

Antwort der Bundesregierung

**der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 20/13035 –**

Novelle des Personenbeförderungsgesetzes

Vorbemerkung der Fragesteller

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).

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-personenbefoerderungsrecht-auch-pbefg_harsch_e-kritik-am-taxigewerbe-21604.html). Gleichzeitig hat der Europäische Gerichtshof in einer Rechtsprechung 2023 verdeutlicht, dass die Niederlassungsfreiheit von Mietwagenunternehmen 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).

Die 2021 geschaffene, dauerhafte Genehmigungsmöglichkeit der sogenannten On-Demand-Verkehre ist sehr erfolgreich und soll vielerorts weitergeführt werden (vgl. 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 (Freistellungs-Verordnung) 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.

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):
 - 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 auflisten), und wenn nein, warum nicht?
12. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem durch die PBefG-Novelle neu geschaffenen Linienbedarfsverkehr?
18. Wie sieht die Bundesregierung die Zukunft der vielerorts sehr erfolgreichen On-Demand-Angebote?
20. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem durch die PBefG-Novelle neu geschaffenen gebündelten Bedarfsverkehr?

Die Fragen 1 bis 4, 12, 18 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß § 66 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sind dem Deutschen Bundestag mit Ablauf von fünf Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungswesens vom 16. April 2021 (BGBl. I S. 822)

drei Evaluierungsberichte vorzulegen. Erst wenn diese Berichte vorliegen, kann beurteilt werden, ob Verbesserungen eingetreten sind und die gesteckten Ziele erreicht wurden. Gleiches gilt für die Frage, ob Änderungen im PBefG notwendig werden.

5. Plant die Bundesregierung bis zum Ende der 20. Wahlperiode des Deutschen Bundestages Änderungen am PBefG und der Freistellungs-Verordnung, 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 Freistellungs-Verordnung, wenn ja, welche, wie ist der Beratungsstand innerhalb der Bundesregierung, wann wird ein entsprechender Gesetzentwurf dem Deutschen Bundestag zugeleitet, 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?

Die Fragen 5, 6 und 56 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Geringfügige Änderungen des PBefG sollen mit dem Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und anderer Gesetze (Bundestagsdrucksache 20/12776) vorgenommen werden.

Hinsichtlich des Auftrags aus dem Koalitionsvertrag, die Ausnahmemöglichkeiten von dem Ziel, vollständige Barrierefreiheit im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu erreichen, im PBefG bis 2026 gänzlich zu streichen, wird auf die Antwort auf Frage 14 verwiesen.

Änderungen der Freistellungs-Verordnung sind nicht geplant. Zu den Gründen wird auf die Antwort zu den Fragen 7 bis 9 verwiesen.

7. Welche Probleme ergeben sich aus Sicht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) in der Anwendung des PBefG und der Freistellungs-Verordnung insbesondere für ehrenamtliche und soziale Fahrdienste?

Nach Auffassung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) sind keine besonderen Probleme erkennbar. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 6 auf Bundestagsdrucksache 20/6277 verwiesen.

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?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 auf Bundestagsdrucksache 20/6277 verwiesen.

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?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 5 und 6 auf Bundestagsdrucksache 20/6277 verwiesen.

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?

Mit der in § 66 PBefG normierten Evaluierung wurde die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) beauftragt. Die Berichte müssen bis August 2026 dem Deutschen Bundestag vorgelegt werden.

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?

Nein. Der sogenannte Kleine Fachkundenachweis ist nicht Bestandteil der Evaluierung gemäß § 66 PBefG.

13. Wie wird in der Umsetzung der PBefG-Novelle die Barrierefreiheit des Linienbedarfsverkehrs im Sinne von § 8 Absatz 3 PBefG mit entsprechenden Standards sichergestellt?

Die Umsetzung des PBefG obliegt nach der Zuständigkeitsverteilung des Grundgesetzes (Artikel 83 und 84) den Ländern.

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“?

Die Bundesregierung beabsichtigt, den Auftrag aus dem Koalitionsvertrag in der 20. Legislaturperiode umzusetzen.

15. Wie viele On-Demand-Angebote gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell bundesweit?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

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?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zuständig für den ÖPNV sind die Länder und Kommunen bzw. die von ihnen benannten Aufgabenträger. Dies umfasst Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV. Zwar unterstützt der Bund die Länder bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben vielfältig in finanzieller Hinsicht. Über die Verwendung der Mittel entscheiden die Länder jedoch in eigener Verantwortung. Daher liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse zu den On-Demand-Angeboten als Teil des ÖPNV vor.

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)?

Die Bundesregierung begrüßt die Nutzung personenbeförderungsrechtlicher Ausgestaltungsmöglichkeiten, soweit diese zu einer Verbesserung des Mobilitätsangebots im ÖPNV und einem effizienten Mitteleinsatz beitragen.

21. Wie viele gebündelte Bedarfsverkehre gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell bundesweit?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

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?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMDV hat mit Ablauf von fünf Jahren nach Inkrafttreten der PBefG-Novelle dem Deutschen Bundestag einen Bericht u. a. zur Vollständigkeit und Zugänglichkeit der nach § 3a bereitzustellenden Daten sowie zu Marktbarrieren im Hinblick auf die Weiterverwendungsmöglichkeiten vorzulegen. Dies umfasst Mobilitätsdaten einschließlich der Mobilitätsdaten zur Barrierefreiheit, wie Angaben zur Barrierefreiheit von eingesetzten Fahrzeugen und von der Infrastruktur an Bahnhöfen.

Die Wirkung der Pflichten nach § 3a PBefG war auch Gegenstand der Erfassung des Ist-Zustandes beim Auftakt der Stakeholder-Beteiligung, die das BMDV zur Erstellung der Eckpunkte für das Mobilitätsdatengesetz durchgeführt hat. Daraus hat das BMDV die Erkenntnis gewonnen, dass für die bessere Erfüllung von bestehenden Pflichten – u. a. denen des PBefG – die Einführung von Koordinierungs- sowie Durchsetzungsmechanismen erforderlich ist. Dies wurde im Entwurf des Mobilitätsdatengesetzes aufgegriffen. Im Stakeholder-Dialog wurde außerdem weiterer Handlungsbedarf zum Thema Mobilitätsdaten zur Barrierefreiheit identifiziert, dass Auslastungsinformationen von Vorrangplätzen für Menschen mit Behinderungen und Daten zu Stellflächen für Hilfsmittel vonnöten sind. Auch dies wurde im Entwurf des Mobilitätsdatengesetzes berücksichtigt.

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?

Die Umsetzung des PBefG obliegt nach der Zuständigkeitsverteilung des Grundgesetzes (Artikel 83 und 84) den Ländern. Probleme bei der Umsetzung im Hinblick auf die angefragte Thematik sind der Bundesregierung nicht bekannt.

25. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den neuen Handlungsinstrumenten für Genehmigungsbehörden der Länder und Kommunen hinsichtlich eines fairen Wettbewerbs zwischen den Verkehrsformen?
- Welche dieser Instrumente haben sich bewährt?
 - Welche dieser Instrumente haben sich nicht bewährt?
 - 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), und wenn nein, warum nicht?

Die Zuständigkeit für den Vollzug des PBefG liegt bei den Ländern.

Hinsichtlich der neu eingeführten Verkehrsformen Linienbedarfsverkehr und gebündelter Bedarfsverkehr wird im Übrigen auf die Antworten auf die Fragen 1 bis 4, 12, 18 und 20 verwiesen.

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?
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), wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 26, 31 und 32 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Vorschrift des § 49 Abs. 4 S. 7 PBefG ermächtigt die Genehmigungsbehörde in Städten mit mehr als 100 000 Einwohnern zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen die in ihrem Bezirk geltenden Regelungen für den gebündelten Bedarfsverkehr auch auf den in ihrem Bezirk betriebenen Verkehr mit Mietwagen anzuwenden, wenn per App vermittelter Verkehr mit Mietwagen einen Marktanteil von 25 Prozent am Fahraufkommen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen, Mietwagen und gebündelten Bedarfsverkehr überschreitet. Zu den

Regelungen für den gebündelten Bedarfsverkehr, die unter den vorgenannten Voraussetzungen auf den Verkehr mit Mietwagen angewandt werden können, zählen bereits räumliche und zeitliche Beschränkungen nach § 50 Absatz 2 Satz 2 PBefG.

Die Bundesregierung lehnt die vom Bundesverband Taxi und Mietwagen geforderte Gesetzesänderung ab, da es sich nicht um eine Vereinfachung handeln würde, sondern um eine deutliche Ausweitung der Eingriffsbefugnisse der Genehmigungsbehörde. Dies würde weit über den Willen des Gesetzgebers, der bei der PBefG-Novelle 2021 ein „level playing field“ verfolgte, hinausgehen und eine erhebliche einseitige Belastung von Mietwagenunternehmen darstellen. Darüber hinaus ist auch die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) zu beachten, der mit Blick auf die Niederlassungsfreiheit von Mietwagenunternehmen festgestellt hat, dass rein wirtschaftliche Motive keine zwingenden Gründe des Allgemeininteresses darstellen, die eine Beschränkung einer vom Vertrag garantierten Grundfreiheit rechtfertigen könnten (Urteil des EuGH vom 08. Juni 2023 (Az.: C-50/21)). Dabei ist nach Auffassung des EuGH auch das Ziel, die wirtschaftliche Lebensfähigkeit von Taxidiensten zu gewährleisten, als rein wirtschaftliches Motiv anzusehen, das keinen zwingenden Grund des Allgemeininteresses im Sinne der Rechtsprechung darstellen kann. Es bestehen vor diesem Hintergrund Zweifel, dass die vorgeschlagene Gesetzesänderung europarechtskonform wäre.

Im Übrigen wären bei Vollzugsproblemen, etwa mangelnden Daten, zunächst die für den Vollzug zuständigen Länder, insbesondere die obersten Landesverkehrsbehörden, und nicht der Bundesgesetzgeber gefordert.

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?

Die Bundesregierung hält es für nachvollziehbar, dass die Genehmigungsbehörden angesichts des erheblichen Eingriffs in die unternehmerische Freiheit von Mietwagenunternehmern durch die Festlegung von Mindestpreisen vorab sorgfältig prüfen, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für diese Maßnahme auch vorliegen.

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?
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?

Die Fragen 28 und 33 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung plant keine Maßnahmen zur Unterstützung, da die Zuständigkeit für den Vollzug des PBefG bei den Ländern liegt (Artikel 83 und 84 GG). Vollzugsfragen von grundsätzlicher und länderübergreifender Bedeutung

können im Rahmen des Bund/Länder-Fachausschusses Straßenpersonenverkehr erörtert werden.

29. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Einführung von Taxifestpreisen nach § 51 Absatz 1 PBefG beispielsweise in München und in Berlin?

Die Bundesregierung nimmt zur Kenntnis, dass Festpreise nach § 51 Absatz 1 PBefG im Verkehr mit Taxen in der Praxis zur Anwendung kommen.

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?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

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?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass die PBefG-Novelle 2021 u. a. mit der Einführung von neuen Steuerungsinstrumenten für die Genehmigungsbehörden eine gute Grundlage für einen fairen Wettbewerb zwischen Taxi und Mietwagen geschaffen hat.

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 CO₂-Emissionen, die durch die Rückkehrpflicht in Deutschland täglich verursacht werden?
37. Ist die Rückkehrpflicht aus Sicht der Bundesregierung vereinbar mit den CO₂-Minderungszielen der Bundesregierung, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 35 bis 37 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Rückkehrverpflichtung für Mietwagen in § 49 Absatz 4 Satz 3 PBefG wurde mit dem Fünften Gesetz zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes vom 25. Februar 1983 (BGBl I S 196) eingeführt. In der Begründung des Gesetzentwurfes wird im Hinblick auf die Berufsausübungsregelungen des § 49 Absatz 4 a. F. PBefG auf erhebliche Anwendungsschwierigkeiten in der Praxis hingewiesen, die eng damit zusammenhängen, dass Taxi- und Mietwagenverkehr z. T. eine gleiche Aufgabenstellung hätten. So hätten sich „Verwaltungsbehörden und Gerichte [...] wiederholt insbesondere mit Fragen des unzulässigen Bereitstellens von Mietwagen befassen“ müssen (Bundestagsdrucksache 9/2128).

Die derzeitige Rechtslage sieht Ausnahmen von der Rückkehrpflicht in den Fällen vor, wenn der Mietwagen vor der Fahrt von seinem Betriebsitz oder der Wohnung oder während der Fahrt einen neuen Beförderungsauftrag erhalten hat. Belastbare Aussagen der Auswirkungen der Rückkehrpflicht auf die CO₂-Minderungsziele der Bundesregierung sind nicht möglich.

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)?

Die Fragen 38 bis 41 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach dem jüngsten Bericht des BMDV über die Sondererhebung zum Taxen- und Mietwagenverkehr, Stand: 31. Dezember 2020, waren Ende des Jahres 2020 18 824 Unternehmer mit 50 445 Fahrzeugen zum Verkehr mit Taxen und 8 525 Unternehmer mit 44 968 Fahrzeugen zum Verkehr mit Mietwagen zugelassen.

Aktuellere Zahlen liegen der Bundesregierung nicht vor. Der Bericht des BMDV über die nächste Sondererhebung zum Taxen- und Mietwagenverkehr zum Stand 31. Dezember 2024 wird im Laufe des nächsten Jahres erstellt werden.

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?

Die Bundesregierung plant derzeit keine Maßnahmen zur Unterstützung der Taxi-Branche.

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?

Der Bundesregierung liegen hierüber keine Erkenntnisse vor.

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?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse darüber vor, ob Unternehmen verstärkt vom Verkehr mit Taxen zum Verkehr mit Mietwagen wechseln.

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?

Die Fragen 45 und 46 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß § 66 Absatz 1 Satz 1 Nr. 2 PBefG legt das BMDV dem Deutschen Bundestag zum 01. August 2026 einen Bericht zur Umsetzung der in § 64c Absatz 1 und 2 PBefG niedergelegten Vorgaben und deren Wirksamkeit vor. Die BAST wurde mit der Erstellung des Berichts beauftragt. Die Ergebnisse dieser Evaluierung werden als der Grundlage für mögliche künftige Entscheidungen dienen. Im Übrigen gibt es heute schon die Ausnahmeregelung des § 64c Absatz 2 PBefG.

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?

Die Fragen 47 und 48 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse über die durchschnittliche Höhe der Taxipreise in Deutschland und anderen europäischen Staaten vor.

49. Wie ist der aktuelle Stand zur Einführung der Kleinen Fachkunde (www.presseportal.de/pm/139643/5813907; bitte im Detail auführen)?
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.)?

Die Fragen 49, 50 und 51 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der sogenannte Kleine Fachkundenachweis für Fahrer im Taxi-, Mietwagen- und gebündeltem Bedarfsverkehr ist mit dem Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts im August 2021 eingeführt worden. Das BMDV ist seitdem über die Ausgestaltung dieses Qualifizierungsnachweises in einem intensiven und noch andauernden Informations- und Meinungsaustausch sowohl mit den für den Praxisvollzug zuständigen Ländern in den Bund-Länder-Fachausschüssen Straßenpersonenverkehr und Fahrerlaubnis-/Fahrlehrerrecht als auch mit der Taxi- und Mietwagenbranche. Die Verkehrsministerkonferenz der Länder hat im März 2023 auf Basis des Beratungsergebnisses einer Bund-Länder-Arbeitsgruppe mehrheitlich die Absolvierung einer Online-Prüfung zum Erwerb des Kleinen Fachkundenachweises beschlossen. Nach übereinstimmender Ansicht der genannten relevanten Akteure soll die Prüfung als Multiple-Choice-Verfahren erfolgen. Hierfür hat das BMDV gemeinsam mit den Ländern und der Taxi- und Mietwagenbranche mit Unterstützung der BAST und der arge tp 21 einen Frage- und Antwortkatalog erstellt, der als Pool für die Prüfungsfragen dient.

Die Abnahme der Online-Prüfung und die Ausstellung des Nachweises der Fachkunde erfolgen durch die von den Ländern zu bestimmende geeignete Stelle gemäß § 48 Absatz 4 Nr. 7 Fahrerlaubnis-Verordnung zu angemessenen Preisen. Sie sind auch für die Ausgestaltung des Verfahrens zuständig.

52. Ist der Bundesregierung seit Aussetzung der Kleinen Fachkunde eine negative Entwicklung hinsichtlich der Qualität von Taxi- und Mietwagenfahrern bekannt?

Im Rahmen des Bund/Länder-Fachausschusses (BLFA) Straßenpersonenverkehr vom 23./24. April 2024 ergab sich zu dem thematisierten Qualitätsproblemen ein uneinheitliches Bild. Einige Länder berichteten von erhöhten Beschwerdeaufkommen bei Taxizentralen und Genehmigungsbehörden. Andere Länder konnten hingegen kein erhöhtes Beschwerdeaufkommen beobachten.

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 Mietwagengewerbe, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 53 und 54 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Einführung des Kleinen Fachkundenachweises im Zuge der Novelle des Personenbeförderungsrechts in der 19. Legislaturperiode ist auf Forderungen insbesondere der Taxibranche zurückzuführen, damit diesem neuen Qualifizierungsnachweis die Erwartung einer Aufwertung des Berufsbilds einhergeht. Sowohl das BMDV als auch die für den Praxisvollzug zuständigen Länder sind bestrebt, die Zugangsvoraussetzungen und das Antragsverfahren möglichst niedrigschwellig, praxisorientiert und unbürokratisch auszugestalten.

Dem BMDV liegen keine Daten zu einer abnehmenden Zahl von Chauffeuren von Taxen oder Mietwagen in Deutschland vor. Gegenüber dem BMDV wurde eine solche Entwicklung bisher weder durch die für den Vollzug des Personenbeförderungsrechts zuständigen Länder noch die Fachverbände thematisiert.

55. Plant die Bundesregierung, den Wegstreckenzähler verpflichtend mit einer technischen Sicherheitseinrichtung (TSE) auszustatten, wann ja, wann, und wenn nein, warum nicht?

Nach § 146a Absatz 1 Satz 2 der Abgabenordnung (AO) sind elektronische Aufzeichnungssysteme durch eine zertifizierte technische Sicherheitseinrichtung zu schützen. Wegstreckenzähler sind nach § 1 Absatz 2 Nummer 2 Kassensicherungsverordnung (KassenSichV) elektronische Aufzeichnungssysteme im Sinne des § 146a Absatz 1 AO. Hinsichtlich der Pflicht zur Anbindung von zertifizierten technischen Sicherheitseinrichtungen an Wegstreckenzähler wird auf § 10 KassenSichV und das BMF-Schreiben vom 11. März 2024 (BStBl I S. 367) verwiesen. Eine Anbindung von zertifizierten technischen Sicherheitseinrichtungen an Wegstreckenzähler kann nur insoweit vorgeschrieben werden, soweit die Wegstreckenzähler technisch über eine digitale Schnittstelle zur entsprechenden Anbindung verfügen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.