

1a. Genehmigungspflicht der digitalen Vermittlung

Zur Schaffung von Rechtssicherheit wird der in § 3 PBefG definierte Begriff des Unternehmers in einem ergänzenden Absatz auf die Vermittlung von Fahrten zur Personenbeförderung ausgedehnt und damit klargestellt, dass auch die digitale Vermittlung von Fahrten, die selbst als Beförderungsleistung einzustufen ist, genehmigungspflichtig ist und somit den Regelungen des PBefG unterliegt. Wann die digitale Vermittlung von Fahrten selbst als Beförderungsleistung einzustufen ist, wird klar definiert.

1b. Einordnung von ÖPNV Ride Pooling-Diensten als Linienverkehr

Um eine reguläre Genehmigungsfähigkeit sicherzustellen, werden bedarfsgesteuerte Ride Pooling-Dienste kommunaler Verkehrsunternehmen in § 43 PBefG als Sonderform des Linienverkehrs deklariert. Der bedarfsgesteuerte Verkehr muss den klassischen Linienverkehr nach § 42 PBefG ersetzen, ergänzen oder verdichten; der befördernde Unternehmer unterliegt der Betriebs- und Beförderungspflicht sowie den Vorschriften über die Beförderungsentgelte und -bedingungen. Es wird klargestellt, dass die Regelmäßigkeit der Verkehrsverbindung bei dieser Sonderform des Linienverkehrs auch dann zu bejahen ist, wenn der Ablauf der Fahrten dem wechselnden Beförderungsbedarf der Fahrgäste angepasst wird.

1c. Aufhebung des Poolingverbots für Mietwagen

Um auch außerhalb des ÖPNV eine reguläre Genehmigungsfähigkeit neuartiger Pooling-Konzepte sicherzustellen, wird die in § 49 Abs. 4 S. 1 PBefG normierte Pflicht zur Anmietung im Ganzen aufgehoben. Damit wird Mietwagenunternehmern grundsätzlich auch die Einzelsitzplatzvermietung ermöglicht. Ebenso wird die in § 49 Abs. 4 S. 1 PBefG enthaltene Vorgabe gestrichen, nach der der Ablauf der Fahrt vom Mieter bestimmt wird, um auch Algorithmus-gesteuerte Streckenführungen zu ermöglichen. Eine Genehmigung des Verkehrs mit Mietwagen kann zulässigerweise versagt werden, sofern die zuständige Verkehrsbehörde positiv feststellt und (bspw. im Rahmen der Nahverkehrsplanung) qualifiziert begründet, dass der beantragte Verkehr und die damit einhergehende Einzelsitzplatzvermietung einzelne ertragreiche Linien des Linienverkehrs oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Linienverkehrsnetz gefährdet und hierdurch die Funktionsfähigkeit des Linienverkehrs insgesamt bedroht wird. Auf diese Weise kann die Kommune den Mietwagen-verkehr bei einer Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Linienverkehrs entsprechend steuern.

1d. Abschaffung der Rückkehrpflicht für Mietwagen

Um unnötige Leerfahrten zu verhindern, wird die in § 49 Abs. 4 S. 3 PBefG normierte Rückkehrpflicht für Mietwagen aufgehoben. Gleichzeitig erscheint es sinnvoll, bestimmte Bereiche für den Taximarkt zu reservieren. Daher kann Mietwagenunternehmern von den zuständigen Genehmigungsbehörden für bestimmte fahrgastreiche Bereiche ein sog. „Aufstellverbot“ auferlegt werden (alt.: positive Definition des „Lizenzgebietes“), um in diesen Bereichen die Kundensuche vor Ort zu verhindern.

1e. Digitale Erfassung der Eingänge von Beförderungsaufträgen beim Mietwagenverkehr

Um Rechtsunsicherheiten in Bezug auf die Interpretation der Norm zu vermeiden, wird die in § 49 Abs. 4 S. 4 PBefG enthaltene buchmäßige Erfassung um die Möglichkeit einer elektronischen Erfassung von Auftragseingängen ergänzt. Auch App-basierte Auftragseingänge werden hierdurch expressis verbis ermöglicht.

1f. Eindeutige Regelung der genehmigungsfreien Mitnahme

Im PBefG wird eine pauschale Wertgrenze für die in Art. 1 Abs. 2 Nr. 1 PBefG genannten Betriebskosten festgelegt.

2) Klarstellung im PBefG, dass über die Nahverkehrspläne soziale Standards zum Schutz der Beschäftigten sowie qualitative und ökologische Standards auch für eigenwirtschaftliche Verkehre gelten (Koalitionsvertrag Seite 121, Zeilen 5720ff.)

Wie diese Klarstellung im Gesetzestext genau umgesetzt werden soll, steht noch nicht fest.

Alternative 1: Klarstellung im PBefG, dass die Länder in ihren Nahverkehrsplänen soziale, qualitative und ökologische Standards festlegen können.

Alternative 2: Festlegung von soziale, qualitative und ökologische Standards im PBefG selbst.

3) Änderung des Ordnungsrahmens, dass Länder, Städte und Kommunen in der Lage sind, verbindliche Vorgaben und Emissionsgrenzwerte für u. a. Busse, Taxen und Mietwagen zu erlassen (Koalitionsvertrag Seite 76, Zeilen 3484ff.)

Es soll im PBefG klargestellt werden, dass die Länder im Landesrecht im Bereich des Taxi- und Mietwagenverkehrs Vorschriften in Bezug auf die Fahrzeugemissionen regeln können.

4) Anpassung der besonderen Planfeststellungsvorschriften für Betriebsanlagen von Straßenbahnen (§§ 28 ff. PBefG)

Die besonderen Planfeststellungsvorschriften für Betriebsanlagen von Straßenbahnen (§§ 28 ff. PBefG) sind mittlerweile zu großen Teilen gleichlautend mit den allgemeinen Planfeststellungsvorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetz und können daher aufgehoben werden. Außerdem sollen die neuen Regelungen zur Beschleunigung des Planungs- und Genehmigungsverfahrens im Verkehrsbereich, die für die anderen Verkehrsträger kürzlich verabschiedet wurden, auch ins PBefG übernommen werden (siehe Entschließung des Bundestages vom 08.11.2018 – BT-Drs. 19/5580).

5) Im Nachgang zur „Großen PBefG-Novelle“ (Inkrafttreten 01.01.2013) sind mehrere redaktionelle bzw. kleinere klarstellende Anpassungen im PBefG notwendig.