

Änderungsantrag

der Abgeordneten Torsten Herbst, Daniela Kluckert, Frank Sitta, Dr. Christian Jung, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Dr. Gero Clemens Hocker, Dr. Christoph Hoffmann, Olaf in der Beek, Pascal Kober, Carina Konrad, Michael Georg Link, Alexander Müller, Frank Müller-Rosentritt, Dr. Martin Neumann, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Stephan Thomaе, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Johannes Vogel (Olpe), Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

**zu der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Fraktionen der CDU/CSU und SPD
– Drucksachen 19/26175, 19/27288 –**

Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts

Der Bundestag wolle beschließen:

Artikel 1 wird wie folgt gefasst:

„Artikel 1

Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)

1. Zu Artikel 1 Nummer 10 (§ 13 PBefG)

In Artikel 1 Nummer 10 werden in § 13 Absatz 5a (neu) in Satz 1 nach den Worten „... kann die Genehmigung“ die Worte „in begründeten Ausnahmefällen“ eingefügt.

2. Zu Artikel 1 Nummer 24 (§ 47 PBefG):

Artikel 1 Nummer 24 ist wie folgt zu fassen:

„§ 47 wird wie folgt geändert:

- a) In § 47 Absatz 2 Satz 1 werden nach dem Wort „nur“ die Wörter „an behördlich zugelassenen Stellen und“ eingefügt.
- b) § 47 Absatz 3 wird wie folgt neu gefasst: „Die Landesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung die Ordnung auf Taxiständen sowie Einzelheiten des Dienstbetriebs zu regeln. In der Rechtsverordnung können insbesondere Regelungen getroffen werden über
 1. die Annahme und Ausführung von fernmündlichen Fahraufträgen;
 2. den Fahr- und Funkbetrieb;
 3. die Behindertenbeförderung;
 4. die Krankenbeförderung, soweit es sich nicht um Beförderungen nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 handelt.“
- c) In § 47 wird Absatz 4 wie folgt neu gefasst: „Die Vorschriften der §§ 21 und 22 sind nicht anzuwenden.“

3. Zu Artikel 1 Nummer 25 (§ 49 PBefG)

1. In Artikel 1 Nummer 25a) ist Buchstabe bb) wie folgt zu fassen:

„bb) In § 49 Absatz 4 wird Satz 3 gestrichen.“

2. In Artikel 1 Nummer 25 ist Buchstabe b) zu streichen.

3. In Artikel 1 Nummer 25a) ist folgender neuer Buchstabe ff) anzufügen:

„ff) In § 49 Absatz 4 wird Satz 2 gestrichen.“

4. In Artikel Nummer 25a) ist folgender neuer Buchstabe gg) anzufügen:

„gg) § 49 Absatz 4 Satz 4 wird wie folgt gefasst: „Den Eingang des Beförderungsauftrages hat der Mietwagenunternehmer buchmäßig zu erfassen und die Aufzeichnung ein Jahr aufzubewahren.“

4. Zu Artikel 1 Nummer 26 (§ 50 PBefG)

Artikel 1 Nummer 26 ist wie folgt zu fassen:

„§ 50 wird wie folgt gefasst:

§ 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 Annahme, die Vermittlung und die Ausführung von Beförderungsaufträgen, das Bereithalten gebündelter Bedarfsverkehre 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 vorbehaltene 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 Verkehrs-

teressen dies erfordern. Sie kann im Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden und dem Aufgabenträger die Beförderung außerhalb der Betriebsitzgemeinde gestatten und einen größeren Bezirk festsetzen.

(3) Im Stadt- und im Vorortverkehr ist von der Genehmigungsbehörde im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger eine Quote für den Anteil an gebündelten Beförderungsaufträgen festzulegen, der in einem bestimmten Zeitraum innerhalb des Gebietes zu erreichen ist, in dem der Verkehr durchgeführt wird (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 Anforderungen an den gebündelten Bedarfsverkehr in Bezug auf die Festsetzung von Bündelungsquoten regeln und eine zu erreichende Bündelungsquote außerhalb des Stadt- und Vorortverkehrs festlegen.“

Berlin, den 2. März 2021

Christian Lindner und Fraktion

Begründung

Begründung zu 1.:

Eine Kontingentierung der neuen Bedienform wird kritisch gesehen, denn mit dem novellierten Personenbeförderungsrecht soll einer Erweiterung und Ergänzung moderner Bedienformen Vorschub geleistet werden. Die Formulierung stellt für die Genehmigungsbehörden klar, dass es für ein Versagen des Antrags hohe Hürden gibt.

Begründung zu 2.:

Mit dem Auftrag, jederzeit und individuell Adressen erreichbar zu machen, wird Taxis nach wie vor eine Betriebs- und Beförderungspflicht auferlegt. Da dieser Auftrag in vielen ländlichen Gebieten schon längst nicht mehr erfüllt wird und in städtischen Gebieten eine Vielfalt an Alternativen besteht, ist diese Regelung hinfällig.

Begründung zu 3. und 4.:

Die Abschaffung der Rückkehrpflicht ist eine wesentliche Voraussetzung, damit neue Mobilitätsanbieter überhaupt erfolgreich am Mobilitätsmarkt agieren können. Ebenso hilft die Abschaffung, Leerfahrten zu reduzieren. Der Verzicht auf diese Vorgabe leistet damit einen wichtigen Beitrag, dass die Novelle des PBefG hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen möglichst gut abschneidet. Zudem würde die Beibehaltung einer Rückkehrpflicht dazu führen, dass Unternehmen welche gebündelte Bedarfsverkehre anbieten möchten nur unter erschwerten Bedingungen die ihnen auferlegte Bündelungsquote erfüllen könnten, da sie zu ökonomisch und ökologisch fragwürdigen Leerfahrten gezwungen würden, welche sich im Umkehrschluss negativ auf deren Bündelungsquote auswirken würden.

