



„Neuerungen im Rechtsrahmen für den ÖPNV“

- 7. Jenaer Gespräche zum Recht des ÖPNV -

PBefG-Novelle: Überblick und Relevanz für den ÖPNV

PBefG-Novelle:

A. Anlass - Koalitionsvertrag von März 2018

1. Auftrag: Modernisierung des Personenbeförderungsrechts

- Anpassung der 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
- Rechtssichere Grundlage für die Zulassung neuer plattformbasierter digitaler Mobilitätsangebote
- Wahrung eines fairen Ausgleichs ((level playing field) zwischen den unterschiedlichen Beförderungsformen
- Steuerungsmöglichkeiten für Kommunen
- Gute Rahmenbedingungen zum Schutz der Beschäftigten
- Regulatorische Entlastungen für Taxi- wie auch Mietwagenbetriebe

PBefG-Novelle:

A. Anlass - Koalitionsvertrag von März 2018

2. Auftrag: Klarstellung, dass über die Nahverkehrspläne soziale Standards zum Schutz der Beschäftigten sowie qualitative und ökologische Standards auch für eigenwirtschaftliche Verkehre gelten
 - Keine politische Einigung der Koalitionsfraktionen
 - Im Rahmen der PBefG-Novelle nicht weiterverfolgt
 - Entschließung des Deutschen Bundestages:
Erstellung eines gemeinsamen Rechtsgutachtens von BMAS und BMVI zur Untersuchung der Regelungen zur Absicherung von Sozialstandards im Mobilitätsgewerbe (insbes. neue Verkehrsform „gebündelter Bedarfsverkehr“ und eigenwirtschaftliche Verkehre im ÖPNV)

PBefG-Novelle:

B. Der Weg zur Umsetzung I

I. Etablierung der „Findungskommission“ zur PBefG-Novelle

- Zusammensetzung:
 - vier Länderverkehrsminister/in (NW, SH, BW und SL – Berücksichtigung der „Farbenlehre“ mit Blick auf BR-Beteiligung),
 - Verkehrsexperten der Koalitionsfraktionen und
 - Vorsitz des BT-Verkehrsausschusses
- Drei Kommissionssitzungen 10. Mai 2019, 13. September 2019 und 19. Juni 2020
- Eckpunktepapier der Findungskommission vom 19. Juni 2020

Referenten-Entwurf der Bundesregierung „Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts“ auf Grundlage der politischen Vorgaben des Eckpunktepapiers >>> Kabinettsbeschluss am 16. Dezember 2020

PBefG-Novelle

B. Der Weg der Umsetzung II

II. Gesetzgebungsverfahren (Bundesrat)

- Wesentliche Änderungen Bundesrat:
 - Begriffliche Klarstellung der neuen gesetzlichen Zielbestimmung von „Umweltverträglichkeit“ zu „Klimaschutz und Nachhaltigkeit“
 - Neue Gründe zur Versagung der Genehmigung bei Nichterfüllung der fahrzeugtechnischen Anforderungen beim Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen (Taxi-, Mietwagen- und gebündelter Bedarfsverkehr) und barrierefreien Fahrzeugen (Taxi- und gebündelter Bedarfsverkehr)
 - Erweiterung der im Linienbedarfsverkehr möglichen Zuschläge auf das Tarifentgelt
 - Bargeldloses Bezahlen im ÖPNV (BefBedV)

PBefG-Novelle

B. Der Weg der Umsetzung III

II. Gesetzgebungsverfahren (Bundestag)

- Parallele Einbringung wortgleicher Gesetzentwurf durch Koalitionsfraktionen
- Wesentliche Änderungen:
 - Änderungsantrag Koalitionsfraktionen
 - Einführung sog. „Escape-Klausel“ für Mietwagenverkehr,
 - Klarstellung, wer Beförderer i. S. d. PBefG ist (Genehmigung +) und wer solche Fahrten nur vermittelt (Genehmigung -)
 - „Anti Dumping-Regelung“ für Mietwagenverkehr (insbesondere Mindestbeförderungsentgelte)
 - Konkretisierung der Vorgaben zu Sozialstandards für gebündelten Bedarfsverkehr

PBefG-Novelle

B. Der Weg der Umsetzung IV

II. Gesetzgebungsverfahren

- Zustimmung Bundestag am 5. März 2021
- Zustimmung Bundesrat am 26. März 2021
- Veröffentlichung „Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts“ vom 16. April 2021 im Bundesgesetzblatt am 27. April 2021
- Inkrafttreten
 - PBefG-Änderungen am 1. August 2021
 - Änderungen der Verordnungen wie FeV und BOKraft am 2. August 2021
 - Gestaffeltes Inkrafttreten der Regelungen zu Mobilitätsdaten am 1. September 2021, 1. Januar 2022 und 1. Juli 2022

PBefG-Novelle

C. Kernpunkte der Novelle I

I. Einführung zwei neuer Verkehrsformen

- ÖPNV-integrierter „Linienbedarfsverkehr“ (§ 44)
- „Gebündelter Bedarfsverkehr“ außerhalb des ÖPNV (§ 50)
- Reguläre Zulassung mit jeweils eigener Rechtsgrundlage und Definition
- Vor PBefG-Novelle: Genehmigung dieser „Pooling-Dienste“ entweder auf Basis der Experimentierklausel (§ 2 Abs. 7 PBefG) oder der „Ähnlichkeitsregelung“ (§ 2 Abs. 6 PBefG)
- Ziele / Erwartungen:
 - Mehr Mobilität bei weniger Verkehr in Städten und in ländlichen Räumen
 - Bestmögliche Ergänzung des ÖPNV durch neue Mobilitätsangebote sowie moderne Bedienformen
 - Stärkung der Kommunen für passgenaue Verkehrs- und Mobilitätslösungen vor Ort

PBefG-Novelle

C. Kernpunkte der Novelle II

1. ÖPNV-integrierter Linienbedarfsverkehr (§ 44)

- Linienverkehr gemäß § 42, der ÖPNV gemäß § 8 Absatz 1 ist, und der der Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung
- ohne festen Linienweg
- zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten
- innerhalb eines festgelegten Gebietes und festgelegter Bedienzeiten dient.
- ausschließlich Beförderungsentgelte und –bedingungen im Rahmen der Vorgaben des Aufgabenträgers im Nahverkehrsplan, im öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder der Vorabbekanntmachung
- Erhebung von Zuschlägen nur nach Maßgabe der o.g. Vorgaben

Linienbedarfsverkehr

- unterliegt der Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht,
- für ihn gilt der ermäßigte Umsatzsteuersatz 7 % und
- das Ziel der vollständigen Barrierefreiheit.

PBefG-Novelle

C. Kernpunkte der Novelle III

2. Gebündelter Bedarfsverkehr außerhalb des ÖPNV (§ 50)
 - Beförderung von Personen mit Pkw
 - bei der mehrere Beförderungsaufträge entlang ähnlicher Wegstrecken gebündelt ausgeführt werden.

Regularien zum Schutz oder zur Berücksichtigung öffentlicher Verkehrsinteressen:

- Grundsätzlich keine Rückkehrpflicht, aber Bestimmung der Rückkehrpflicht an Betriebssitz oder zu anderen geeigneten Abstellorten durch Genehmigungsbehörde
- Räumliche oder zeitliche Beschränkungen möglich
- Bündelungsquote
- Festlegung von Sozialstandards (z. B. Arbeitszeiten, Pausen, Entlohnung)

PBefG-Novelle

C. Kernpunkte der Novelle IV

II. Steuerungsinstrumente für Kommunen

Steuerungsbefugnisse stehen den Genehmigungsbehörden zu, z. B.

- Festlegung der Rückkehrpflicht beim gebündelten Bedarfsverkehr und Erleichterungen der grds. unverändert bestehenden Rückkehrpflicht beim Mietwagenverkehr möglich
- Weitreichende Steuerungsbefugnisse beim gebündelten Bedarfsverkehr:
 - Räumliche oder zeitliche Beschränkung möglich
 - Festlegung einer Bündelungsquote im Stadt- und Vorortverkehr (im Einvernehmen mit Aufgabenträger), verpflichtend
 - Festlegung von Sozialstandards (z. B. Arbeitszeiten, Pausen, Entlohnung) möglich
 - Versagung der Genehmigung, wenn Verkehrseffizienz nicht mehr sichergestellt ist („Kontingentierung“)
- Anwendung der lokal geltenden Regelungen für gebündelten Bedarfsverkehr auch auf Mietwagenverkehr in Großstädten, wenn App-basierter Mietwagenverkehr mehr als 25 % Marktanteil hat („Escape-Klausel“)

PBefG-Novelle

C. Kernpunkte der Novelle V

III. Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit (§ 1a)

- Berücksichtigung des Ziels Klimaschutz und Nachhaltigkeit bei Anwendung des PBefG
- Stärkung des Klimaschutzes im Verkehrsbereich auch im Personenbeförderungsrecht
- Vor Novelle: Aufgabenträger waren bereits aufgefordert, Umweltqualität des Verkehrsangebots im Nahverkehrsplan zu definieren
- Nach Novelle: Stärkere Sensibilisierung der beteiligten Akteure (Aufgabenträger, Genehmigungsbehörden, Länder) für nachhaltige und umweltorientierte Personenbeförderung
- Umweltpolitische Zielsetzung gilt für alle Verkehrsarten und – formen des PBefG

PBefG-Novelle

C. Kernpunkte der Novelle VI

IV. Bereitstellung von Mobilitätsdaten (§§ 3a-c)

- Rechtlicher Rahmen zur Verfügbarmachung von statischen und dynamischen Daten, die bei Ausführung von Personenbeförderungsdienstleistungen entstehen.
- Bereitstellungspflicht gilt für Beförderer und Vermittler i. S. d. PBefG; nur für Linienverkehr und Gelegenheitsverkehr (nicht für Ausflugsfahrten und Ferienzielreisen)
- Nutzung der Mobilitätsdaten durch Länder und Kommunen für effizienteren und klimafreundlicheren Verkehr (z. B. für Verkehrslenkung)
- Effektivere Kontrolle von PBefG-Vorgaben (z. B. Einhaltung Rückkehrpflicht) durch Zugriff der Kommunen auf Mobilitätsdaten
- Mobilitätsdaten-Verordnung vom 20. Oktober 2021: Veröffentlichung im BGBl am 26. Oktober 2021, Inkrafttreten am 27. Oktober 2021

PBefG-Novelle

D. Weitere Änderungen

Ergänzende Hinweise:

- Genehmigungsfreie Personenbeförderung mit Pkw wird mit dynamischem Verweis auf Pauschalbetrag im Bundesreisekostengesetz (30 Cent aktuell) bundeseinheitlich und eindeutig festgelegt (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 b)
- Verlängerung der Experimentierklausel um ein Jahr von bisher vier auf fünf Jahre (§ 2 Abs. 7)
- Ermöglichung von Tarifkorridoren mit Mindest- und Höchstpreisen sowie Festpreisen für bestimmte Wegstrecken im Taxiverkehr (§ 51 Abs. 1)
- Ziel der möglichst weitgehenden Barrierefreiheit auch für Taxiverkehr und gebündelten Bedarfsverkehr (§ 64c)
- Wegfall der Ortskundeprüfung für Taxifahrer; Einführung einer Ausrüstungspflicht von Taxifahrzeugen mit Navigationsgerät
- Einführung Kleiner Fachkundenachweis für Fahrpersonal im Taxi-, Mietwagen- und gebündelten Bedarfsverkehr im Fahrerlaubnisrecht

PBefG-Novelle

E. Relevanz für den ÖPNV I

Praxisrelevanz der PBefG-Novelle für ÖPNV ist hoch

- Zusätzliche Gestaltungsmöglichkeit der ÖPNV-Aufgabenträger für lokales ÖPNV-Angebot durch Linienbedarfsverkehr;
- weiteres Instrument für nachhaltige und benutzerorientierte Mobilitätsangebote in Ergänzung zum traditionellen Linienverkehr
- Flexibilisierung des ÖPNV durch sinnvolle Ergänzung mit digital vermittelten Angeboten
- Chance für wesentlichen Beitrag der Genehmigungsbehörden zur Reduzierung des MIV in Städten und Versorgung der Menschen mit effizienten und bezahlbaren Mobilitätsleistungen, insbesondere in den ländlichen Räumen

PBefG-Novelle

E. Relevanz für den ÖPNV II

Praxisrelevanz der PBefG-Novelle für ÖPNV ist hoch

- Verstärkte Zusammenarbeit zwischen Genehmigungsbehörde und Aufgabenträger (z. B. bei Festlegung Bündelungsquote im gebündelten Bedarfsverkehr)
- Große Aufgabenverantwortung der Kommunen, z. B. genaue Prüfung, welche Instrumente lokal geeignet und zielführend sind, gutes Zusammenwirken der Instrumente
- Hauptanwendungsfälle von Linienbedarfsverkehr und gebündeltem Bedarfsverkehr in der Praxis bleiben abzuwarten, ggf. regional unterschiedlich, weil heterogene Rahmenbedingungen und Ausgangssituationen

PBefG-Novelle

F. Ausblick

Zwei Aspekte:

1. Wirkungen der PBefG-Novelle

- Neuer Rechtsrahmen muss nun mit Leben gefüllt werden. Zunächst Kommunen (Aufgabenträgern und Genehmigungsbehörden) Zeit geben, Instrumente in die Anwendung zu bringen
- Wirkungsweise der Steuerungsinstrumente wird die kommunale Praxis in den nächsten Jahren zeigen. Bundesregierung wird Umsetzungsprozess begleiten und Bundestag 2026 Bericht vorlegen

2. Bestand der neuen Regelungen

- Auch Verkehrsunternehmer und Mobilitätsanbieter müssen sich auf neuen Rechtsrahmen einstellen; ggf. werden Steuerungsmaßnahmen gerichtlich überprüft werden

Vielen Dank für ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt

Bundesministerium für Verkehr
und digitale Infrastruktur (BMVI)
Referat StV 14
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Ansprechpartnerin
MRin Kirsten Bürger-Faigle
Ref-StV14@bmvi.bund.de
www.bmvi.de
Tel. +49 228 99-300-7550
Fax +49 228 99-300-807-7550