

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände · Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin

18.02.2021

Deutscher Bundestag
Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Aktenzeichen
66.05.20 (DST)
III/840-10-01/4 (DLT)
IV/741-20 (DStGB)

Per E-Mail: verkehrsausschuss@bundestag.de

Öffentliche Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 22. Februar 2021 zum Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts

Ihr Geschäftszeichen: PA 15 - 5410

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,
sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,

für die Einladung zur öffentlichen Anhörung des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur des Deutschen Bundestages am 22.02.2021 bedanken wir uns und nehmen als Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände vorab Stellung. Unsere Stellungnahme führt unter I. die wichtigsten Themen und unsere zentralen Kritikpunkte und unter II. die konkreten Anregungen zu Änderungen des Gesetzestexts auf:

I. Kernforderungen

Die kommunalen Spitzenverbände unterstützen eine Modernisierung des Personenbeförderungsrechts zur Integration digitalbasierter neuer Mobilitätsangebote auf Basis des vorliegenden Gesetzentwurfs und sehen darin erhebliche Chancen. Dazu muss allerdings sichergestellt werden, dass neue Verkehre die Mobilitätsversorgung der gesamten Bevölkerung tatsächlich verbessern, gleichwertige Lebensverhältnisse sichern, dem Klimaschutz dienen und die Verkehrsbelastung reduzieren. Hier sehen wir noch Nachsteuerungsbedarf und Änderungsnotwendigkeiten.

Steuerungsbefugnis der Kommunen

Die Kommunen haben eine wichtige Rolle bei der Ausgestaltung nachhaltiger und effizienter Verkehrsangebote, die insbesondere unter dem Aspekt der Daseinsvorsorge wahrgenommen wird. Sie sind als ÖPNV-Aufgabenträger für die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV

verantwortlich. Auch als Genehmigungsbehörden kommt ihnen gemeinsam mit den Ländern eine Schlüsselrolle zu.

Wir begrüßen, dass der Gesetzentwurf die Eckpunkte der Findungskommission aufgreift und den kommunalen Aufgabenträgern und den Genehmigungsbehörden für sog. „Gelegenheitsverkehre“ eine starke und zentrale Rolle zuspricht, damit **vor Ort passgenaue und bedarfsorientierte Lösungen** geschaffen werden können. Aus unserer Sicht wird diese Steuerungsfunktion im Gesetzentwurf jedoch noch **nicht ausreichend geregelt**. Wir sehen an verschiedenen Stellen noch Konkretisierungsbedarf, um eine rechtssichere Handhabung der Vorschriften zu gewährleisten und kostenträchtige Rechtsstreitigkeiten zu vermeiden. Wir halten daher weiterhin ergänzende Regelungen für nötig.

Level-Playing-Field und effizientes Zusammenwirken gewährleisten

Um ein effizientes Zusammenwirken der einzelnen Verkehrsformen sicherzustellen, müssen die einzelnen Steuerungsinstrumente rechtssicher handhabbar sein. Zudem müssen die Verkehrsformen so ausgestaltet sein, dass zwischen ihnen ein sog. **Level-Playing-Field** gewährleistet ist.

Dem Gesetzentwurf gelingt es, mit den linienbezogenen und den gebündelten Bedarfsverkehren zwei neue Formen plattformbasierter Beförderungsleistungen zu definieren und im Zusammenhang mit den anderen Verkehrsformen auszugestalten. Positiv ist, dass für die neuen gebündelten Bedarfsverkehre Vorgaben gemacht werden können, die auf die **Sicherstellung eines effizienten Zusammenwirkens** der Verkehrsformen abzielen (Poolingquote, Tarifabstand zum ÖPNV, Barrierefreiheit, Sozialstandards etc.). Wir sehen aber mit Blick auf das effiziente Zusammenwirken mit dem ÖPNV weiterhin den **Bedarf, den neuen Versagungsgrund für gebündelte Bedarfsverkehre nach § 13 Abs. 5a PBefG-E zu präzisieren** (konkreter Vorschlag unten zu Art. 1 Nr. 10).

Die bezweckten **verkehrlichen Effekte** sind nach unserer Überzeugung allerdings **nicht zu erreichen**, wenn die jeweiligen Vorgaben durch Wahl einer anderen Verkehrsform ohne Weiteres umgangen werden können: Werden einzelnen Verkehrsformen, wie dem **gebündelten Bedarfsverkehr**, dem **Taxiverkehr** oder dem **ÖPNV**, im öffentlichen Interesse gemeinwirtschaftliche Vorgaben auferlegt, muss gleichzeitig sichergestellt werden, dass diese Verkehrsformen **nicht einem ruinösen Wettbewerb durch andere Verkehrsformen ausgesetzt** sind, die keine vergleichbaren Pflichten haben. Das sehen wir bereits aus verfassungsrechtlichen Gründen zum Ausgleich für die auferlegten besonderen Pflichten als geboten an (vgl. BVerfGE 81, 70 [86 f.]).

Dieser erforderliche Ausgleich wird durch den Gesetzentwurf u.E. nicht vollständig gewährleistet. Vielmehr sehen wir im aktuell geplanten Rechtsrahmen die konkrete **Gefahr einer „Flucht in den Mietwagenmarkt“**, der weder Beförderungs- und Tarifpflichten noch sonstige Vorgaben zur Verkehrseffizienz oder zur Barrierefreiheit zu erfüllen hat. Damit kann er den anderen Verkehrsformen, die deutlich weitergehende Voraussetzungen nach dem PBefG erfüllen müssen, uneingeschränkt Konkurrenz machen. Dies konterkariert das angestrebte effiziente Zusammenwirken der Verkehrsformen. Zur Wahrung des bereits verfassungsrechtlich geforderten **„Abstandsgebots“** reicht die Rückkehrpflicht dabei allein nicht aus: In verdichteten Räumen mit hoher Nachfrage kann die App-basierte Vermittlung von Mietwagenfahrten in so großer zeitlicher Dichte erfolgen, dass die Rückkehrpflicht allein kein Level-Playing-Field zu den übrigen Verkehrsformen sicherstellen kann.

Wir halten es daher für erforderlich, **taxiähnliche und plattformvermittelte Mietwagenverkehre ebenfalls in den Versagungsgrund für gebündelte Bedarfsverkehre (§ 13 Abs. 5a PBefG-E) einzubeziehen**: Was für die anspruchsvolleren gebündelten Bedarfsverkehre mit Blick auf das effiziente Zusammenwirken der Verkehrsformen gilt, muss für den Mietwagenverkehr ebenso gelten. Zudem halten wir **im Mietwagenbereich eine die Rückkehrpflicht bei Bedarf ergänzende**

Vorbestellfrist – unmittelbar auf der Ebene des Plattformbetreibers – für sachgerecht, um den gebotenen Abstand zu den anderen Verkehrsformen zu wahren. Plattformvermittelte Mietwagenunternehmen würden somit erst mit entsprechender Verzögerung über einen neuen Auftrag informiert, hätten selbst aber keine Wartezeit. Die Vorbestellfrist wäre insofern bei Anwendung nur für den Nutzer/Besteller als Wartefrist und Komforteinbuße gegenüber voraussetzungsvolleren Verkehrsarten spürbar (im Einzelnen unten zu Art. 1 Nr. 10).

Nicht zuletzt deshalb muss ein stimmiges **Gesamtkonzept** für die Ausgestaltung der Anforderungen an die einzelnen Verkehrsformen **auch beim Plattformbetreiber ansetzen**: Wir begrüßen, dass durch den neuen § 1 Abs. 1a PBefG-E bestimmte **Plattformvermittlerdienste** im Einklang mit der Rechtsprechung des EuGH als genehmigungspflichtige Personenbeförderung qualifiziert werden. Allerdings vermissen wir im Gesetzentwurf einen **eigenständigen Genehmigungstatbestand**, der dies konkretisiert, umsetzt und sich stimmig in die Regelungssystematik der einzelnen Verkehrsformen einfügt. Die Tätigkeit eines Plattformvermittlers ist nicht mit der Tätigkeit der ausführenden Verkehrsunternehmen vergleichbar. Ferner können Plattformvermittler unterschiedliche Verkehrsarten und -angebote vermitteln, so dass keine klare Zuordnung zu einer Verkehrsform und deren Genehmigungsvoraussetzungen möglich ist. Daher halten wir einen eigenständigen Genehmigungstatbestand für Plattformbetreiber für erforderlich (näher unten zu Art. 1 Nr. 1 b)).

Kohärente Datenstrategie erforderlich

Der Umgang mit den Daten ist ein wesentlicher Aspekt des Novellierungsvorhabens. Er gibt Anlass für grundsätzliche Kritik. Wir teilen ausdrücklich die Feststellung des Bundesrats, dass die durch den Regierungsentwurf neu eingefügten §§ 3a bis 3c PBefG-E einer grundsätzlichen Prüfung unterzogen werden sollten. Die Regelungen enthalten **weiterhin keine kohärente Datenstrategie**. Die Bestimmungen zur Bereitstellung von **Daten zur Kontrolle** der PBefG-Anforderungen und der Bereitstellung von **Daten zu Zwecken der Mobilitätsvernetzung** müssen nachgeschärft werden.

- Mobilitätsdaten für Kontrollzwecke vor Ort

Ohne eine **wirksame Kontrolle der Vorgaben** kann der vom PBefG intendierte Rahmen für den Wettbewerb und ein Level-Playing-Field der einzelnen Verkehrsformen und Mobilitätsanbieter nicht gewährleistet werden. Eine besondere Bedeutung kommt in diesem Zusammenhang der **Bereitstellung von Mobilitätsdaten für Aufsichts- und Kontrollzwecke** zu. Trotz Überarbeitung und Ergänzung der Datenregelung in den §§ 3a bis 3c PBefG-E halten wir die Regelungen weiterhin nicht für ausreichend. **Hier besteht ein dringender Änderungsbedarf!** Für Aufsichts- und Kontrollzwecke halten wir eine Datenbereitstellung auf dem Umweg über den Nationalen Zugangspunkt (NAP, National Access Point) für ungeeignet. Die **Daten müssen vielmehr ohne Umweg direkt den zuständigen Genehmigungsbehörden übermittelt** oder auf Anforderung bereitgestellt werden.

- Mobilitätsdaten über bestehende Portale und Schnittstellen bereitstellen

Auch zum Zwecke der **Vernetzung von Mobilitätsangeboten** halten wir eine direkte Bereitstellung der Mobilitätsdaten über den NAP für **unzureichend**. Auch die neuen Regelungen der §§ 3a – 3c PBefG-E berücksichtigen nicht die in den Ländern und auf Ebene der Aufgabenträger und Verkehrsverbünde bestehenden Strukturen (insbesondere DELFI), die eine wesentliche Funktion für die **Qualitätssicherung** und die **unternehmensübergreifende Aggregation und Integration** der Daten haben. § 3a Abs. 4 PBefG-E vermag dies nicht zu kompensieren: Die in die **DELFI-Strukturen** eingebundenen Akteure nehmen wichtige eigene öffentliche Aufgaben der Mobilitätsvernetzung wahr und sind keine „Erfüllungsgehilfen“ der Verkehrsunternehmen. Die Datenüberlassung ihnen

gegenüber sollte nicht ins Belieben der Verkehrsunternehmen („können“) gestellt werden, allein schon zur Vermeidung paralleler Datenbereitstellungen mit unterschiedlichem Inhalt.

Der vom Bundesrat vorgeschlagene **§ 3a Abs. 5 (neu)**, der eine **Datenbereitstellung nur an Landesportale** vorsieht, stellt noch **keine ausreichende Lösung** dar, da er die vorgelagerten Strukturen der Aufgabenträger und Verkehrsverbände nicht erfasst (näher unten zu Art. 1 Nr. 4, § 3a).

Ein **gestuftes Inkrafttreten** der neuen Verpflichtungen nach § 3a PBefG-E durch Artikel 7 des Gesetzentwurfs wird grundsätzlich begrüßt. Im Hinblick auf die Verpflichtung zur Bereitstellung von dynamischen Daten halten wir allerdings eine **Übergangsfrist bis 1.7.2022** für **deutlich zu knapp**; sie ist auch nicht der Umsetzung europäischer Rechtsvorschriften geschuldet. Hier droht eine **Überforderung kleinerer mittelständischer Verkehrsunternehmen**. Die in **§ 3a Abs. 3** PBefG-E vorgesehene Ausnahme von Datenbereitstellungsverpflichtungen für echte Ein-Personen-Unternehmen ohne Angestellte können wir grundsätzlich nachvollziehen, halten sie in der konkreten Ausgestaltung allerdings für pauschal und zu weitreichend (näher unten unter Art. 1 Nr. 4, § 3a).

Konkretisierung unbestimmter Rechtsbegriffe

Wir halten für problematisch, dass der Gesetzentwurf eine **Vielzahl neuer unbestimmter Rechtsbegriffe** enthält (z.B. Verkehrseffizienz, Stadt- und Vorortverkehr, Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Sozialstandards), die **aufgrund ihrer Unschärfe** - insbesondere für Zuständigkeitsfragen - **als Abgrenzungskriterium ungeeignet** erscheinen (Stadt- und Vorortverkehr, vgl. unten zu Art. 1 Nr. 27) **oder jedenfalls noch näher zu konkretisieren wären** (Verkehrseffizienz, Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Sozialstandards), um eine rechtssichere Handhabung und Anwendung zu ermöglichen.

Weitere Beispiele finden sich z. B. in § 49 Abs. 5 PBefG-E „Gemeinden mit großer Flächenausdehnung“ (vgl. hierzu unten zu Art. 1 Nr. 26 b)) oder in § 51 a Abs. 1 „Unterbindung nicht marktgerechter Preise“ und einen „hinreichenden Abstand zu den Beförderungsentgelten des jeweiligen ÖPNV“. Hier sollte noch präzisiert und nachgeschärft werden, um von vorneherein eine praxistaugliche Anwendung zu gewährleisten und so gerichtliche Auseinandersetzungen zu minimieren.

Pauschaler Zuschlag für Linienbedarfsverkehr unzureichend

Wir unterstützen den Änderungsantrag des Bundesrates, die Formulierung „höchstens ein pauschaler Zuschlag je Fahrt“ in § 44 PBefG-E zu streichen, damit die **Tarifautonomie der ÖPNV-Aufgabenträger** auch hinsichtlich der neu eingeführten Verkehre gewahrt bleibt (im Einzelnen unten Art. 1 Nr. 22 - § 44).

II. Hinweise zu einzelnen Änderungsbestimmungen

Im Weiteren sehen wir bei den vorgesehenen einzelnen Gesetzesbestimmungen folgenden Änderungs- und Nachbesserungsbedarf:

Zu Artikel Nr. 1 b): § 1 Abs 1a – Genehmigungspflicht bestimmter Vermittlungsdienste

Wir begrüßen, dass mit § 1 Abs. 1a PBefG-E auch bestimmte **Vermittlungsdienste, die selbst als „Beförderer“** anzusehen sind, weil sie „die Vermittlung und Durchführung von Beförderungsleistungen organisatorisch und vertraglich verantwortlich kontrollieren“, einer Genehmigungspflicht nach dem PBefG unterworfen werden.

Im Gesetzentwurf fehlt bislang allerdings ein **eigenständiger Genehmigungstatbestand**, der mit der Genehmigungspflicht derjenigen (Plattform-)Vermittlungsdienste korrespondiert, die als Beförderer gelten, und ohne den sich die Genehmigungspflicht nicht umsetzen lässt. Er sollte nähere Bestimmungen treffen, welche konkreten Voraussetzungen und Anforderungen diese Vermittlungsdienste für ihre Genehmigungsfähigkeit zu erfüllen haben. Die Tätigkeit des Plattformvermittlers ist nicht mit der Tätigkeit der ausführenden Verkehrsunternehmen vergleichbar. Ferner können Plattformvermittler unterschiedliche Verkehrsarten und -angebote vermitteln, so dass keine klare Zuordnung zu einer Verkehrsart und deren Genehmigungsvoraussetzungen möglich ist. Darüber hinaus sollte geregelt werden, unter welchen Voraussetzungen dem Plattformvermittler ein etwaiges Fehlverhalten der ausführenden Verkehrsunternehmen zuzurechnen ist.

Als konkrete Grundvoraussetzungen für die wirtschaftliche Tätigkeit von genehmigungspflichtigen (Plattform-)Vermittlungsdienstleistungen sehen wir die **Zuverlässigkeit und fachliche Eignung** an. Bezüglich der vermittelten Beförderungsleistungen sind auf Ebene des Vermittlers diejenigen Vorschriften des PBefG entsprechend abzubilden, deren Durchführung vom Vermittler organisatorisch und vertraglich verantwortlich kontrolliert werden. Hinzutreten sollten diejenigen Anforderungen, die auf Ebene des Plattformvermittlers sinnvoller und wirkungsvoller kontrolliert werden können (z.B. Vorbestellfrist, bestimmte Vorgaben etwa zu räumlichen oder zeitlichen Beschränkungen, zur Sicherung des Level Playing Fields).

Außerdem sollte im Gesetz klargestellt werden, dass **Mobilitätszentralen und Mobilitätsplattformen von Aufgabenträgern nicht als genehmigungspflichtige Vermittlungsdienste** im Sinne des § 1 Abs. 1a PBefG-E anzusehen sind: Infolge der Digitalisierungsanstrengungen von Bund, Ländern und Kommunen sind in den vergangenen Jahren verschiedenste „Mobilitätszentralen“ entstanden (häufig auch bei Verkehrsverbänden), um Mobilitätsdienstleistungen unterschiedlicher Anbieter (z.B. Fahrrad, Elektroroller, Taxi, Mietwagen) in Ergänzung des ÖPNV-Linienangebots zu vermitteln und auf Verfügbarkeit zu prüfen, zu buchen und zu bezahlen. Hauptgeschäftszweck ist dabei nicht die gewerbliche Vermittlung, sondern die Gewährleistung und Erfüllung der den Aufgabenträgern obliegenden öffentlichen Daseinsvorsorgeverpflichtungen, finanziert mit öffentlichen Geldern. Die jetzige Fassung des § 1 Abs. 1a PBefG-E wird derartige Bestrebungen erschweren und insbesondere die Umsetzung der im November 2020 verabschiedeten „Roadmap Digitale Vernetzung im Öffentlichen Personenverkehr 2.0“ gefährden. Soweit Kommunen in **Erfüllung ihres gesetzlichen Gewährleistungsauftrags** zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung der Bevölkerung tätig werden, ist dies nicht als genehmigungspflichtige Vermittlungstätigkeit anzusehen. Die klassischen Taxizentralen sind ebenfalls nicht von § 1 Abs. 1a PBefG-E zu erfassen; es bestand in der Findungskommission nicht die Absicht, diese einer gesonderten Genehmigungspflicht zu unterwerfen.

Die vom **Bundesrat** zu Art. 1 Nr. 1 a (§ 1 Abs. 1 PBefG-E) vorgeschlagene Präzisierung betrifft reine Vermittlungsdienste und trägt dem vorstehend geschilderten Klarstellungsbedarf noch nicht Rechnung, da sie letztlich auf die Definition des „Beförderers“ im Sinne von § 1 Abs. 1a PBefG-E verweist.

Zu Artikel 1 Nr. 2: § 1a – Begriff Umweltverträglichkeit, neu: Klimaschutz und Nachhaltigkeit

Es wird im Grundsatz begrüßt, wenn insbesondere Belange des Umwelt- und Klimaschutzes und der Verkehrseffizienz zukünftig über das PBefG wirksamer berücksichtigt werden können und in die Ausgestaltung der Verkehrsverträge einfließen und bei Versagungen/Auflagen/Bedingungen Anwendung finden können. Wir begrüßen insoweit auch, dass der Bundesrat den bereits anderweitig besetzten Begriff der „Umweltverträglichkeit“ hier und in den §§ 8 Abs. 3 und 3a, 50 Abs. 3 und 66 Abs. 2 durch „Klimaschutz und Nachhaltigkeit“ ersetzen möchte. Auch wenn hierdurch einige Unklarheiten vermieden werden können, kritisieren wir die im Gesetzentwurf eingeführten und nicht hinreichend bestimmten Rechtsbegriffe und halten es für notwendig, diese näher zu konkretisieren.

Zu Artikel 1 Nr. 4: § 3a bis § 3d – Mobilitätsdaten

Die Verpflichtung zur Bereitstellung von statischen und dynamischen Mobilitätsdaten für Unternehmer und Vermittler wird grundsätzlich begrüßt. Die Frage der Datenbereitstellung ist allerdings auch nach grundlegender Überarbeitung im Gesetzentwurf weiterhin ungenügend gelöst.

Der Forderung nach einer eigenständigen Regelung im Gesetzestext zu Daten für Aufsichts- und Kontrollzwecke kommt der Gesetzentwurf mit den §§ 3b und 3c nur in Teilen nach. Die Regelung vermengt weiterhin Pflichten der öffentlichen Hand aus europäischen Vorschriften mit der gewünschten Bereitstellung von Daten für intermodale Plattformen. Der vorgesehene Bereitstellungsweg der Daten von Unternehmen ausschließlich über einen Nationalen Zugangspunkt (sog. NAP, National Access Point, angesiedelt bei der Bundesanstalt für Straßenwesen) ist für beide Datennutzungsregime nicht zweckmäßig. **Eine isolierte, unternehmensweise Datenbereitstellung über den NAP passt nicht zu den bestehenden Strukturen und Datenstrategien in den Ländern, bei Verbänden und ÖPNV-Aufgabenträgern.** Die Bereitstellung von Daten zur Aufsicht- und Kontrolle ausschließlich über den NAP wirft erhebliche Fragen zu den Themen Zuständigkeit und Vollzug auf. **Wir halten hier eine Regelung zur direkten Bereitstellung gegenüber den Aufsichts- und Genehmigungsbehörden für unverzichtbar.**

Wir weisen darauf hin, dass die Gesetzesbegründung (S. 49, „zu Nummer 31“) hierzu auf einen § 54d PBefG verweist, der eine solche direkte Datenbereitstellung vorsehen soll; die Vorschrift findet sich allerdings nicht in den Änderungsbefehlen wieder. Dies oder der ebenfalls in den Änderungsbefehlen genannte § 3d sind geeignete Stellen, die hier geforderte Regelung zu ergänzen.

Zu Artikel 1 Nr. 4: § 3a – Bereitstellung von Mobilitätsdaten

Wir halten es für notwendig, die Datenbereitstellung grundlegend anders zu regeln. Dazu ist § 3a PBefG-E und die nach § 57 Absatz 1 Nummer 12 PBefG vorgesehene Mobilitätsdatenverordnung nach dem Zweck der Datenbereitstellung zu differenzieren:

- Daten zur Kontrolle;
- Daten zur besseren Nutzung des ÖPNV und der intermodalen Verkehrsangebote.

Zur Kontrolle sind den ÖPNV-Aufgabenträgern und Genehmigungsbehörden nach Anforderung, unmittelbar die Daten bereitzustellen, die für die Erfüllung der Anforderungen bei der Erbringung der Verkehrsdienstleistung wesentlich sind. Das betrifft Daten aus

- einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag,
- einem Nahverkehrsplan bzw. einer Vorabbekanntmachung,
- den Genehmigungen nach §§ 42, 42a, 43, 44 und 46 PBefG.

Die **Daten zur Kontrolle** sind zur besseren Wahrung von Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen **den Aufsichts- und Genehmigungsbehörden direkt bereitzustellen** und nicht zur Weitergabe bestimmt. Dies dürfte auch im Interesse der im Wettbewerb befindlichen Unternehmen sein. Eine entlastende Bereitstellung durch Lieferung der Daten an den NAP sollte u.E. allenfalls mit ausdrücklicher Zustimmung der ÖPNV-Aufgabenträger/Genehmigungsbehörden erfolgen. Die vorgesehene Bereitstellungspflicht nach § 3a an eine Bundesstelle (NAP) mit der Herausgabeoption an die zuständigen Stellen (§ 3b PBefG-E) ist für Aufsichts- und Kontrollzwecke ungenügend. Für die von den Unternehmen bereitzustellenden Daten müssen **Aufzeichnungspflichten der Unternehmen konkretisiert werden** (welche Daten sollen mit welchen, ausreichend manipulationssicheren Verfahren aufgezeichnet werden?). Eine solche Konkretisierung halten wir im Interesse aller Beteiligten – Unternehmen wie Behörden – für zwingenden erforderlich, damit klar ist, was verlangt werden kann und was zu liefern ist.

Daten zu intermodalen Reiseinformationen, Buchung und Zahlung sollten grundsätzlich auf dem Weg „von unten nach oben“ (bottom-up), d.h. **über jeweils bestehende Schnittstellen der**

Aufgabenträger, der Verbünde und entsprechender Landesportale bereitgestellt werden. Zudem wären auch **bundesweite Auskunftssysteme zu bedienen (DELFI)** und erst in der Folge über den NAP die gesamteuropäische Bereitstellung und Vermarktung sicherzustellen. Eine Bereitstellung durch die Verkehrsunternehmen unmittelbar an den NAP würde diesen Weg umgehen, umkehren und eine verstärkte Nutzung qualitativ hochwertiger Daten eher behindern als befördern. ÖPNV-Aufgabenträger und andere zuständige Stellen müssten Daten aus dem NAP aufwendig beziehen. Über die Datenbereitstellung erhielten diese keine Information. Zudem würde einer aktiven Aufforderung der Aufgabenträger oder Genehmigungsbehörden, Daten auf Grundlage der Pflicht aus § 3a PBefG-E zu übermitteln, eine Bedienung des NAP entgegengehalten werden (Exculpation des Verkehrsunternehmens). Der Bundesrat weist zurecht darauf hin, dass eine **Datenlieferung an bestehende Portale** auf anderer Grundlage (z.B. Öffentliche Dienstleistungsaufträge) erfolgt. Diese vertragliche Regelung würde jetzt **ggf. gesetzlich durchbrochen**.

Sofern einer Datenübermittlung von einem Verkehrsunternehmen nicht oder unzureichend erfolgt, müsste der Aufgabenträger den NAP um Amtshilfe bitten. Damit würde quasi eine Bundeszuständigkeit für Mobilitätsdaten geschaffen. Der **Charakter des NAP** erfährt durch die neuen Regelungen einen weitreichenden Wandel von einem Metadatenverzeichnis (der nur den Zugriff auf Daten an ihrer Ursprungsstelle vermittelt) zu einer **umfassenden Bundes-Mobilitätsdatenbank**, welche Daten erhebt, selbst speichert, verwendet und (nur) auf Anfrage an die zuständigen Stellen übermittelt. Dies ist u.E. weder mit der bisherigen Umsetzung des NAP vereinbar, stellt eine inhaltliche Aufrüstung des NAP dar, der weder personell noch technisch vom dargestellten Erfüllungsaufwand abgedeckt ist, und der auch **nicht im Einklang mit anderen Datenstrategien**, wie dem „**Datenraum Mobilität**“ des Bundeskanzleramtes steht. Vor allem aber stellt sich bei den Mobilitätsdaten aus unserer Sicht die Zuständigkeitsfrage. Daher lehnen wir auch die im Gesetzentwurf vorgesehene Streichung von § 40 Abs. 4 Satz 4 PBefG (Bereitstellung von Fahrplandaten) nachdrücklich ab (vgl. zu Art. 1 Nr. 19).

Änderungsbedarf sehen wir auch bei **§ 3a Abs. 3** PBefG-E. Wir können den Gedanken, dass für echte Ein-Personen-Unternehmen ohne Angestellte die Verpflichtung zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten möglicherweise unverhältnismäßig ist, grundsätzlich nachvollziehen, halten die jetzt geregelte Ausnahme aber für zu pauschal und zu weitreichend. Die Unternehmen müssten nach der vorgesehenen Ausnahme nicht einmal den Namen und Kontaktdaten des Anbieters, das Bediengebiet und -zeiten mitteilen. Soweit Einzelunternehmen an einen Vermittler oder einen anderen Unternehmer angeschlossen sind, kann dieser zudem die Daten-Verpflichtungen erfüllen.

Die mit **§ 3a Abs. 4** getroffene Regelung wird abgelehnt. Die **Datenbereitstellung sollte nicht im Belieben der Verkehrsunternehmen stehen**. Aufgabenträger und Genehmigungsbehörden sind nicht als „Erfüllungsgehilfen“ anzusehen, sondern verfolgen eigene öffentliche Anliegen. Das gilt auch für DELFI und Verbünde.

Der vom Bundesrat vorgeschlagene **§ 3a Abs. 5 (neu)**, der eine **Datenbereitstellung nur an Landesportale** vorsieht, stellt zwar eine Verbesserung gegenüber dem Gesetzentwurf, aber noch **keine ausreichende Lösung** dar, da er die vorgelagerten Strukturen der Aufgabenträger und Verkehrsverbünde nicht erfasst. Wir schlagen daher vor, dass entsprechend den jeweiligen Strukturen vor Ort die **Genehmigungsbehörden** in Abstimmung mit den ÖPNV-Aufgabenträgern jeweils bestimmen sollten, an welches Portal bzw. welche Schnittstelle die Daten des jeweiligen Anbieters verpflichtend direkt zuzuliefern sind. Erst hieran anknüpfend ist als zweiter Schritt eine gesetzliche Regelung zu verankern, wonach in der Folge sicherzustellen ist, dass die Daten dem NAP übermittelt werden (Europäisches Prinzip: Re-Use of Public data). Damit können **je nach Bestand der Portallösungen differenzierte Lösungen für die Mobilitätsdaten** getroffen und die bestehenden Regeln aus öffentlichen Dienstleistungsaufträgen sowie die geübten Strukturen der Datenübermittlung im Delfi-Bereich kohärent beibehalten werden.

Zu Artikel 1 Nr. 4: § 3b – Datenverwendung

Die **ÖPNV-Aufgabenträger / Genehmigungsbehörden müssen die Befugnis haben, die jeweiligen Daten für die Kontrolltätigkeit und für Verkehrsversuche und Maßnahmen (§ 3b Abs. 1 Nr. 1 und 2 PBefGE) einzufordern.** Es kann nicht mit der Verpflichtung der Unternehmen und Vermittler und der Berechtigung des NAP sein Bewenden haben. Die Datenbereitstellung wird aber - so wie bisher in § 3b vorgesehen - an den Ländern und Aufgabenträgern vorbei organisiert. Dies ist dringend zu ändern! Zur mangelnden Vollzugstauglichkeit bezüglich der Daten zur Kontrolle s. zuvor.

Es fehlt aus unserer Sicht die vollzugstaugliche Umsetzung von Datenübermittlung und Befugnis der zuständigen Behörde. Sie muss ferner auch in der Lage sein, über die in § 3b genannten Datenkategorien hinaus relevante Daten anzufordern. Die in der Genehmigung verankerte Datenübermittlung muss für die Daten zur Kontrolle verbindlich sein und darf nicht durch nachträgliche gesetzliche Regelung ausgehebelt werden. Die in der Genehmigung verankerte Datenübermittlung muss für die Daten zur Kontrolle verbindlich sein und darf nicht durch nachträgliche gesetzliche Regelung ausgehebelt werden.

Wir weisen darauf hin, den Verweis in § 3 b Abs. 1 Nr. 1 PBefG-E zu korrigieren verwiesen. Richtig muss dieser **Verweis auf § 49 Abs. 4 PBefG (Rückkehrpflicht)** lauten. Ferner sind in der Regelung **hinsichtlich der Kontrolle der Bündelungsquote** Daten zur Auslastung (Besetzkilometer) zu ergänzen, da § 3b bisher nur von verwendbaren „statischen Daten“ und von „dynamischen Standort- und Preisdaten“ spricht, die Aussagen zur Auslastung nicht erlauben.

Im Übrigen begrüßen wir, dass Daten zur Ausgestaltung von Maßnahmen zur effizienten Verkehrsplanung und Verkehrslenkung oder für Maßnahmen im Bereich des Klimaschutzes (gemäß §§ 50 Absatz 3, 64b und 64c) genannt sind. Das Ziel der „Umweltverträglichkeit“ (nach Bundesrat neu: Klimaschutz und Nachhaltigkeit) in § 1a PBefG und der § 8 Abs. 3a PBefG sind ebenfalls in Bezug zu nehmen.

Zu Artikel 1 Nr. 4: § 3c – Datenverarbeitung

Die zuständigen Stellen sind nach dem Gesetzentwurf zeitlich und inhaltlich erst „nach der Übermittlung oder Bereitstellung“ durch den NAP zur Datenspeicherung berechtigt. Im Umkehrschluss könnte dies dahingehend missverstanden werden, dass auf unmittelbarem Wege übermittelte Daten nicht erfasst, gespeichert und verwendet werden dürfen. Bei Verbänden und Landesportalen wird die Verwendung datenrechtlich durch den Gesetzentwurf nicht gesichert. Wir regen dringend an sicherzustellen, dass die gesetzliche Regelung jedenfalls **nicht ungewollt heute bestehende vertragliche Ausgestaltungen aushebeln** kann. Insofern bedarf es einer ausdrücklichen Befugnis der zuständigen Stellen, Länder und Portale die Daten für die jeweiligen Zwecke (unabhängig vom Übermittlungsweg durch den NAP, Unternehmen oder Vermittler) zu erfassen, speichern und verwenden. Nach unserer Auffassung sollten diese Stellen auch primär zuständig sein. Aufgabenträger und Genehmigungsbehörden müssen die Übersendung an sich selbst verlangen können und dann nach den europäischen Vorschriften die Weitergabe an den NAP organisieren.

Zu Artikel 1 Nr. 7: § 9 Abs. 1 – Mischgenehmigung im Öffentlichen Verkehr

Mit Blick auf eine bedarfsgerechte Differenzierung des Verkehrsangebots sollte neben der Möglichkeit der Bündelung von Linien auch für die **Mischung von Typen des öffentlichen Verkehrs** verfahrenserleichternd die einheitliche Genehmigung als Soll-Vorschrift vorgesehen werden.

Dazu sollte folgende Bestimmung ergänzt werden: „Erfasst ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 Verkehrsleistungen verschiedener Verkehrsarten gemäß § 2 Absatz 1, soll hierüber eine einheitliche Genehmigung erteilt werden.“

Zu Artikel 1 Nr. 9: § 12 – Antragstellung

Zu a) Die Änderung zur **Barrierefreiheit** in § 12 Abs. 1 Nr. 1c) PBefGE, wonach die Maßnahmen zur Erreichung des Ziels der vollständigen Barrierefreiheit darzustellen sind, wird begrüßt.

Zu b und c) Die Ergänzung zu den **erforderlichen Antragsunterlagen** in § 12 Abs. 1 Nr. 3 und 4 PBefG-E für Linienbedarfsverkehre und gebündelte Bedarfsverkehre wird als sachgerecht bewertet. Die Benennung von Angaben zu den Einstiegs- und Ausstiegspunkten in § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 3a Buchstabe b neu (Bundesrat) werden begrüßt.

Zu d) Die Anfügung eines Satzes 3 zur Vorlage geeigneter Unterlagen, aus denen sich ergibt, dass die zuständigen Stellen vor Ort des Fernverkehrs den beantragten **Haltestellen bei Fernbuslinien** zugestimmt haben, wird begrüßt. Im Ergebnis der Evaluation hatten die Kommunalen Spitzenverbände weitergehende Anforderungen, u.a. die rechtliche Absicherung der Gebührenerhebung an Fernbushaltestellen erkannt, denen der Entwurf nicht nachgekommen ist.

Im Rahmen der PBefG-Novelle sollten die zum geltenden Rechtsrahmen getroffenen Klarstellungen des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 24.10.2013) in Bezug auf die **Prüfung der wirtschaftlichen Tragfähigkeit eigenwirtschaftlicher Anträge** aufgegriffen und in § 12 PBefG (sowie ergänzend bei den Genehmigungsvoraussetzungen in § 13 Abs. 2 PBefG) eingefügt werden. Das würde die höchstrichterliche Rechtsprechung verdeutlichen und für mehr Rechtsklarheit sorgen, unnötige Rechtsstreitigkeiten vermeiden und damit eine befriedende Funktion haben.

Zu Artikel 1 Nr. 10: § 13 Abs. 5a – Versagungsgrund für gebündelte Bedarfsverkehre und Mietwagenverkehre

Die schon seitens der Findungskommission vorgesehene **Möglichkeit einer mengenmäßigen Beschränkung von gebündelten Bedarfsverkehren** halten wir bei der Ausgestaltung nachhaltiger und effizienter Verkehrsangebote als Steuerungsinstrument für erforderlich. Die konkrete Ausgestaltung von **§ 13 Abs. 5a PBefG-E** als Versagungsgrund **bedarf jedoch weiterer Nachschärfung:**

Ausweislich der **Gesetzesbegründung** (vgl. S. 40 der Drs.) soll die Regelung verhindern, dass „durch eine unbeschränkte Zulassung gebündelter Bedarfsverkehre nachweisbar oder mit hoher Wahrscheinlichkeit 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.

Dieses ausdrücklich unterstützte **Regelungsziel** wird **durch die derzeitige Formulierung** von § 13 Abs. 5a allerdings **nicht erreicht**: Der Versagungsgrund sollte unmittelbar an die Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen anknüpfen. Der Gesetzentwurf setzt die öffentlichen Verkehrsinteressen demgegenüber mit dem neuen und erst noch näher zu bestimmenden (eng oder weit auslegbaren) Begriff der „Verkehrseffizienz“ gleich und beschränkt sie hierauf („...dadurch, dass..“). Die „Verkehrseffizienz“ kann die Wahrung öffentlicher Verkehrsinteressen jedoch allenfalls ergänzen, aber nicht ersetzen. Zudem bleibt bei der derzeitigen Formulierung u.a. auch offen, dass § 13 Abs. 5a auch das in der Gesetzesbegründung angeführte „Schutzgut ÖPNV“ umfasst. Das in der Gesetzesbegründung klar und zutreffend umrissene Regelungsziel muss jedoch auch unmittelbar im Gesetzeswortlaut verankert werden. Zudem halten wir es für erforderlich, einen Gleichklang mit den übrigen Versagungsgründen im PBefG (§ 13 Abs. 2 und § 13 Abs. 4 PBefG) sicherzustellen, die alle ebenfalls als gebundene Entscheidungen und nicht lediglich als „Kann“-Regelungen formuliert sind.

Vor diesem Hintergrund halten wir folgende **Ergänzung des Gesetzestextes** für **erforderlich**:

„(5a) Bei einem gebündelten Bedarfsverkehr ~~kann~~ ist die Genehmigung zu versagt~~en~~ werden, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen ~~dadurch~~ beeinträchtigt werden, ~~dass insbesondere~~ weil durch die Ausübung des beantragten Verkehrs die Verkehrseffizienz im beantragten Bediengebiet in Bezug auf das umweltverträgliche und effiziente Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsformen und des öffentlichen Personennahverkehrs nicht mehr sichergestellt ist. Hierbei ist zu berücksichtigen:

a) für den Bezirk der Genehmigungsbehörde die Festsetzung zur zulässigen Höchstzahl der genehmigungsfähigen Fahrzeuge der zuständigen Behörde ~~zu berücksichtigen~~

b) die Gefahr einer Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs.

Da es sich bei der Kontingentierung gebündelter Bedarfsverkehre um eine grundrechtssensible Regelung (Berufszulassungsverbot) handelt, halten wir für eine rechtssichere Handhabung von § 13 Abs. 5a eine nähere Konkretisierung des Verfahrens und der Kriterien für eine mengenmäßige Beschränkung für angezeigt.

Um die Zielsetzung die Vorgaben und Zielsetzungen des § 13 Abs. 5a nicht durch **Flucht in den Mietwagenmarkt** umgehen zu können, sollte die Vorschrift - unabhängig vom Vorschlag des Bundesrats zu Emissionsvorgaben der Länder (neuer § 13 Abs. 5b) - zudem „erst recht“ auch für Mietwagenverkehre gelten. Ergänzend sollte für die Bestellung von Mietwagenverkehren – idealerweise bereits auf Ebene des Plattformvermittlers – eine **Vorbestellfrist** verankert werden, von welcher bei Bedarf durch die Genehmigungsbehörden Gebrauch gemacht werden kann. Alternativ könnte eine solche Vorbestellfrist, wie vom Verkehrsausschuss des Bundesrates vorgeschlagen, auch in Artikel 1 Nr. 26 a als neuer § 49 Abs. 4 Satz 6a als mögliche Auflage zur Mietwagengenehmigung verankert werden.

Zu Artikel 1 Nr. 19: § 40 Abs. 4 Satz 4 – Bereitstellung von Fahrplandaten

Die Streichung der Vorschrift wird von uns abgelehnt. Sie wird nicht durch eine Bereitstellung von Daten an den NAP ersetzt (s. zu §§ 3a bis 3d) und stellt nicht nur die Länder, sondern auch die zuständigen Behörden vor Ort schlechter.

Zu Artikel 1 Nr. 22: § 44 – Pauschaler Zuschlag für Linienbedarfsverkehre unzureichend

Wir unterstützen den Änderungsantrag des Bundesrates, dass die Formulierung „höchstens ein pauschaler Zuschlag je Fahrt“ in § 44 PBefG-E gestrichen werden soll, damit die Tarifautonomie der ÖPNV-Aufgabenträger auch hinsichtlich der neu eingeführten Verkehre gewahrt bleibt. Ob sich ein Aufgabenträger beim Linienbedarfsverkehr für einen pauschalen Aufschlag zum Linienverkehr-Tarif, eine dynamische Gestaltung oder einen separaten Tarif entscheidet sollte nicht pauschal im PBefG vorfestgelegt werden. Bei Flexibilität der Tarifgestaltung könnten durch entsprechende Ausgestaltung etwa unterschiedliche Auslastungssituationen berücksichtigt und eine Konkurrenz zu traditionellen ÖPNV-Verkehren verhindert werden.

Zu Artikel 1 Nr. 25: § 47 Abs. 2 – Standplatzpflicht für Taxen

Die **Klarstellung zur Standplatzpflicht** in § 47 Abs. 2, dass Unternehmer Taxen nur an behördlich zugelassenen Stellen bereithalten dürfen, sofern entsprechende einschränkende Festlegungen bestehen, wird ausdrücklich als notwendige Klarstellung nach einem BVerwG-Urteil begrüßt, einschließlich der vorgesehenen Vollzugsmöglichkeit als Ordnungswidrigkeit.

Dem Vorschlag des Bundesrates, hier auch die Regelungsziele für lokal emissionsfreie und barrierefreie Fahrzeuge gemäß § 64b und § 64c PBefG konkreter zu normieren, schließen wir uns an.

Zu Artikel 1 Nr. 26 a) aa) – ee): § 49 Abs. 4 – Einhaltung der Rückkehrpflicht

An der **Rückkehrpflicht** halten wir fest. Für eine **effektive Kontrolle** sollte der Genehmigungsbehörde ermöglicht werden, konkrete Vorgaben zum **Nachweis der Einhaltung der Rückkehrpflicht** gegenüber den Unternehmen festzulegen. Wir regen dazu an, einen neuen § 49 Abs. 4 PBefG Satz 4 einzufügen:

„Die Genehmigungsbehörde kann erforderliche Anforderungen an den Nachweis zur Einhaltung der Rückkehrpflicht festlegen.“

Wir halten eine Regelung für sinnvoll, dass die Kontrolle nicht nur durch die Genehmigungsbehörde am Betriebssitz, sondern auch durch die **Genehmigungsbehörde am Ausführungsort der Verkehrsleistung** erfolgen kann. Das sollte gleichermaßen auch für die Anordnung einer von uns befürworteten optionalen Vorbestellfrist gelten, etwa durch Allgemeinverfügung durch die Genehmigungsbehörde am Ausführungsort.

Zu Artikel 1 Nr. 26 b): § 49 Abs. 5 – Ausnahmen von der Rückkehrpflicht

Die vorgesehene Möglichkeit, Ausnahmen von der Rückkehrpflicht festlegen zu können, um im Einzelfall und in Abhängigkeit von den lokalen Gegebenheiten bspw. Leerfahrten zu begegnen, unterstützen wir. Wir regen an, auf den **unbestimmten Rechtsbegriff der „flächenmäßig großen Kommunen“** zu verzichten, der im Hinblick auf die klare 15 km-Grenze nicht erforderlich ist.

Zu Artikel 1 Nr. 27: § 50 Abs. 3 – Bündelungsquote

In § 50 Abs. 3 Satz 1 PBefG-E wird hinsichtlich der Vorgabe einer Bündelungsquote der **Begriff des „Stadt- und Vorortverkehrs“** eingeführt. Die Vorgabe einer Bündelungsquote soll hier für die Aufgabenträger verpflichtend sein, wohingegen sie „außerhalb des Stadt- und Vorortverkehrs“ durch die Genehmigungsbehörde festzulegen ist und nur eine Option darstellt (vgl. § 50 Abs. 4 PBefG-E).

Wir halten es nicht für sachgerecht zwischen „Stadt- und Vorortverkehr“ und Bereichen außerhalb desselben zu differenzieren. Der Begriff erlaubt - insbesondere in Bezug auf die unterschiedliche Zuständigkeitsverteilung - keine klare räumliche Abgrenzung und rechtssichere Handhabung. **Die Vorgabe der Bündelungsquote sollte generell dem Aufgabenträger obliegen und generell in seinem Ermessen stehen.** Es sollte zudem präzisiert werden, „wo“ genau die Festlegung der Bündelungsquote rechtlich erfolgen soll. Rechtstechnisch könnte es sinnvoll sein, entsprechende Festlegungen im Nahverkehrsplan zu verankern.

Im Gesetzestext bitten wir klarzustellen, dass die Erfüllung der Bündelungsquote auch nach Ablauf des Beobachtungszeitraum von höchstens fünf Jahren (Monitoring) weiter eingefordert werden kann. Zu regeln ist ferner, welche Möglichkeiten die Genehmigungsbehörde hat, wenn die Bündelungsquote nicht (mehr) erfüllt wird. Zudem bitten wir hierzu auch eine entsprechende Klarstellung der Widerrufsmöglichkeiten in § 25 PBefG vorzunehmen.

Zu Artikel 1 Nr. 32: § 61 Abs. 1 Nr. 3 b) – Sanktionsmöglichkeit bei unzureichender Datenübermittlung zur Kontrolle

Die Nichtbereitstellung von Daten soll nach dem Gesetzentwurf keine **Ordnungswidrigkeit** mehr darstellen (dies war in § 61 Abs. 1 Nr. 3c PBefG-RefE noch so vorgesehen). Der Gesetzentwurf bleibt jetzt für die Daten zur Kontrolle allerdings eine Antwort schuldig, wie der Vollzug bei unzureichender

Übermittlung von Daten zur Kontrolle erfolgen soll. Wir regen an, dies jedenfalls für **Daten zur Kontrolle** mit Bußgeld zu bewehren, halten zugleich aber längere Übergangsfristen für nötig.

Zu Artikel 1 Nr. 34: Zu § 64c – Barrierefreiheit

Die mit § 64c PBefG-E vorgesehenen Vorgaben zur Barrierefreiheit von Taxen und dem gebündelten Bedarfsverkehr unterstützen wir im Grundsatz. Allerdings **sollte die Regelung auch für den Mietwagenverkehr gelten**, damit diese Regelungen nicht durch „Flucht in den Mietwagenmarkt“ umgangen werden und für die Verkehrsformen des Gelegenheitsverkehrs ein Level-Playing-Field gewährleistet wird. Zudem sollte klargestellt werden, dass eine „Konzernbetrachtung“ angestellt werden kann, damit verbundene Unternehmen gemeinsam betrachtet werden können und eine „künstliche Aufspaltung“ in Einzelunternehmen mit weniger als 20 Fahrzeugen ausgeschlossen ist.

Zu Artikel 5a – neu – § 7 Absatz 4 BefBedV (Bundesrat) – Fahrkartenautomaten

Der Bundesrat hat vorgeschlagen, nach Artikel 5 als Artikel 5a ergänzend noch eine Änderung der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen von Bussen und Straßenbahnen (BefBedV) vorzunehmen. **Diesen Änderungsvorschlag bzgl. einer Aufgabe des Ticketfahrscheins und des Barverkaufs lehnen wir ab.** Anstelle einer Beschränkung auf digitale Zahlfunktionen sollten diese schrittweise eingeführt werden und zunächst eine größere Verbreitung erfahren, so dass sie grundsätzlich allen Fahrgästen zur Verfügung stehen und Menschen ohne digitalen Zugang nicht ausschließen.

Hilfsweise regen wir an, die vorgeschlagene Änderung sowohl auf der Voraussetzungs- wie auf der Rechtsfolgende Seite deutlich zu begrenzen:

„(4) Die besonderen Beförderungsbedingungen können vorsehen, dass das Verkehrsunternehmen nicht verpflichtet ist, an allen Haltestellen oder allen Fahrzeugen einen Fahrausweiserwerb mit Bargeld zu ermöglichen, sofern ein digitaler Fahrausweiserwerb angeboten wird und einen wesentlichen Teil der Zahlvorgänge umfasst.“

Zu Artikel 7 – Inkrafttreten

Ein **gestuftes Inkrafttreten** der neuen Verpflichtungen nach §3a PBefG-E wird grundsätzlich begrüßt. Im Hinblick auf die Verpflichtung zur Bereitstellung von dynamischen Daten ist die **Fristenlage (1.7.2022) allerdings weiterhin zu ambitioniert** und auch nicht der Umsetzung europäischer Rechtsvorschriften geschuldet.

Erfüllungsaufwand

Wir halten es nach wie vor für erforderlich, den mit den einzelnen Steuerungsinstrumenten und Vorgaben verbundenen **Erfüllungsaufwand für die Städte, Landkreise und Gemeinden** angemessen darzustellen.

Redaktionelle Fehler

Auf verschiedene redaktionelle Fehler des Gesetzentwurfs (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1, § 3d, § 54d PBefG) hatten wir in vorherigen Stellungnahmen bereits hingewiesen und bitten diese zu korrigieren.