

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Leif-Erik Holm, Dr. Dirk Spaniel, Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Wolfgang Wiehle, Marcus Bühl, Mariana Iris Harder-Kühnel, Waldemar Herdt, Jörn König, Dr. Birgit Malsack-Winkemann, Christoph Neumann, Tobias Matthias Peterka, Jürgen Pohl, René Springer und der Fraktion der AfD

**zu der dritten 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:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Rechtsrahmen der Personenbeförderung zielt auf marktspezifische Regulation verschiedener Mobilitätsangebote ab und unterscheidet zu diesem Zweck innerhalb des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) zwischen öffentlichem Verkehr (Linien- sowie Straßenbahnverkehr), den öffentlichen Verkehr ergänzenden Taxenverkehr und vom Taxenverkehr wiederum abzugrenzenden Mietwagenverkehr.

Im Rahmen der Digitalisierung sind plattformbasierte Mobilitätsangebote entstanden, die sich nicht mehr eindeutig im bestehenden Rechtsrahmen zuordnen und insbesondere zum Taxenverkehr aber auch zum regulären Mietwagenverkehr abgrenzen lassen. So erbringen bspw. die online vermittelten Fahrzeuge von Anbietern wie Uber eindeutig Taxidienstleistungen, werden aber meist von den zuständigen Behörden behelfsmäßig und im Unterschied zum regulären Mietwagenverkehr als „Mietwagen (mit Fahrern)“ reguliert und Pooling-Dienstleister stellen eine Mischung aus Taxen und Bussen dar.

Diese Überschneidungen haben zur Folge, dass Taxen mit Mietwagen (mit Fahrern) konkurrieren und sich Erstere einem Verdrängungswettbewerb durch Letztere ausgesetzt sehen, der aus strengeren gesetzlichen Anforderungen an Taxen resultiert (bspw. Preisbindung und Beförderungspflicht).

Da die konkrete Genehmigung und Regulation dieser Mobilitätsangebote auf Ebene der Kommunen erfolgt, ist ein Flickenteppich an unterschiedlichen Regularien entstanden, der mittels Novelle des PBefG beseitigt werden sollte. Der vorliegende Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts ist nicht in der

Lage, diesen regulatorischen Flickenteppich aufzulösen, da lediglich die Problematik durch Pooling-Dienstleister adressiert, nicht aber durch Mietwagen (mit Fahrern).

Eine zweckmäßigere Lösung zur Sicherstellung des sogenannten Abstandsgebots und somit zur Wiederherstellung eines fairen Wettbewerbs zwischen Taxen, regulären Mietwagen und Taxidienstleistungen erbringenden Mietwagen (mit Fahrern) besteht darin, plattformbasierte Vermittlungsdienste sowie für solche tätige Fahrer und Fahrzeuge gesondert zu regulieren.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. für Anbieter plattformbasierter Mobilitätsangebote eine eigene Rechtskategorie im PBefG zu definieren, um erstens das Abstandsgebot zwischen Taxen- und Mietwagenverkehr zu gewährleisten, zweitens einen ruinösen Wettbewerb zwischen Taxifahrern, regulären Mietwagenfahrern und faktischen Taxidienstleistern zu verhindern, und drittens die Nutzung digitaler Mobilitätsangebote dennoch zu ermöglichen. Diese Rechtskategorie sollte Folgendes sicherstellen:
 - a) Plattformbasierte Mobilitätsangebote sind wirksam auf den Bestellmarkt zu beschränken.
 - b) Alle für plattformbasierte Vermittlungsdienste tätigen Fahrer benötigen einen Personenbeförderungsschein, um Zuverlässigkeit der Fahrer sicherzustellen.
 - c) Vermittlungsplattformen haben die regelmäßige Überprüfung der Verkehrstauglichkeit in Abhängigkeit zur Nutzung der eingesetzten Fahrzeuge zu gewährleisten, um Sicherheit der Fahrgäste zu garantieren.
 - d) Digitale Vermittlungsplattformen haben gewerblichen Versicherungsschutz für Fahrer und Fahrgäste zu gewährleisten.
 - e) Online vermittelte Fahrzeuge sind kennzeichnungspflichtig, um eine einfache und schnelle Identifikation zu ermöglichen;
2. das Personenbeförderungsgesetz nicht für andere Zwecke als die Gewährleistung abgrenzbarer und funktionsfähiger Linien- und Gelegenheitsverkehre zu instrumentalisieren;
3. den Erwerb des Personenbeförderungsscheins an das Sprachniveau B1 Deutsch zu binden, um eine zuverlässige und qualitativ angemessene Kommunikation zu gewährleisten;
4. die Rückkehrpflicht für alle Personenbeförderungsdienstleistungen ersatzlos zu streichen, damit preistreibende und umweltbelastende Leerfahrten der Vergangenheit angehören;
5. den Umsatzsteuersatz für alle Personenbeförderungsleistungen auf 7 % zu senken, um die steuerliche Benachteiligung gewerblicher Personenbeförderungsalternativen zum ÖPNV, gerade im ländlichen Raum, zu beenden.

Berlin, den 26. Februar 2021

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion