

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Evaluierung der Freistellungsverordnung

In Deutschland leisten soziale und ehrenamtliche Fahrdienste nach Ansicht der Fragesteller seit Langem einen wichtigen Beitrag für die Unterstützung, Mobilität und damit die gesellschaftliche Teilhabe von älteren und kranken Personen sowie von Menschen mit Behinderung. Fahrdienste ermöglichen zum Beispiel Arztbesuche, das Erledigen von Einkäufen oder einen Ausflug.

Soziale Fahrdienste werden meist durch Wohlfahrtsverbände (vgl. u. a. das Deutsche Rote Kreuz, die Caritas und die Malteser) angeboten (vgl. www.drk.de/hilfe-in-deutschland/behindertenhilfe/fahrdienst-fuer-menschen-mit-behinderungen/, www.caritas.de/ehrenamt/fahrdienst-fuer-senioren/130073/ und www.malteser.de/fahrdienst.html). Bei den ehrenamtlichen Fahrdiensten handelt es sich in der Regel um Privatpersonen, die Fahrdienste anbieten, während Städte, Kommunen oder Vereine hierfür Fahrzeuge anschaffen (vgl. www.drk.de/hilfe-in-deutschland/senioren/mobilitaet/fahrdienst/). Ehrenamtliche Fahrdienste sind vor allem für Fahrten im Nahbereich in ländlich geprägten Regionen konzeptioniert, da insbesondere in diesen Gegenden ein ausreichend ausgebauter öffentlicher Personennahverkehr nicht vorzufinden ist. Oft übernehmen Verwandte oder Freunde privat Fahrdienste. Für Betroffene, die nur über wenig soziale Kontakte verfügen, sind ehrenamtlich organisierte Fahrdienste jedoch elementar dafür, Teilhabe in Bildung, Arbeit, Gesellschaft, Ehrenamt und damit am Leben zu gewährleisten.

Allerdings fallen soziale und ehrenamtliche Fahrdienste nach den Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und der Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungs-Verordnung) meist unter die Genehmigungspflicht (vgl. www.gesetze-im-internet.de/pbefg/BJNR002410961.html und www.gesetze-im-internet.de/frstllgv/BJNR006010962.html). Das bedeutet, dass die befördernden Personen im Besitz einer Genehmigung sein und zahlreiche Auflagen erbringen müssen. Hierfür sprechen aus Sicht der Fragesteller unter anderem die erhöhten Sicherheitsanforderungen gerade bei Senioren, Menschen mit Behinderung oder Kindern sowie ein faires Wettbewerbsfeld mit Taxi- und Mietwagenunternehmen.

Im Zuge der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes, wurde die Bundesregierung durch Entschließungsanträge des Deutschen Bundestages (Bundestagsdrucksache 19/27288) und des Bundesrats (Bundesratsdrucksache 200/21) im Jahr 2021 dazu aufgefordert, die Freistellungs-Verordnung zu evaluieren und in diesem Kontext Regelungen zu prüfen, um die Beförderung von havarierten Personen in Abschleppfahrzeugen durch Pannendienste sowie die bedarfsgerechte Ausgestaltung der Anforderungen an ehrenamtliche und soziale Fahrdienste (Nachbarschaftshilfen und andere) und eine Entlastung von

bürokratischen Anforderungen zu prüfen. Als sich der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages auf Antrag der Bundestagsfraktion der CDU/CSU im Oktober 2022 mit dem Thema „Beförderung von havarierten Personen, sowie ehrenamtliche und soziale Fahrdienste im Kontext der Evaluierung der Freistellungsverordnung“ beschäftigt hat (vgl. Ausschussdrucksache 20(15)95 für die 22. Sitzung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 19. Oktober 2022), war die Stellungnahme des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) nach Auffassung der Fragesteller nicht zufriedenstellend.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Position vertritt die Bundesregierung hinsichtlich der Frage der Notwendigkeit einer Evaluation der Freistellungsverordnung?
2. Warum setzt die Bundesregierung den ausdrücklichen Willen des Bundesgesetzgebers und der Länder, die Freistellungsverordnung zu evaluieren, nicht um?
3. Plant das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, eine Evaluierung und Prüfung der Freistellungsverordnung vorzunehmen, und wenn ja, wird dies eine umfassende Evaluierung, die auch das PBefG umfasst, und wenn nein, warum nicht?
4. Wie ist der Zeitplan der vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr angekündigten Evaluierung der Freistellungsverordnung bzw. der Prüfung von möglichen regulatorischen Entlastungen für ehrenamtliche und soziale Fahrdienste (Nachbarschaftshilfen und andere), ohne in die Grundstruktur des Anwendungsbereichs des PBefG einzugreifen?
5. Wie plant die Bundesregierung die ehrenamtlichen und sozialen Fahrdienste regulatorisch zu entlasten, sollte die Evaluierung bzw. Prüfung und ggf. eine Novellierung nicht erfolgen?
6. Wie und wann plant die Bundesregierung, regulatorische Lücken bei ehrenamtlichen Fahrdiensten zu evaluieren und zu schließen?
7. Wie begründet die Bundesregierung den nach Ansicht der Fragesteller bestehenden Widerspruch, dass ehrenamtliche Fahrdienste vielerorts die vollständigen Genehmigungsanforderungen nach dem Personenbeförderungsgesetz erfüllen müssen, während viele gewerbliche Verkehre, etwa Schülerverkehre mit PKW, weiterhin umfassend von den Anforderungen freigestellt werden?
8. Strebt die Bundesregierung eine Erweiterung des Befreiungskatalogs in § 1 der Freistellungs-Verordnung an, und wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?
9. Wie bewertet die Bundesregierung die Bedeutung ehrenamtlicher und sozialer Fahrdienste für die Mobilität von Menschen mit körperlichen und/oder Sinnesbehinderungen (oder vorübergehenden Erkrankungen), insbesondere im ländlich geprägten Raum, außerhalb von Ballungszentren?
10. In welchem Umfang und über welche Institutionen sollen Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden?
11. Sollen diese Mittel verrechnet und soll damit ein möglichst unbürokratisches Angebot zugunsten Betroffener im Bereich ehrenamtlicher und sozialer Fahrdienste garantiert werden?
12. Wie sehen derzeit der aktuelle Stand und der Zeitplan zur ebenfalls am Personenbeförderungsgesetz angegliederten Mobilitätsdatenverordnung aus?

13. Wie ist der aktuelle Stand der Bund-Länder-Arbeitsgruppe zur Umsetzung des kleinen Fachkundenachweises?
14. Berücksichtigt die Bund-Länder-Arbeitsgruppe zur Umsetzung des kleinen Fachkundenachweises auch die Bedürfnisse von Hilfsorganisationen und Sozialverbänden, deren Fahrer von Schul- oder Behindertenfahrdiensten ebenfalls den Fachkundenachweis benötigen, und wenn ja, welche besondere Berücksichtigung erhalten die Hilfsorganisationen und Sozialverbände, und wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 13. März 2023

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

