

## **Kleine Anfrage**

**der Fraktion der CDU/CSU**

### **Novelle des Personenbeförderungsgesetzes**

Im August 2021 sind mit der Novelle des Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wichtige Änderungen im Personenbeförderungsrecht in Kraft getreten. Um neue Geschäftsmodelle zu ermöglichen, wurden die Angebote „Bedarfsgesteuerte Pooling-Dienste des ÖPNV [öffentlicher Personennahverkehr]“ („Linienbedarfsverkehr“) und „Pooling-Dienste außerhalb des ÖPNV“ („gebündelter Bedarfsverkehr“) als neue Verkehrsformen mit eigenem Rechtsrahmen definiert. Zudem sollte eine faire Wettbewerbssituation zwischen Taxi- und Mietwagengewerbe gewährleistet werden. Außerdem wurde mit der PBefG-Novelle eine Pflicht der Unternehmer zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten neu geschaffen (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/personenbefoerderungsgesetz.html](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/personenbefoerderungsgesetz.html)).

Drei Jahre nach Inkrafttreten der weitreichenden Änderungen ist es nach Ansicht der Fragesteller an der Zeit, eine erste Bilanz der PBefG-Novelle zu ziehen und Verbesserungsmöglichkeiten zu identifizieren. So lässt sich beispielsweise beobachten, dass die Handlungsinstrumente für die Genehmigungsbehörden wenig genutzt werden. Die Taxibranche sieht dies als einen ihrer Hauptkritikpunkte an der PBefG-Novelle und fordert Nachbesserungen. Auch kritisiert die Branche, dass die sogenannte Kleine Fachkunde drei Jahre, nachdem sie eigentlich zusammen mit der PBefG-Novelle hätte eingeführt werden sollen, aktuell erst zwischen Bund und Ländern finalisiert wird (vgl. [www.taxi-heute.de/de/fachmagazin/fachartikel/gewerbepolitik-pbefg-reform-bundesverband-taxi-und-mietwagen-e-v-personenbefoerderungsgesetz-auch-pbefg\\_harsche-kritik-am-taxigewerbe-21604.html](http://www.taxi-heute.de/de/fachmagazin/fachartikel/gewerbepolitik-pbefg-reform-bundesverband-taxi-und-mietwagen-e-v-personenbefoerderungsgesetz-auch-pbefg_harsche-kritik-am-taxigewerbe-21604.html)). Gleichzeitig hat der Europäische Gerichtshof in einer Rechtsprechung 2023 verdeutlicht, dass die Niederlassungsfreiheit von Mietwagenunternehmern nur in einem engen Rahmen und explizit nicht zum Zwecke des wirtschaftlichen Schutzes des Taxigewerbes vor Wettbewerb eingeschränkt werden darf (vgl. [curia.europa.eu/juris/document/document\\_print.jsf?jsessionid=51C718FD2C923A2AB8157D66BF2D7467?mode=DOC&pageIndex=0&docid=274412&part=1&doclang=DE&text=&dir=&occ=first&cid=4679449](https://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf?jsessionid=51C718FD2C923A2AB8157D66BF2D7467?mode=DOC&pageIndex=0&docid=274412&part=1&doclang=DE&text=&dir=&occ=first&cid=4679449)).

Die 2021 geschaffene, dauerhafte Genehmigungsmöglichkeit der sogenannten On-Demand-Verkehre ist sehr erfolgreich und soll vielerorts weitergeführt werden (vgl. [www.vdv.de/ondemandumfrage22.aspx](http://www.vdv.de/ondemandumfrage22.aspx)). On-Demand-Verkehre sind als Teil des ÖPNV insbesondere im Umland städtischer Gebiete und im ländlichen Raum eine wichtige Ergänzung.

Einen nach Ansicht der Fragesteller wichtigen Beitrag für die Mobilität und damit für die gesellschaftliche Teilhabe leisten auch soziale und ehrenamtliche Fahrdienste. Allerdings fallen soziale und ehrenamtliche Fahrdienste nach den Regelungen des PBefG und der im strukturellen Zusammenhang mit dem PBefG stehenden Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle

von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungsverordnung) meist unter die Genehmigungspflicht. Das bedeutet, dass die befördernden Personen im Besitz einer Genehmigung sein und zahlreiche Auflagen erbringen müssen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Evaluierung der Freistellungsverordnung“ auf Bundestagsdrucksache 20/6277)

Für die Fragesteller ist von besonderem Interesse, ob, und wenn ja, welche Verbesserungen die Bundesregierung hinsichtlich der PBefG-Novelle sieht bzw. plant.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes aus dem Jahr 2021?
2. Sind nach Auffassung der Bundesregierung durch die Novelle des PBefG Verbesserungen eingetreten, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
3. Wurden nach Auffassung der Bundesregierung folgende Ziele der PBefG-Novelle erreicht (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/personenbefoerderungsgesetz.html](http://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/personenbefoerderungsgesetz.html)):
  - a) „Die Verbesserung der Mobilität durch die reguläre Zulassung von neuen Mobilitätsangeboten für die Menschen in Stadt und Land“,
  - b) „Weniger motorisierter Individualverkehr in Städten und urbanen Ballungsräumen durch geteilte Mobilität“,
  - c) „Bessere Versorgung der Menschen in ländlichen Räumen mit flexiblen, nachfrageorientierten Mobilitätsangeboten“,
  - d) „Faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsformen Taxi und Mietwagen, z. B. durch grundsätzliche Beibehaltung der Rückkehrpflicht für Mietwagen zum Schutz des Taxigewerbes“,
  - e) „Effektive Steuerungsmöglichkeiten durch die Behörden in den Ländern und Kommunen“(wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht)?
4. Gibt es nach Auffassung der Bundesregierung inhaltliche Punkte im PBefG, die geändert werden sollten, wenn ja, welche sind das (bitte einzeln auführen), und wenn nein, warum nicht?
5. Plant die Bundesregierung bis zum Ende der 20. Wahlperiode des Deutschen Bundestages Änderungen am PBefG und der Freistellungsverordnung, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
6. Plant die Bundesregierung bis zum Ende der 20. Wahlperiode des Deutschen Bundestages Änderungen am PBefG und der Freistellungsverordnung, wenn ja, welche, wie ist der Beratungsstand innerhalb der Bundesregierung, wann wird ein entsprechender Gesetzentwurf dem Deutschen Bundestag zugeleitet, und wenn nein, warum nicht?
7. Welche Probleme ergeben sich aus Sicht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) in der Anwendung des PBefG und der Freistellungsverordnung insbesondere für ehrenamtliche und soziale Fahrdienste?

8. Wie begründet die Bundesregierung den nach Ansicht der Fragesteller bestehenden Widerspruch, dass ehrenamtliche und soziale Fahrdienste vielerorts die vollständigen Genehmigungsanforderungen nach dem PBefG erfüllen müssen, während viele gewerbliche Verkehre, etwa Schülerverkehre mit PKWs, weiterhin umfassend von den Anforderungen freigestellt werden?
9. Hat das BMDV konkrete Pläne, um regulatorische Lücken zu schließen und gesetzliche Erleichterungen für ehrenamtliche und soziale Fahrdienste zu schaffen, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
10. Hat die in § 66 PBefG normierte Evaluierung des im strukturellen Zusammenhang mit der Freistellungs-Verordnung stehenden PBefG stattgefunden, wenn ja, was sind die Ergebnisse im Hinblick auf das PBefG und die Freistellungs-Verordnung, und wenn nein, warum nicht?
11. Hat das BMDV im Rahmen der Evaluierung des PBefG Gespräche zu möglichen Regelungslücken in Bezug auf einfachere und digitale Lösungen für den sogenannten Fachkundenachweis geführt, wenn ja, mit wem, zu welchen Ergebnissen haben sie geführt, und wenn nein, warum nicht?
12. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem durch die PBefG-Novelle neu geschaffenen Linienbedarfsverkehr?
13. Wie wird in der Umsetzung der PBefG-Novelle die Barrierefreiheit des Linienbedarfsverkehrs im Sinne von § 8 Absatz 3 PBefG mit entsprechenden Standards sichergestellt?
14. Wie weit ist die Bundesregierung mit der Umsetzung des Vorhabens aus dem Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP „Mehr Fortschritt wagen“ im Bereich Inklusion bzw. Barrierefreiheit (S. 78), die „Ausnahmemöglichkeiten des Personenbeförderungsgesetzes (ÖPNV) bis 2026 gänzlich ab[zu]schaffen“?
15. Wie viele On-Demand-Angebote gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell bundesweit?
16. Wie viele der aktuell noch laufenden On-Demand-Angebote (meist Pilotprojekte) werden nach Ende der Förderung weitergeführt?
17. Wie viele On-Demand-Angebote erhalten eine Regelfinanzierung?
18. Wie sieht die Bundesregierung die Zukunft der vielerorts sehr erfolgreichen On-Demand-Angebote?
19. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Einbindung von Taxiunternehmen für eine effiziente und mittelstandsfreundliche Gestaltung von On-Demand-Verkehren, beispielsweise nach dem Typus des ÖPNV-Taxi (vgl. [www.bundestag.de/resource/blob/994558/cab2fe3933d57a0ec5a476ff85db979b/Stellungnahme.pdf](http://www.bundestag.de/resource/blob/994558/cab2fe3933d57a0ec5a476ff85db979b/Stellungnahme.pdf))?
20. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem durch die PBefG-Novelle neu geschaffenen gebündelten Bedarfsverkehr?
21. Wie viele gebündelte Bedarfsverkehre gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell bundesweit?
22. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der durch die PBefG-Novelle neu eingeführten Pflicht der Unternehmen zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten?
23. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der durch die PBefG-Novelle neu eingeführten Pflicht der Unternehmen zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten zur Barrierefreiheit?

24. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Umsetzung der Regelung in § 12 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c PBefG, eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung des Ziels der vollständigen Barrierefreiheit des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan (§ 8 Absatz 3 Satz 3 PBefG) in zu genehmigenden Anträgen vorzusehen?
25. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den neuen Handlungsinstrumenten für Genehmigungsbehörden der Länder und Kommunen hinsichtlich eines fairen Wettbewerbs zwischen den Verkehrsformen?
  - a) Welche dieser Instrumente haben sich bewährt?
  - b) Welche dieser Instrumente haben sich nicht bewährt?
  - c) Werden diese Instrumente nach Auffassung der Bundesregierung bisher zu selten genutzt (z. B. die Einführung von Festpreisen für Taxen oder die von Mindestpreisen für Mietwagen, vgl. [www.bundestag.de/resource/blob/1010852/3a09587b10ed534e4e4c8a0bb116663c/Stellungnahme-Oppermann-TAXI.pdf](http://www.bundestag.de/resource/blob/1010852/3a09587b10ed534e4e4c8a0bb116663c/Stellungnahme-Oppermann-TAXI.pdf)), und wenn nein, warum nicht?
26. Teilt die Bundesregierung die Kritik von Kommunen, dass das Instrument, wonach Städte ab 100 000 Einwohnern Eingriffsrechte erhalten, wenn der Verkehr mit Mietwagen überhandnimmt, in der Praxis durch die Städte nicht angewendet werden kann (vgl. § 49 Absatz 4 Satz 7 PBefG), wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
27. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass bei Einführung von Mindestfahrentgelten nach § 51a PBefG die zuständigen Genehmigungsbehörden sich veranlasst sehen, ein zeit- und kostenintensives Wirtschaftlichkeitsgutachten vorzuschalten, welches den dort beschriebenen Schutzzweck „Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen“ zum Inhalt hat?
28. Was wird die Bundesregierung konkret unternehmen, um den vom Gesetzgeber beschlossenen Instrumenten einer Einführung von Mindestentgelten für Mietwagen (§ 51a PBefG) oder von Festpreisen für Taxis (§ 51 Absatz 1 PBefG) zur Wirksamkeit zu verhelfen und die Kommunen hier zu unterstützen?
29. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Einführung von Taxifestpreisen nach § 51 Absatz 1 PBefG beispielsweise in München und in Berlin?
30. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung zu der Frage vor, ob die Einführung von Festpreisen zu einem Zugewinn an Fahrten für das Taxigewerbe geführt hat?
31. Wird die Bundesregierung räumliche und zeitliche Beschränkungen für den Mietwagenverkehr (§ 49 Absatz 4 Satz 7 i. V. m. § 50 Absatz 2 Satz 2 PBefG) ermöglichen?
32. Unterstützt die Bundesregierung den Vorschlag der Taxibranche, die Anwendung der „Notbremse“ nach § 49 Absatz 4 Satz 7 PBefG so zu vereinfachen, dass keine komplexe Datenerhebung erforderlich ist und keine Regelung für den gebündelten Bedarfsverkehr bestehen muss (ausformulierter Vorschlag vgl. [www.lobbyregister.bundestag.de/media/60/83/313605/Stellungnahme-Gutachten-SG2406260018.pdf](http://www.lobbyregister.bundestag.de/media/60/83/313605/Stellungnahme-Gutachten-SG2406260018.pdf)), wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
33. Plant die Bundesregierung, Ländern und Kommunen Unterstützung bei der rechtssicheren Anwendung der neuen PBefG-Instrumente zu leisten, beispielsweise in Form von Allgemeinen Grundsätzen zur Anwendung, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

34. Ist nach Meinung der Bundesregierung aktuell ein fairer Wettbewerb zwischen Taxi und Mietwagen in Deutschland gewährleistet, wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?
35. Hat sich die Rückkehrpflicht für Mietwagen nach Auffassung der Bundesregierung bewährt, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
36. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die Anzahl der Leerkilometer und die daraus resultierenden CO<sub>2</sub>-Emissionen, die durch die Rückkehrpflicht in Deutschland täglich verursacht werden?
37. Ist die Rückkehrpflicht aus Sicht der Bundesregierung vereinbar mit den CO<sub>2</sub>-Minderungszielen der Bundesregierung, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
38. Wie viele Taxiunternehmen mit wie vielen Taxen jeweils gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland aktuell?
39. Wie viele Mietwagenunternehmen mit wie vielen Mietwagen jeweils gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland aktuell?
40. Wie hat sich die Anzahl der Taxiunternehmen in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen Jahren entwickelt (bitte pro Jahr seit 2021 tabellarisch aufführen)?
41. Wie hat sich die Anzahl der Mietwagenunternehmen in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen Jahren entwickelt (bitte pro Jahr seit 2021 tabellarisch aufführen)?
42. Plant die Bundesregierung Maßnahmen zur Unterstützung der Taxibranche, die sich in einer wirtschaftlich schwierigen Lage befindet, wenn nein, warum nicht, und wenn ja, welche?
43. Hat sich die Anzahl von Insolvenzen der Taxiunternehmen in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten Jahren erhöht, wenn ja, warum, und was plant die Bundesregierung dagegen zu tun?
44. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass Taxiunternehmen verstärkt zur Verkehrsform des Mietwagens wechseln (Rückgabe der Genehmigung § 47 PBefG und Antrag auf Erteilung einer Genehmigung nach § 49 PBefG), wenn nein, warum nicht, und wenn ja, wie beurteilt die Bundesregierung diese Entwicklung?
45. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Umsetzung der Regelung des § 64c PBefG mit Blick auf das Ziel, die Zahl barrierefreier Fahrzeuge bei Taxen und im gebündelten Bedarfsverkehr zu erhöhen?
46. Sieht die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Regelung, dass erst bei einer Anzahl von 20 Fahrzeugen eine Mindestverfügbarkeit von barrierefreien Fahrzeugen je Unternehmer („5-Prozent-Regelung“) vorzusehen ist, als ausreichend an, wenn ja, warum, und wenn nein, warum nicht?
47. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung über die durchschnittliche Höhe der Taxipreise in Deutschland?
48. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der durchschnittlichen Höhe der Taxipreise im Vergleich zu Taxipreisen in anderen europäischen Staaten?
49. Wie ist der aktuelle Stand zur Einführung der Kleinen Fachkunde ([www.presseportal.de/pm/139643/5813907](http://www.presseportal.de/pm/139643/5813907); bitte im Detail aufführen)?
50. Wann soll die Kleine Fachkunde eingeführt werden?

51. Wie soll die Kleine Fachkunde nach Einführung formal ausgestaltet sein (hinsichtlich der Berechtigung zur Abnahme der Prüfung, der Art der Prüfung, der Kostenregelung usw.)?
52. Ist der Bundesregierung seit Aussetzung der Kleinen Fachkunde eine negative Entwicklung hinsichtlich der Qualität von Taxi- und Mietwagenfahrern bekannt?
53. Wie verhält sich die Einführung einer Kleinen Fachkunde in Bezug auf die Ziele der Bundesregierung hinsichtlich der Entbürokratisierung?
54. Erwartet die Bundesregierung durch die Einführung einer Kleinen Fachkunde Auswirkungen auf den Fachkräftemangel im Taxi- und Mietwagen-gewerbe, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
55. Plant die Bundesregierung, den Wegstreckenzähler verpflichtend mit einer technischen Sicherheitseinrichtung (TSE) auszustatten, wann ja, wann, und wenn nein, warum nicht?
56. Plant die Bundesregierung bis zum Ende der 20. Wahlperiode Änderungen des PBefG, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 25. September 2024

**Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion**



