fläche, um bestehende Linienverkehrsangebote zu ergänzen oder zu ersetzen. Dabei wird ausdrücklich klargestellt, dass für diese Verkehre ausschließlich die vom Aufgabenträger im Nahverkehrsplan oder in der Vorabbekanntmachung festgelegten Beförderungsentgelte und –bedingungen zur Anwendung kommen, wobei ein pauschaler Zuschlag für Beförderungen im Linienbedarfsverkehr erhoben werden kann.

Vor diesem Hintergrund enthält der neue § 44 eine Legaldefinition des Linienbedarfsverkehrs. Dieser Verkehr gilt per Definition als Linienverkehr. Als Linienverkehr ist diese Verkehrsform darüber hinaus dem ÖPNV nach § 8 Absatz 1 zuzuordnen. Das heißt: auch die Maßgaben an die Barrierefreiheit nach § 8 Absatz 3 finden Anwendung.

Die neue Verkehrsform muss innerhalb eines im Nahverkehrsplan ausgewiesenen Gebietes ohne festen Linienweg durchgeführt werden, wobei das gesamte festgelegte Gebiet erschlossen werden muss. Fahrtwünsche werden dabei - wie beim bedarfsgesteuerten Pooling im Gelegenheitsverkehr - gebündelt.

Die Festlegungen der Verpflichtungen bedürfen nach Art und Umfang einer Ausgestaltung durch den Aufgabenträger. Der Bundesgesetzgeber hat sich auf einen bundeseinheitlichen Rahmen zu beschränken. Der Ausgestaltung der vor Ort geltenden Anforderungen muss der Aufgabenträger im Rahmen seiner Planungen nachkommen. Hierzu bietet sich das Planungsinstrument des Nahverkehrsplans an.

Der Linienbedarfsverkehr unterliegt der Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht. Die Betriebspflicht (§ 21) sollte zeitlich und räumlich definiert werden und sollte Vorgaben für die einzusetzenden Fahrzeug- und Beförderungskapazitäten enthalten. Um eine bestmögliche Verzahnung der neuen und bestehenden Angebote im ÖPNV zu gewährleisten, sollten die Betriebszeiten aufeinander abgestimmt und die Kompatibilität der Tarife gewährleistet werden. Über die Beförderungspflicht (§ 22) wird die Allgemeinzugänglichkeit sichergestellt. Die bereits vorhandenen Verkehre sind – wie bisher – durch die öffentlichen Verkehrsinteressen geschützt. Dementsprechend kann eine Genehmigung eines Linienbedarfsverkehrs versagt werden, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dem entgegenstehen.

Zu Nummer 22 (§ 46)

Zu Buchstabe a) (Absatz 1)

Hierbei handelt es sich um eine redaktionelle Änderung.

Zu Buchstabe b) (2 Nummer 4)

Die Auflistung der zulässigen Gelegenheitsverkehrsformen in Absatz 2 wird durch Nummer 4 um die neue Gelegenheitsverkehrsform des gebündelten Bedarfsverkehrs nach § 50 ergänzt.

Zu Buchstabe c) (Absatz 3)

Neben der in § 46 Absatz 3 bereits vorgesehenen Doppel-Konzession für Taxenverkehr und den Mietwagenverkehr sollen in Orten bis 50.000 Einwohner auch Mehrfach-Konzessionen für den Taxenverkehr, den Mietwagenverkehr und den gebündelten Bedarfsverkehr ermöglicht werden, um das Mobilitätsangebot im ländlichen Raum zu verbessern. Daher wird in Absatz 3 die Verkehrsform des gebündelten Bedarfsverkehrs ergänzt. Bei erteilten Doppel- und Mehrfach-Konzessionen dürfen die unterschiedlichen Verkehrsformen nur nacheinander, nicht aber gleichzeitig durchgeführt werden. Von dieser Regelung ist jedwede Kombination der drei genannten Verkehrsformen erfasst. Überprüft werden kann dies anhand der gemäß § 3a verpflichtend bereitzustellenden Daten durch die Unternehmer und Vermittler über einen Abgleich der gefahrenen Strecken mit den abgerechneten Beförderungsaufträgen. Der Unternehmer hat für denselben Personenkraftwagen die Genehmigungen der jeweils betriebenen Verkehrsform einzuholen. Die Möglichkeit der Doppel- und Mehrfachkonzessionen dient den Unternehmen dazu, wirtschaftlich auskömmlich zu befördern. Es soll außerdem ein Anreiz gegeben werden, das insbesondere im ländlichen Raum knappe Mobilitätsangebot zu erhöhen und zu flexibilisieren, und die Abhängigkeit vom eigenen PKW zu verringern bzw. das Angebot für die dort lebenden Menschen ohne eigenen PKW zu erhöhen. Insbesondere ganz junge und ältere Menschen können hiervon besonders profitieren.

Zu Nummer 23 (§ 49)

Zu Buchstabe a) (Absatz 4 Satz 1)

Die ergänzende Nennung des gebündelten Bedarfsverkehrs nach § 50 dient der Abgrenzung des Mietwagenverkehrs zur neuen Gelegenheitsverkehrsform. Auf diese Weise wird durch Satz 1 klargestellt, dass Mietwagen, Taxen und gebündelte Bedarfsverkehre streng voneinander abzugrenzen sind. Grund für diese Abgrenzung das beschriebene unterschiedliche Rechte-Pflichten-Gefüge, denen die drei verschiedenen Gelegenheitsverkehrsformen unterliegen.

Zu Buchstabe b) (Absatz 4 Satz 3)

Hierbei handelt es sich um eine grammatikalische Korrektur.

Zu Buchstabe c) (Absatz 4 Satz 4)

Mit dem neuen Satz 4 wird der Genehmigungsbehörde die Möglichkeit eingeräumt, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen, in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsgebiet die Ausgestaltung der Rückkehrpflicht zu regeln und Ausnahmen zum Rückkehrort des Mietwagens ohne neuen Beförderungsauftrag zu genehmigen. Eine solche Ausnahmegenehmigung steht z.B. dann nicht den öffentlichen Verkehrsinteressen entgegen, wenn sich der Abstellort außerhalb des öffentlichen Verkehrsraums befindet, wie auf einem Betriebshof oder in einem Depot, und sich die Wegstrecke von Leerfahrten bei Rückkehr an geeignete andere Abstellorte als den Betriebssitz erheblich verkürzen würde. Damit kann die Regelung auch einen Beitrag zu Umweltschutz und Umweltverträglichkeit leisten.

Zu Buchstabe d) (Absatz Satz 5)

Bei der Änderung der Nummerierung des Satzes handelt es sich um eine strukturelle Anpassung.

Bei der Änderung des ersten Wortes handelt es sich um eine grammatikalische Anpassung.

Bislang war der Eingang eines Beförderungsauftrags beim Mietwagenunternehmer buchmäßig zu erfassen und die Aufzeichnung ein Jahr lang aufzubewahren. In der Praxis wird diese buchmäßige Erfassung der Beförderungsaufträge von den zuständigen Behörden teilweise

noch immer wörtlich genommen und eine handschriftliche Buchführung gefordert, obwohl auch eine digitale Erfassung zulässig ist, sofern eine manipulationssichere Software verwendet wird. Eine handschriftliche Buchführung kann insbesondere bei größeren Mietwagenunternehmen zu erheblichen Zeit- und Kostenbelastungen führen.

Um Rechtsunsicherheiten in Bezug auf die Interpretation der Norm zu vermeiden, wird die nun in Satz 5 enthaltene buchmäßige Erfassung um die Möglichkeit einer elektronischen Erfassung von Auftragseingängen ergänzt. Auch App-basierte Auftragseingänge werden hierdurch ermöglicht, sofern der Auftrag auf dem Server am Betriebssystem des Unternehmens eingeht und vom System gespeichert wird.

Zu Buchstabe e) (Absatz 4 Satz 6)

Bei der Änderung der Nummerierung des Satzes handelt es sich um eine strukturelle Anpassung.

Verwechslungen mit dem Taxen- und dem gebündelten Bedarfsverkehr sind zu vermeiden. Bei der Annahme von Beförderungsaufträgen darf der Besteller nicht darüber im Unklaren gelassen werden, dass er es mit einem Mietwagenunternehmen zu tun hat. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Kunde ausdrücklich ein Taxi oder einen gebündelten Bedarfsverkehr verlangt. Bei Vermittlung und Ausführung gilt es insbesondere die Rückkehrpflicht und deren Ausnahmen zu beachten, da es anderenfalls ebenfalls zu taxiähnlichem oder, je nach konkreter Ausgestaltung der Pflichten von Poolingverkehren vor Ort, zu einem dem gebündelten Bedarfsverkehr ähnelnden und damit verbotenen Mietwagenverkehr kommen kann. Auch das Bereithalten von Mietwagen darf nicht zur Verwechslung mit dem Taxen und dem gebündelten Bedarfsverkehr geeignet sein. Auch die Werbung für Mietwagenverkehr darf nicht zur Verwechslung mit dem Taxen oder gebündelten Bedarfsverkehr führen. Verboten sind insbesondere Hinweise durch Beschriftung, Inserate, Lautsprecher-, Rundfunk-, Kino- oder Fernsehwerbung, die den Anschein zu erwecken vermögen, es handele sich bei den angebotenen Verkehrsdiensten um Verkehr mit Taxen oder um gebündelten Bedarfsverkehr.

Zu Buchstabe f) (Absatz 4 Satz 7)

Bei der Änderung der Nummerierung des Satzes handelt es sich um eine strukturelle Anpassung.

Die Ergänzung betrifft lediglich die für den gebündelten Bedarfsverkehr gemäß § 27 Absatz 4 BOKraft (neu) vorgesehene Ordnungsnummer.

Zu Buchstabe g) (Satz 8)

Bei der Änderung der Nummerierung des Satzes handelt es sich um eine strukturelle Anpassung.

Zu Buchstabe h) (Absatz 5 neu)

Durch den neuen Absatz 5 wird es den Genehmigungsbehörden ermöglicht für Gemeinden mit großer Flächenausdehnung, Festlegungen zur Rückkehrpflicht sowie zu geeigneten Abstellorten von Mietwägen inklusive von Anforderungen an solche Orte zu treffen, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dies erfordern. Hierbei ist nach der gesetzlichen Vorgabe eine Mindestwegstrecke von 15 Kilometern zwischen Hauptsitz und Abstellort bzw. zwischen verschiedenen Abstellorten zu Grunde zu legen. Dieser bundesweit geltende Maßstab ist erforderlich, da an der Rückkehrpflicht bei Mietwagenverkehren grundsätzlich festgehalten werden soll.

Die Ermöglichung von landesspezifischen Ausnahmeregelungen dient dazu, im Einzelfall eine schnellere Verfügbarkeit von Mietwagen vor Ort sicherzustellen und unnötig weite und auch im Interesse des Klimaschutzes zu reduzierende Leerfahrten zu vermeiden.

Zu Nummer 24 (§ 50)

Mit der technischen Entwicklung der Vernetzung und Automatisierung entstehen neue Verkehrsformen, welche als Ride-Pooling, Ride-Sharing (Bedarfsgesteuerter Flächenbetrieb) oder auch als On-Demand-Verkehre bezeichnet werden. Sie sind durch eine vorherige Anmeldung eines Fahrtwunsches zumeist über eine webbasierte Plattform gekennzeichnet, die Mobilitätsnachfrage mit den Mobilitätsangeboten verknüpft. Hierdurch können gleichgerichtete Fahrtwünsche gebündelt werden, so dass ein sog. „gebündelter Bedarfsverkehr“ entsteht.

Neue Verkehrsarten oder Verkehrsmittel sind gemäß § 2 Absatz 7 PBefG nur im Einzelfall und für die Dauer von höchstens 4 Jahren genehmigungsfähig. Anstelle der Ablehnung einer Genehmigung kann gemäß § 2 Absatz 6 PBefG im Fall einer Beförderung, die nicht alle Merkmale einer Verkehrsart oder Verkehrsform erfüllt, eine Genehmigung nach den Vorschriften des PBefG erteilt werden, denen diese Beförderung am meisten entspricht, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.

Innovative Personenbeförderungskonzepte sind aber die Basis für intelligente Mobilität. Innovative Mobilitätskonzepte können sowohl angebots- als auch nachfrageseitig stark am Markt orientiert ausgestaltet werden. Mit dem Einsatz der neuen Mobilitätsangebote ist die Erwartung verbunden, dass durch die digitale Vermittlung von Angebot und Nachfrage eine höhere Effizienz des Verkehrs erreicht werden kann, weil durch die Bündelung von Fahrtwünschen bzw. Beförderungsaufträgen Individualfahrten entfallen.

Durch die Einführung der neuen Gelegenheitsverkehrsform wird nunmehr Rechtssicherheit in Bezug auf die Genehmigungserteilung geschaffen. Rechtssicherheit schafft Planungssicherheit und ermöglicht insoweit planbare Investitionen für flexible Bedienformen und geteilte Mobilitätsdienstleistungen

Vor diesem Hintergrund wird durch § 50 die neue Gelegenheitsverkehrsform des „gebündelten Bedarfsverkehrs“ eingeführt. In Absatz 1 Satz 1 wird dieser neuen Verkehrsform die Einzelsitzplatzvermietung ermöglicht, um Fahrtanfragen verschiedener Fahrgäste entlang ähnlicher Wegstrecken zu bündeln. Gebündelte Bedarfsverkehre dürfen ausschließlich den Bestellmarkt bedienen, sie unterliegen nicht der Betriebs- und Beförderungspflicht. Vor diesem Hintergrund legt § 50 einheitliche Rahmenregelungen für die neue Gelegenheitsverkehrsform fest, räumt den Genehmigungsbehörden jedoch die notwendigen Steuerungsmöglichkeiten ein, um die von den neuen Angeboten zu erfüllenden Standards vor Ort festlegen und die kommunalen öffentlichen Verkehrsinteressen berücksichtigen zu können.

Absatz 1 definiert den gebündelten Bedarfsverkehr als die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, bei der mehrere Beförderungsaufträge entlang ähnlicher Wegstrecken gebündelt ausgeführt werden, wobei der Unternehmer die Beförderung ausschließlich auf vorherige Bestellung ausführen darf. Eine Rückkehrpflicht besteht grundsätzlich nicht. Die Genehmigungsbehörde kann jedoch, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern, bestimmen, dass Fahrzeuge des gebündelten Bedarfsverkehrs nach Ausführung des Beförderungsauftrags unverzüglich zum Betriebssitz oder einen anderen geeigneten Abstellort zurückkehren müssen, es sei denn, sie haben vor der Fahrt oder während der Fahrt neue Beförderungsaufträge erhalten. Verwechslungen mit dem Taxen- und dem Mietwagenverkehr sind zu vermeiden. Bei der Vermittlung und Annahme von Beförderungsaufträgen darf der Besteller nicht darüber im Unklaren gelassen werden, dass er es mit dem Unternehmer eines gebündelten Bedarfsverkehrs zu tun hat. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Kunde ausdrücklich ein Taxi oder einen Mietwagen verlangt. Bei Ausführung gilt es insbesondere die kommunal geltenden Pflichten für gebündelten Bedarfsverkehr und deren Ausnahmen zu beachten. Auch das Bereithalten von gebündeltem Bedarfsverkehr darf nicht zur Verwechslung mit Taxen geeignet sein. Daher ist es dem Fahrer eines Fahrzeugs im gebündelten Bedarfsverkehr untersagt, sein Fahrzeug in taxiähnlicher Weise abzustellen, da der Wink- und Wartemarkt der Verkehrsform Taxi vorbehalten bleibt. Bei der elektronischen Buchung über eine App muss für den Kunden vor Fahrtantritt klar ersichtlich sein, welche Verkehrsform er gebucht hat. Auch die Werbung für gebündelte Bedarfsverkehre darf nicht zur Verwechslung mit dem Taxen- oder Mietwagenverkehr führen. Verboten sind insbesondere Hinweise durch Beschriftung, Inserate, Lautsprecher-, Rundfunk-, Kino- oder Fernsehwerbung, die den An-

schein zu erwecken vermögen, es handele sich bei den angebotenen Verkehrsdiensten um Verkehr mit Taxen oder Mietwagen.

Nach Absatz 2 dürfen Fahrzeuge im gebündelten Bedarfsverkehr grundsätzlich nur in der Gemeinde eingesetzt werden, in der der Unternehmer seinen Betriebssitz hat. Die Genehmigungsbehörde kann die Beförderung von Personen im gebündelten Bedarfsverkehr zeitlich und räumlich beschränken, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern. Sie kann, im Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden und dem Aufgabenträger auch die Beförderung außerhalb der Betriebssitzgemeinde gestatten und einen größeren Bezirk festlegen.

Absatz 3 regelt die Verpflichtung des Aufgabenträgers, im Stadt- und Vorortverkehr vom Aufgabenträger eine Bündelungsquote, d.h. eine Quote für den in einem bestimmten Zeitraum zu erreichenden Anteil an gebündelten Fahrten innerhalb des Gebietes, in dem der Verkehr durchgeführt wird, festzulegen, um die Verkehrseffizienz dieser Verkehre für den städtischen Verkehrsraum sicherzustellen. Diese Verpflichtung soll gewährleisten, dass durch die neue Verkehrsform tatsächlich eine Fahrtbündelung erreicht wird. Die Berechnung der Quote hat nach der bundesweit einheitlichen Methodik der Beförderungsleistung Personenkilometer/Fahrzeugkilometer zu erfolgen, wobei die Personenkilometer für die Entfernung stehen, die das Fahrzeug pro beförderte Person zurücklegt. Dabei sind als Fahrzeugkilometer nicht nur die Fahrgastkilometer, sondern auch die An- und Abfahrten zu werten. Der Vorteil dieser Art der Bündelungsquote liegt in ihrer trennscharfen Berechnung und Kontrollierbarkeit. Durch die genaue Wiedergabe der Auslastungsquote wird ein Anreiz zur Mitnahme von möglichst vielen Personen gleichzeitig gegeben, was zur Verkehrsreduzierung beiträgt. Lange Fahrten (etwa in Randgebiete) mit nur einem Fahrgast wirken sich besonders negativ auf die Quote aus. Zur Feststellung der Auswirkungen der Bündelungsquote auf die öffentlichen Verkehrsinteressen und die Umweltverträglichkeit hat der Aufgabenträger ein Monitoring durchzuführen. Hierbei sind insbesondere die Auslastung des Fahrzeuges (der Besetzungsgrad) sowie die zurückgelegten Wegstrecken (einschließlich der An- und Abfahrten) zu beobachten. Der Beobachtungszeitraum beträgt höchstens fünf Jahre nach Erteilung der Genehmigung.

Wird die festgelegte Bündelungsquote durch den genehmigten gebündelten Bedarfsverkehr nicht eingehalten, steht der Genehmigungsbehörde nach den Regelungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes das Recht zu, die erteilte Genehmigung zu widerrufen.

Absatz 4 eröffnet den Genehmigungsbehörden zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen die Möglichkeit, im Verordnungswege individuelle Anforderungen an den gebündelten Bedarfsverkehr einzuführen (Absatz 4 Nummer 1 bis Nummer 3). Bei der Entscheidung über die Einführung einer Rückkehrpflicht für die neue Gelegenheitsverkehrsform (Nummer 1) kommt der Genehmigungsbehörde ein genereller Handlungsspielraum zu. Sie hat darüber hinaus eine weitgehende Gestaltungsmöglichkeit, die Rückkehrpflicht an die jeweiligen lokalen Gegebenheiten und Bedürfnisse anzupassen und kann neben einer Rückkehr zum Betriebssitz auch eine Rückkehr zu anderen zugelassenen Stellen vorsehen (meint Betriebshöfe, Parkplätze, o.ä., die vom Aufgabenträger in einer kommunalen Satzung oder im Nahverkehrsplan näher definiert werden). Die Geltung dieser Regelungen beschränkt sich dann auf das Gebiet der jeweiligen Gebietskörperschaft.

Absatz 4 Nummer 2 gewährt der Genehmigungsbehörde die Möglichkeit nach ihrem Ermessen, auch in der Fläche oder im ländlichen Raum eine Bündelungsquote festzulegen.

Nach Absatz 4 Nummer 3 können Regelungen über Sozialstandards für das Fahrpersonal getroffen werden.

Zu Nummer 25 (§ 51 Absatz 1 Satz 2)

Zu Buchstabe a) (Absatz 1 Satz 2 Nummer 1)

Die in § 51 verordnete Preisregulierung für Taxen stellt hinsichtlich des Schutzbereichs des Artikel 12 Absatz 1 Satz 2 GG eine zulässige Regelung der Berufsausübung dar und bezweckt die Gewährleistung einer „angemessenen Gewinnspanne“ für das Taxigewerbe. Sie soll nach dem Ausdruck des gesetzgeberischen Willens über die Tarifpflicht gewährleistet werden. Die Notwendigkeit einer angemessenen Gewinnspanne wird damit begründet, dass der Taxiverkehr, als notwendige Ergänzung des sonstigen Angebotes des Öffentlichen Personennahverkehrs, selbst als öffentliches Verkehrsmittel einzustufen ist, soweit er den Linienverkehr ersetzt, ergänzt oder verdichtet (vgl. § 8 Absatz 2). Die regulierten Preise korrespondieren dabei mit der Regelung, dass nach §§ 51 Absatz 5, 39 Absatz 3 PBefG i.V.m. § 37 BOKraft im Pflichtfahrbereich der Taxen die festgesetzten Beförderungsentgelte nicht über- oder unterschritten werden dürfen. Dies soll im Interesse der Daseinsvorsorge einen ruinösen Preiswettbewerb verhindern und so das bestehende öffentliche Interesse an einer angemessenen und bezahlbaren Beförderungsmöglichkeit sicherstellen.

Mit der Preisregulierung wird u.a. der Erhalt eines funktionsfähigen Taxigewerbes geschützt, um dadurch ein ausreichendes Angebot an Taxen im jeweiligen Regulierungsbereich zu gewährleisten. Folglich dient die Preisregulierung auch dem Zweck, das wirtschaftliche Interesse des Taxiunternehmers und das Interesse der Allgemeinheit auf Gewährleistung sicherer, ausreichender und bezahlbarer Beförderungsmöglichkeiten soweit wie möglich in Einklang zu bringen. Es geht somit bei der Preisregulierung nicht um den Schutz des Taxigewerbes an sich, sondern um den Schutz übergeordneter Gemeinwohlinteressen bzw. der Sicherung der Daseinsvorsorge im Verkehrsbereich. Diesen Schutzzweck vor Augen, bestehen keine (verfassungs-)rechtlichen Bedenken gegen die Modifizierung der Preisregulierung, soweit der hiermit angestrebte Schutzzweck nicht anderweitig sichergestellt werden kann.

Die Regelungen über die Entgelttarife im Taxenverkehr, mit dem Beförderungen auf Bestellung durchgeführt werden (sog. Bestellmarkt), werden gelockert. Den Ländern bzw. bei Subdelegation den Kommunen wird die Möglichkeit gegeben, für diesen Bereich durch Rechtsverordnung Regelungen über Mindest- und Höchstpreise (Tarifkorridor) vorzusehen. Zudem soll neben der Festlegung von Grund-, Kilometer- und Zeitpreisen auch die Festlegung von Festpreisen für bestimmte Strecken zu häufig frequentierten Zielen (Flughafen, Bahnhof, Messe) regulär möglich sein, um die Preistransparenz für die Kunden auf diesen Strecken zu erhöhen. Da die Regelungen über den Tarifkorridor und die Festpreisregelung nur für den Bestellmarkt gelten sollen, werden diese Ausnahmen in einem eigenen Satz geregelt.

#### Zu Nummer 26 (§ 51a)

Absatz 1 des neuen § 51 a ermächtigt die Genehmigungsbehörde, für den Verkehr mit Mietwagen Regelungen zur Unterbindung des Anbietens von Leistungen zu nicht marktgerechten Preisen zu treffen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern. Hierbei können insbesondere Regelungen über Mindesttarife getroffen werden.

Hiermit soll sichergestellt werden, dass das Level-Playing-Field der Verkehrsarten erhalten bleibt.

Absatz 2 trifft eine Regelung für den gebündelten Bedarfsverkehr. Mit ihm wird die Genehmigungsbehörde verpflichtet, Mindestbeförderungsentgelte, die einen hinreichenden Abstand zu den Beförderungsentgelten des jeweiligen ÖPNV sicherstellen, festzusetzen. Mit Mindestbeförderungsentgelten kann sichergestellt werden, dass gebündelte Bedarfsverkehre nicht die Preise des ÖPNV unterbieten und damit dazu führen, dass bisherige Nutzer des ÖPNV zu gebündelten Bedarfsverkehren wechseln.

Mit der Möglichkeit zur Festlegung von Höchstbeförderungsentgelten erhält die Genehmigungsbehörde eine weitere Möglichkeit, um flexibel auf die verkehrlichen Gegebenheiten vor Ort reagieren bzw. diese aktiv steuern zu können.

Zu Nummer 27 (§ 53)

Hierbei handelt es sich um strukturelle Änderungen.

Zu Nummer 28 (§ 57 Absatz 1)

Zu Buchstabe a) (Nummer 11)

Hierbei handelt es sich um eine grammatikalische Anpassung aufgrund der Folgeänderung.

Zu Buchstabe b) (Nummer 12 neu)

In § 57 Absatz 1 Nummer 12 PBefG wird eine Verordnungsermächtigung aufgenommen, nach der das BMVI mit Zustimmung des Bundesrates die in § 3a genannte Verpflichtung zur Bereitstellung statischer und dynamischer Daten der Unternehmer und Vermittler näher ausgestalten kann. Diese Konkretisierung betrifft die Art und den Umfang der Daten, die Art und Weise der Bereitstellung, die Aktualität, die technische Anforderungen und die Interoperabilität von Daten, die Fristen und Übergangsfrieten für die Datenbereitstellung, die Nutzungsbedingungen, die Kontrolle der Einhaltung der Verpflichtung sowie die Sanktionierung und Bußgelder für den Verstoß gegen die Vorschriften der Rechtsverordnung. Durch die Konkretisierung soll eine datenschutzkonforme Bereitstellung von Mobilitätsdaten sichergestellt werden.

Die Konkretisierung der in § 3a genannte Verpflichtung zur Datenbereitstellung erfolgt durch Verordnung, um eine dynamische Handhabung sowie eine einfache und zügige Anpassung zu ermöglichen, wenn sich bspw. Daten- oder Interoperabilitätsstandards ändern sollten.

Zu Nummer 29 (§ 61 Absatz 1 Nummer 3)

Zu Buchstabe a) (Buchstabe b)

Um einen wirksamen Sanktionsmechanismus für den Verstoß eines Unternehmers oder Vermittlers gegen die in § 3a verordnete Pflicht zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten einzuführen, wird in Buchstabe b) ein neuer Ordnungswidrigkeitstatbestand eingeführt, nach dem die Zuwiderhandlung der Vorschrift mit einer Geldbuße bis zu 10.000 Euro geahndet werden kann, vgl. § 61 Absatz 2. Der Höchstbetrag von 10.000 Euro ist dabei vor allem für besonders schwerwiegende Fälle vorgesehen, etwa bei mehrfach wiederholter oder planmäßiger Missachtung der Bereitstellungspflicht.

Zu den Buchstaben b) bis e)

Hierbei handelt es sich um Folgeänderungen.

Zu Buchstabe f)

§ 47 Abs. 1 Satz 1 PBefG enthält das bundesgesetzliche Gebot, Taxen nur an behördlich zugelassenen Stellen bereitzuhalten (Standplatzpflicht). Im PBefG gibt es bisher keinen Bußgeldtatbestand für Verstöße gegen die Standplatzpflicht von Taxen gemäß § 47 Abs. 1 Satz 1 PBefG. Regelungen aufgrund kommunaler Taxiordnungen (z. B. München) sind nach dem Urteil des BVerwG vom 22. Januar 2020 (BVerwG 8 CN 2.19) nicht möglich, da das PBefG keine entsprechende Ermächtigung zur Regelung einer Standplatzpflicht durch Rechtsverordnung beinhaltet. Dies hat zur Folge, dass Verstöße gegen die Standplatzpflicht nicht mehr aufgrund kommunaler Regelungen geahndet werden können. Die gesetzliche Pflicht, Taxen nur an behördlich zugelassenen und entsprechend gekennzeichneten Stellen bereitzuhalten, sichert einen reibungslosen Verkehrsfluss und verhindert das ungeordnete Bereithalten von Taxen an erfahrungsgemäß geschäftsgünstigen Stellen (Urteil BVerwG vom 22.01.2020 Rdn. 14 m. w. N.). Aufgrund der Notwendigkeit in der Praxis, Verstöße gegen die in § 47 Absatz 1 Satz 1 PBefG normierte Standplatzpflicht ahnden zu können, wird nun ein entsprechender Bußgeldtatbestand geschaffen.

Zu Buchstaben g) und h)

Hierbei handelt es sich um Folgeänderungen.

Zu Buchstabe i)

Die Nichteinhaltung der Regelung in § 42b PBefG ist zurzeit nicht bußgeldbewehrt. Mit der Einführung dieses neuen Bußgeldtatbestandes wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die gemäß § 62 Absatz 3 PBefG geltenden Übergangsfristen für die Geltung von § 42b PBefG (01.01.2016 für erstmals zum Verkehr zugelassene Kraftomnibusse; 31.12.2019 für alle Kraftomnibusse), innerhalb derer die Unternehmer sich auf die technischen Anforderungen einstellen konnten, nunmehr abgelaufen sind.

Zu Nummer 30 (§ 64b)

Die Ergänzung um den Betrieb gebündelter Bedarfsverkehre stellt sicher, dass die seit 01.01.2020 bestehende Möglichkeit der Länder, im Landesrecht im Bereich des Taxen- und Mietwagenverkehrs Vorschriften in Bezug auf die Fahrzeugemissionen regeln zu können, auch für die gebündelten Bedarfsverkehre gilt. Sie dient somit dem Umwelt- und Klimaschutz.

Zu Nummer 31 (§ 64c)

Die Vorgaben nach Absatz 1 zur Verfügbarkeit barrierefreier Fahrzeuge haben sich auf den jeweiligen Unternehmer zu beziehen. Die Quote an vorzuhaltenden barrierefreien Fahrzeugen gilt ab einer Anzahl von 20 Fahrzeugen und wird durch den bundesweit geltenden einheitlichen Richtwert auf 5 Prozent je Unternehmer festgelegt. Ein solcher Wert erscheint vor dem Hintergrund, behinderten oder mobilitätseingeschränkten Menschen gleichberechtigte Teilhabe am Markt für Personenbeförderungsdienstleistungen zukommen zu lassen, angemessen. Diese Regelungen eröffnen den Genehmigungsbehörden die Möglichkeit, die Genehmigung mit entsprechenden Auflagen zu verknüpfen (vgl. § 15 Absatz 3 Satz 1 PBefG) und die Genehmigung bei Nichterfüllung der Auflagen gem. § 49 Absatz 2 Nummer 2 VwVfG mit Wirkung für die Zukunft zu widerrufen.

Entsprechend § 62 Absatz 2 ist es den Genehmigungsbehörden gestattet, für ihren Zuständigkeitsbereich abweichende Regelungen zu treffen.

Eine Evaluierung nach einem Zeitraum von etwa 5 Jahren wäre sinnvoll. Eine verpflichtende Festlegung erscheint jedoch nicht erforderlich.

Zu Nummer 32 (§ 65)

Die Richtlinien, auf die § 65 Bezug nimmt, sind inzwischen aufgehoben, ersetzt, neugefasst oder geändert worden, so dass eine entsprechende Anpassung erforderlich ist.

## **Zu Artikel 2 (Änderung des Regionalisierungsgesetzes)**

Um auch in ländlichen Regionen oder städtischen Randlagen, die generell oder tageszeitlich bedingt mit Angeboten des Öffentlichen Personennahverkehrs unterversorgt sind, Mobilität für die Bevölkerung zu ermöglichen oder zu verbessern, sollen verstärkt Taxenverkehre zum Einsatz kommen und auf Grundlage des Regionalisierungsgesetzes (RegG) mit Regionalisierungsmitteln finanziert werden.

## **Zu Artikel 3 (Änderung des Straßenverkehrsgesetzes)**

Zu Nummer 1 (§ 2 Absatz 3 Satz 4 und § 2 Absatz 13 Satz 1)

Die Ortskundeprüfung für Taxifahrer als Voraussetzung für den Erwerb der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung im Fahrerlaubnisrecht wird abgeschafft. Angesichts des vermehrten Einsatzes von Navigationsinstrumenten im Taxiverkehr verlieren die bislang erforderlichen Ortskenntnisse des Taxifahrers zunehmend an Bedeutung. Navigationssysteme sind bei entsprechender technischer Ausstattung nach allgemeiner Erfahrung grundsätzlich geeignet, die Ortskunde des Taxifahrers zu ersetzen. Der Taxifahrer soll aber künftig für den Erwerb der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung nachweisen, dass er die im Taxiverkehr erforderliche Fachkunde besitzt. Hierfür sind § 2 Absatz 3 und 13 StVG zu ändern und in Folge § 48 Absatz 4 Nummer 7 der Fahrerlaubnis-Verordnung.

#### **Zu Artikel 4 (Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV))**

Zu Nummer 1 bis Nummer 3

Das erfolgreiche Bestehen der Ortskundeprüfung für Taxifahrer als Voraussetzung für den Erwerb der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung gemäß § 48 Absatz 4 Nummer 7 FeV wird abgeschafft. Angesichts des vermehrten Einsatzes von Navigationsinstrumenten im Taxiverkehr verlieren die bislang erforderlichen Ortskenntnisse des Taxifahrers zunehmend an Bedeutung. Navigationssysteme sind bei entsprechender technischer Ausstattung nach allgemeiner Erfahrung grundsätzlich geeignet, die Ortskunde des Taxifahrers zu ersetzen. Der Nachweis entsprechender Ortskenntnisse muss somit nicht mehr zur Bedingung für die Erlangung der besonderen Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung gemacht werden. Den Interessen der Fahrgäste wird durch die in der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr („BOKraft“) neu eingeführte Pflicht zur Vorhaltung eines dem Stand der Technik entsprechenden Navigationsgerätes angemessen Rechnung getragen.

In § 48 Absatz 4 Nummer 7 Fahrerlaubnis-Verordnung wird ein Fachkundenachweis eingeführt, mit dem der Taxifahrer künftig als Voraussetzung für den Erwerb der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung belegen muss, dass er die zum Führen eines Taxis notwendige Fachkunde besitzt (insbesondere in Bezug auf Verkehrssicherheitsaspekte wie z. B. Kenntnisse der Unfallverhütungsvorschriften, besondere Kindersicherungspflichtregeln im Taxiverkehr oder Überfallsicherheit). Dieser neue Qualifikationsnachweis soll dabei möglichst praxisorientierte Inhalte haben und vom Anforderungsniveau her keine hohen Hürden aufstellen („Kleiner Fachkundenachweis“). Wie zuvor bei der Ortskundeprüfung kann auch der Nachweis der erforderlichen Fachkunde durch eine Bescheinigung einer geeigneten Stelle geführt werden, die die zuständige oberste Landesbehörde, die von ihr bestimmte Stelle oder die nach Landesrecht zuständige Stelle bestimmt. Die Fahrerlaubnisbehörde kann die Fachkundeprüfung auch selbst durchführen.

#### **Zu Artikel 5 (Änderung der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr – BOKraft)**

Zu Nummer 1 (Inhaltsübersicht)

Die Änderungen der Angaben innerhalb der Inhaltsübersicht resultieren aus den Änderungen innerhalb des Verordnungstextes.

Zu Nummer 2 (§ 27)

Zu Buchstabe a) (Absatz 3)

Um vor allem nach außen hin eine eindeutige Erkennbarkeit von Mietwagen sicherzustellen ist bei Mietwagen an der rechten unteren Ecke der Heckscheibe ein nach außen und innen wirkendes Schild nach Anlage 3a mit der Ordnungsnummer anzubringen, die die Genehmigungsbehörde erteilt hat. Neben der durch § 3a PBefG eingeführten Möglichkeit zur Über-

prüfung von Mietwagen anhand von (Echtzeit-)Daten soll dieses Schild eine zusätzliche Überprüfungsmöglichkeit ermöglichen, indem es dem kontrollierenden Ordnungsbeamten vor Ort eine eindeutige Identifikation als Mietwagen erlaubt und diesen hierdurch in die Lage versetzt, etwaige Pflichtverstöße (etwa den Verstoß gegen die Rückkehrpflicht) zu ahnden.

Die Länder haben weiterhin die Möglichkeit, entsprechende Ausnahmen zu ermöglichen, vgl. § 43 Absatz 1 Satz 1 BOKraft, um Kunden die Anmietung von Fahrzeugen (insbesondere aus dem Luxussegment) zu ermöglichen, die nicht als Mietwagen erkennbar sind (bspw. Stretch-Limousine).

Zu Buchstabe b) (Absatz 4)

Auch die eindeutige Erkennbarkeit von Fahrzeugen des gebündelten Bedarfsverkehrs nach § 50 PBefG wird durch die Pflicht zur Anbringung eines nach außen und innen wirkendes Schild nach Anlage 3b sichergestellt, um Ordnungsbeamten eine eindeutige Identifikation vor Ort und hierdurch die Ahndung von Pflichtverstößen zu ermöglichen.

Zu Nummer 3 (§ 28)

Zu Buchstabe a)

Mittlerweile verfügen App-basierte Systeme zu Fahrpreisermittlung und –anzeige über die gleichen Funktionen wie das eingebaute klassische Fiskaltaxameter und sind diesem gleichwertig. Daher soll auch deren Nutzung, bei entsprechender Zulassung unter Beachtung der Vorschriften des Eichrechts, möglich sein.

Zu Buchstabe b)

Die Änderung stellt eine redaktionelle Änderung dar.

Zu Nummer 4 (§ 28a)

Da § 48 Absatz 4 FeV (neu) für Taxifahrer keinen Nachweis einer Ortskundeprüfung mehr fordert, wird für Taxiunternehmer durch Satz 1 eine Pflicht zum Vorhalten eines dem Stand der Technik entsprechenden Navigationsgerätes in den eingesetzten Kraftfahrzeugen eingeführt, um eine gut funktionierende und zuverlässige Beförderungseinrichtung zu gewährleisten. Dabei fallen auch App-basierte Softwarelösungen (z.B. Google Maps) unter den Begriff des dem Stand der Technik entsprechenden Navigationsgeräts. Der Verbraucherschützende Zweck dieser Regelung liegt im Interesse der Fahrgäste, sich auch ohne nachgewiesene Ortskundeprüfung durch den Fahrer darauf verlassen zu können, dass dieser den Transport zu möglichen Zielorten wie Hotels, Sehenswürdigkeiten oder Firmen, deren Adresse der Fahrgast ggf. nicht kennt, sicher und schnell ermöglicht.

Navigationssysteme sind nach allgemeiner Erfahrung grundsätzlich geeignet, diesem Zweck nachzukommen und damit in der Lage, die grundsätzlich kürzeste und günstigste Streckenführung anzuzeigen. Auch kann unterstellt werden, dass bei zunehmender Integration von Echtzeitdaten bzgl. verkehrsbelasteter Straßen, Straßensperrungen, etc. Navigationssysteme den Ortskenntnissen eines menschlichen Fahrers überlegen sind. Die Kenntnislücke einer zuverlässigen Auswahl der kürzesten und schnellsten Routenführung, die seither der ortskundige Fahrer zu schließen hatte, wird mit der weiteren Entwicklung von Navigationssystemen zunehmend geringer. Dies betrifft in besonderem Maße die Stauumfahrung und Meidung verkehrsbelasteter Straßen, welche mit Hilfe moderner Navigationsgeräte mit Zugriff auf Echtzeit-Mobilitätsdaten zunehmend effektiver erfolgen können.

Navigationssysteme können zudem grundsätzlich auch zu einer Erhöhung des Verbraucherschutzes und zum Abbau von Informationsasymmetrien für die Verbraucher führen, indem der Routenverlauf bei Fahrtantritt objektiv feststeht und dem Fahrgast entweder im Rahmen des fahrzeugeigenen Navigationssystems angezeigt wird oder eine Nachverfolgbarkeit auf dem eigenen Smartphone im Rahmen einer App gewährleistet ist.

Der Mindeststandard der durch die Geräte zu erfüllenden technischen Anforderungen und Funktionen („Stand der Technik“) wird in den Nummern 1 – 4 festgelegt. Dies ermöglicht eine dynamische Handhabung und zügige Anpassung durch eine Änderung der BOKraft. Die benannten Funktionen der echtzeitdatenbasierten Streckenführung, der Echtzeit-Staumeldung, der Stau- und Sperrungsumfahrung sowie des umfassenden Sonderzieleverzeichnisses stellen auch ohne vertiefte Ortskenntnisse des Fahrers eine zügige und zuverlässige Abwicklung der Beförderung sicher.

Zu Nummer 5 (§ 30)

Zu Buchstabe a) (Absatz 1 Satz 2)

Mittlerweile verfügen App-basierte Systeme zur Ermittlung der gefahrenen über die gleichen Funktionen wie der klassische im Mietwagen anzubringende Wegstreckenzähler und sind diesem gleichwertig. Daher soll auch deren Nutzung, bei entsprechender Zulassung unter Beachtung der Vorschriften des Eichrechts, möglich sein.

Zu Buchstabe b) (Absatz 1 Satz 3)

Die Änderung stellt eine redaktionelle Änderung dar.

Zu Nummer 6 (§ 31)

Zu Buchstabe a) (Überschrift)

Bei der Ergänzung der Überschrift handelt es sich um eine inhaltliche Folgeänderung, die sich aus der Neufassung des § 46 Absatz 3 PBefG ergibt. Letzterer ermöglicht nunmehr auch Mehrfach-Konzessionen für den Taxenverkehr, den Mietwagenverkehr und den gebündelten Bedarfsverkehr nach § 50 PBefG, so dass die Geltung des § 31 BOKraft auch für diese Konstellationen sicherzustellen ist.

Zu Buchstabe b) (Absatz 1)

Zu Buchstabe aa) (Satz 1)

Hierbei handelt es sich um Folgeänderungen, die sich aus der Neufassung des § 46 Absatz 3 PBefG ergeben. Auch für Fahrzeuge, die für den Taxenverkehr und den Mietwagen- oder den gebündelten Bedarfsverkehr oder aber für alle drei der genannten Gelegenheitsverkehrsformen genehmigt sind, gelten die Bestimmungen der §§ 25 bis 30.

Zu Buchstabe bb) (Satz 2)

Durch den neuen Satz 2 wird festgelegt, dass im Falle einer Doppelkonzession für den Mietwagenverkehr und den gebündelten Bedarfsverkehr die §§ 25, 27 Absatz 3 und 4 und § 30 gelten.

Zu Buchstabe cc) (Satz 3)

Hierbei handelt es sich um eine strukturelle Anpassung. Da nach Einführung des § 27 Absatz 3 und 4 BOKraft auch Mietwagen und gebündelte Bedarfsverkehre eine Ordnungsnummer zeigen müssen, ist es sachdienlich, nur das auf dem Dach befindliche Taxischild bei der Ausführung einer Mietwagen- oder Poolingfahrt abnehmen zu müssen. Bei Mehrfachkonzessionen soll es den Fahrern erlaubt sein, die Ordnungsnummern für die genehmigten Gelegenheitsverkehrsformen in der Heckscheibe zu belassen und zu zeigen. Die Überprüfung der Einhaltung der mit den verschiedenen Verkehrsformen einhergehenden Pflichten ist durch die verpflichtende Übermittlung von Echtzeitdaten durch den Unternehmer sichergestellt.

Zu Nummer 7 (§ 37 Absatz 1)

Hierbei handelt es sich um eine Anpassung an die Einführung des § 51 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a PBefG und die sich daraus ergebende Möglichkeit des Unternehmers, Beförderungsentgelte im Rahmen eines festgelegten Tarifkorridors frei zu bestimmen.

#### Zu Nummer 8 (Anlage 3a)

Durch Anlage 3a wird das gemäß § 27 Absatz 3 in Mietwagen anzubringende Ordnungsnummer-Schild definiert: Abmessungen und Beschriftung des Schildes gleichen denen des Ordnungsnummer-Schildes für Taxen, vgl. Anlage 3. Die Farbe der Schrift ist weiß, die Farbe des Untergrunds ist blau, um eine hinreichende Erkennbarkeit und Abgrenzung zum Taxenverkehr zu gewährleisten.

#### Zu Nummer 9 (Anlage 3b)

Durch Anlage 3b wird das gemäß § 27 Absatz 4 in gebündelten Bedarfsverkehren anzubringende Ordnungsnummer-Schild definiert: Abmessungen und Beschriftung des Schildes gleichen denen des Ordnungsnummer-Schildes für Taxen, vgl. Anlage 3. Die Farbe der Schrift ist weiß, die Farbe des Untergrunds grün, um eine hinreichende Erkennbarkeit und Abgrenzung zum Taxen- und Mietwagenverkehr zu gewährleisten.

### **Zu Artikel 6 (Verordnung zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes („Mobilitätsdatenverordnung“))**

Das zunehmende Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum sowie das steigende Mobilitätsbedürfnis der Bürgerinnen und Bürger haben in der Vergangenheit zu einer starken Zunahme des Straßenverkehrs geführt, der die vorhandene Verkehrsinfrastruktur sowie die Umwelt erheblich belastet. Bei einer Lösung dieses Problems spielen digitale Lösungen eine entscheidende Rolle, da der herkömmliche Ausbau der vorhandenen Infrastruktur vielfach an seine Grenzen stößt. Ziel dieser digitalen Lösungen ist es, die verschiedenen Nutzer mit umfassenden Informationen zu versorgen und sie in die Lage zu versetzen, die vorhandenen Verkehrsnetze und -angebote auf sicherere, koordinierte, d.h. auf „klügere“ Weise zu nutzen, als bisher.

Hierfür ist eine gesicherte Datengrundlage erforderlich. Von daher sieht das Personenbeförderungsgesetz in § 3 a nunmehr die Pflicht vor, die wesentlichen statischen und dynamischen Daten zur angebotenen Beförderungsdienstleistung über einen nationalen Zugangspunkt bereitzustellen. Die Bereitstellungspflicht umfasst neben dem Beförderer nach PBefG auch den Vermittler.

Die Bereitstellungspflicht ermöglicht zum einen eine effektivere Kontrolle von Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes sowie der hieran anknüpfenden Rechtsverordnungen und sorgt so für einen fairen Wettbewerb unter den Verkehrsformen. Zum anderen können die bereitgestellten Daten und Informationen für Maßnahmen Länder und Kommunen - etwa für die Verkehrslenkung - dienen und damit einen Beitrag für einen effizienteren und klimafreundlicheren Verkehr leisten. Dies ist vor dem Hintergrund der mit § 1a Personenbeförderungsgesetz bezweckten regulatorischen Neuausrichtung des PBefG (Klimaschutz, Digitalisierung, Verbraucherschutz) zwingend erforderlich. Die Verkehrsträger-übergreifende Bereitstellung und Nutzbarmachung aktueller Mobilitätsdaten ist nicht zuletzt notwendige Voraussetzung, um die Entwicklung datenbasierter, multimodaler Mobilitätsdienste weiter voranzutreiben.

Die vorgenannten Gesichtspunkte erfordern in ihrer Gesamtschau grundsätzlich die Erfassung aller Mobilitätsanbieter im Anwendungsbereich des Personenbeförderungsgesetzes (das heißt Taxen, Mietwagen, Poolingfahrzeuge und den Öffentlichen Personennahverkehr) inklusive der Bereitstellung von Daten und Informationen zu Zugangsknoten zu diesen Verkehren.

Gemäß der delegierten Verordnung (EU) 2017/1926, deren nationale Durchsetzung die Bundesregierung aktiv vorantreibt, sind Verkehrs- und Reisedaten über einen Nationalen Zugangspunkt (National Access Point – NAP) zu publizieren. Seit Ende 201 erfolgt dies über den Mobilitäts Daten Marktplatz (MDM). Zwar bezieht sich die Verpflichtung innerhalb der delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 zur Datenbereitstellung für den NAP in einem ersten Schritt nur auf statische Daten. Allerdings eröffnet die delegierte Verordnung in einem zweiten Schritt auch die Möglichkeit zur Einbeziehung von Echtzeit-Daten durch die Mitgliedstaaten. Finnland hat von dieser Möglichkeit bereits umfassend Gebrauch gemacht. Vor diesem Hintergrund ist aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur eine schnelle Erhebung und Verfügbarmachung von Echtzeitdaten und deren Nutzung durch einen möglichst breiten Kreis auch in Deutschland von großer Bedeutung.

Die vorliegende Verordnung knüpft hieran an und füllt darüber hinaus die in § 57 Absatz 1 Nummer 12 geschaffene Verordnungsermächtigung inhaltlich aus:

Zu § 1:

Mit § 1, der in drei Absätze aufgeteilt wird, werden in Absatz 1 die Verantwortlichkeiten und der Ablauf der Datenbereitstellung klar formuliert.

Absatz 1 greift insofern die im Gesetz über intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern – Intelligente Verkehrssysteme Gesetz (IVSG) - das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Juli 2017 (BGBl. I S. 2640) geändert worden ist - getroffenen Zuständigkeitsentscheidungen auf. Die Rolle des Nationalen Zugangspunktes in Deutschland wird vom Mobilitätsdatenmarkt (MDM), betrieben von der Bundesanstalt für Straßenwesen im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und Digitale Infrastruktur, wahrgenommen.

Absatz 2 stellt in Satz 1 klar, dass über den in Absatz 1 erwähnten Nationalen Zugangspunkt die in § 3 näher konkretisierten statischen und dynamischen Daten nebst der entsprechenden Metadaten bereitzustellen sind. Dies ist erforderlich, weil nur so eine effektive Kontrolle von Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes (wie zum Beispiel die Einhaltung der Rückkehrpflicht oder die Einhaltung von kommunal vorgegebenen Mindestpreisen) ermöglicht und der faire Wettbewerb unter den Verkehrsformen sichergestellt werden kann. Ebenso kann die Nutzung entsprechender Daten der Anbieter von Beförderungsdienstleistungen Länder und Kommunen - etwa für die Verkehrslenkung - einen Beitrag für einen effizienteren und klimafreundlicheren Verkehr leisten. Nicht zuletzt dient die Bereitstellung von Mobilitätsdaten dem Verbraucher als Serviceangebot. Die transparente Darstellung von Reisemöglichkeiten im öffentlichen Verkehr eröffnet dem Nutzer neue Reisemöglichkeiten als Alternative zum eigenen Personenkraftwagen. Durch die Nutzung des ÖPNV lässt sich zum Beispiel nach aktuellen Erhebungen des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen eine jährliche Einsparung von 10,5 Mio. t CO<sub>2</sub> realisieren (7,2 Mio. t CO<sub>2</sub> bei Nutzung des ÖPNV zu 17,7 Mio. t CO<sub>2</sub> bei Nutzung des eigenen PKW). Insoweit dient diese Verordnung auch ganz maßgeblich auch der Erreichung von Klimaschutzziele.

Um die Aktualität der Datensätze, die über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellt werden, zu gewährleisten, enthält Absatz 2 Satz 2 schließlich eine Pflicht zur regelmäßigen Aktualisierung der bereitgestellten Daten bei Änderungen im Betriebs- und Geschäftsablauf. Hierunter fällt die Änderung vorhandener Daten – einschließlich der Löschung – sowie der Hinzufügung neuer oder zusätzlicher Elemente. Absatz 2 Satz 3 stellt klar, dass im Falle von dynamischen Daten, eine Aktualisierung in Echtzeit zu erfolgen hat, da insbesondere Serviceangebote auf der Basis von Echtzeitinformationen ansonsten wertlos werden. Die Bereitstellung von Echtzeitdaten erfolgt dabei vielfach automatisch durch entsprechend eingerichtete technische Prozesse. Zum Beispiel ist die Bereitstellung von Standortdaten oder Daten zur Auslastung in Mietwagenverkehren und Pooling-Verkehren bereits Bestandteil des Angebots. Die Bereitstellung sollte – wo eventuelle technische Vorrichtungen zur Bereitstellung von Echtzeitdaten fehlen sollten – durch die Bereitstellung von Prognosedaten aus KI-

Prozessen oder aus der Durchführung regelmäßiger Erhebungen (z. B. durch Fahrgastumfragen) erfolgen können.

In Absatz 3 wird die Art und Weise der Datenbereitstellung spezifiziert: Die bereitzustellenden Daten müssen zugänglich sein, das heißt jederzeit in maschinenlesbarer Format angefordert oder erhalten werden können. Um dies sicherzustellen, hat die Bereitstellung elektronisch und unter Verwendung der in Anlage zu § 3 genannten Formate und Schnittstellen zu erfolgen. Für Reiseinformationen will sich diese Verordnung dabei ganz konkret an den Vorgaben der delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU der Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste orientieren. Es wird außerdem durch Satz 5 klargestellt, dass die Verpflichteten sowie die Bundesanstalt für Straßenwesen und der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur durch die BAST betriebene Nationale Zugangspunkt die jeweils geltenden datenschutzrechtlichen Bestimmungen und insbesondere die Bestimmungen der Datenschutzgrundverordnung einzuhalten haben. Hintergrund ist die technische Art und Weise der Datenbereitstellung über den Nationalen Zugangspunkt. Der Nationale Zugangspunkt bietet zwei Kernfunktionen an:

- Die Portal-Funktion (Metadatenverzeichnis) ist eine interaktive Website zum Anbieten und Recherchieren von Mobilitätsdaten.
- Über die Broker-Funktion können Daten zuverlässig zwischen Datengeber und Datennehmer ausgetauscht werden. Der Nationale Zugangspunkt übernimmt dabei die Verteilung der Daten an die berechtigten Abnehmer. Dabei werden die Daten nicht verändert und nur für die Weitergabe zwischengespeichert.

Zu § 2:

Zur Datenbereitstellung sind nach Absatz 1 alle Unternehmer im Sinne von § 2 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes sowie Vermittler nach § 1 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes verpflichtet. Denn die in § 1 dargelegten Gesichtspunkte für eine verpflichtende Bereitstellung von Mobilitätsdaten erfordern in ihrer Gesamtschau grundsätzlich die Erfassung aller Mobilitätsanbieter im Anwendungsbereich des PBefG (das heißt Taxen, Mietwagen, Poolingfahrzeuge und den Öffentlichen Personennahverkehr) sowie Vermittler dieser Leistungen. Absatz 2 konkretisiert dabei den in den Anwendungsbereich der Mobilitätsdatenverordnung fallenden Vermittler. Insoweit werden nur juristische Personen von der Bereitstellungspflicht umfasst, deren Geschäftszweck allein auf die Vermittlung von Leistungen nach § 1 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes ausgerichtet ist, ohne selbst gegenüber dem Kunden als Beförderer nach § 1 Absatz 1 oder Absatz 1a des Personenbeförderungsgesetzes aufzutreten. Absatz 3 stellt klar, dass die Nutzung multimodaler Daten nur dann funktionieren kann, wenn die Datengeber einheitliche technische Standards einsetzen.

Zu § 3:

§ 3 regelt in Absatz 1 Buchstabe (a)-(c) nicht abschließend die jeweils bereitzustellenden statischen und dynamischen Daten und Informationen. Absatz 1 Buchstabe a will zunächst Daten und Informationen zu klassischen Linienverkehren (Bus, Oberleitungsbuss, Straßenbahn sowie Kraftfahrzeugen) erfassen. Von Absatz 1 Buchstabe b werden Daten zu den jeweiligen Zugangsknoten erfasst. Absatz 1 Buchstabe c will schließlich Daten und Informationen zu nachfragegesteuerten Mobilitätsangeboten (wie zum Beispiel Taxi-, Mietwagenverkehre und in Verkehren nach dem neuen § 50 PBefG) erfassen. Absatz 2 verweist zur Konkretisierung der bereitzustellenden Daten und Informationen, der einzusetzenden elektronischen Formate und die notwendigen Schnittstellen auf Anlage 1.

Zu § 4:

§ 4 Absatz 1 Satz 1 spricht den Verpflichteten das Recht zu, die Nutzung und Weiterverwendung der Daten und Informationen nach § 3 an die Einhaltung von Nutzungsbestimmungen zu knüpfen. Insoweit greift die Verordnung die in Artikel 8 der delegierten Verordnung (EU) 2017/2926 der Kommission vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste niedergelegten Grundsätze zur Weiterverwendung von Daten ausdrücklich auf. Diese Verordnung trifft keine weitergehenden Regelungen zum Inhalt der Nutzungsbestimmungen. Denn der Verordnungsgeber will es bewusst zunächst dem Markt und den Marktteilnehmern überlassen, hierüber eine Einigung zu erzielen. Die Daten müssen jedoch auf diskriminierungsfreie Weise zum Austausch und zu Weiterverwendung zur Verfügung stehen. Satz 2 greift den Grundsatz auf, dass die Nutzung der bereitgestellten Daten und Informationen grundsätzlich offen und frei sein sollte. Die Nutzung darf nur zum Schutz des geistigen Eigentums, wenn Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse vorliegen sollten und zum Schutz personenbezogener Daten und Informationen eingeschränkt werden.

Absatz 2 trifft Regelungen zum Kreis der Nutzungsberechtigten. Satz 1 erlaubt es dem Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur sowie den Ländern, Kommunen und den kommunalen Aufgabenträgern kostenfrei auf die über den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Daten und Informationen zu nutzen und diese auszuwerten und weiterzuverwenden, soweit es für die hoheitliche nichtkommerzielle Aufgabenerfüllung notwendig und erforderlich ist. Das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur kann ein solches Recht insbesondere aus der Verpflichtung zur Evaluierung nach § 5 herleiten. Die Kommunen benötigen die vorbezeichneten Daten und Informationen demgegenüber regelmäßig für Zwecke der örtlichen Verkehrslenkung und Verkehrsplanung.

Zu § 5:

Nach § 5 Satz 1 und Satz 2 hat das Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur den Erfolg der vorliegenden Verordnung zeitnah nach Inkrafttreten zu evaluieren. Dieser Evaluierungsverpflichtung - der in nichtpersonenbezogener Form vorzulegen ist - bietet die Möglichkeit, unverzüglich mit gesetzgeberischen Maßnahmen gegenzusteuern, sollte die Zugänglichkeit der Daten oder die Möglichkeit zur Weiterverwendung der Daten und Informationen den beabsichtigten Zweck nicht oder nur eingeschränkt erfüllen. Satz 3 stellt klar, dass den betroffenen Kommunen und Wirtschaftskreisen eine Gelegenheit zur Stellungnahme für weitergehende gesetzliche Regelungen einzuräumen ist.

Zur Anlage :

Die Anlage systematisiert die bereitzustellenden Daten, konkretisiert diese und erteilt Hinweise auf die zu verwendenden elektronischen Formate.

#### **Zu Artikel 7 (Bekanntmachungserlaubnis)**

Artikel 6 ermächtigt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur das Personenbeförderungsgesetz in der Fassung, die es mit den Änderungen in Artikel 1 gefunden hat, bekannt zu machen.

#### **Zu Artikel 8 (Inkrafttreten)**

Das Gesetz soll mit Ausnahme der Artikel 4, 5 und 6 am Tag nach der Verkündung in Kraft treten. Die Artikel 4, 5 und 6 sollen am Tag nach der Verkündung dieses Gesetzes in Kraft treten. Gemäß § 66 Absatz 1 der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesregierung

(GGO) darf eine Rechtsverordnung erst ausgefertigt werden, wenn die Ermächtigungsnorm in Kraft getreten ist.