

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

I. Allgemeine Vorschriften

§ 1 Sachlicher Geltungsbereich

<p>(1) Den Vorschriften dieses Gesetzes unterliegt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsomnibussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen. Als Entgelt sind auch wirtschaftliche Vorteile anzusehen, die mittelbar für die Wirtschaftlichkeit einer auf diese Weise geförderten Erwerbstätigkeit erstrebt werden.</p>	
<p>(1a) Eine Beförderung von Personen im Sinne von Absatz 1 Satz 1 liegt auch vor, wenn die Vermittlung und Durchführung der Beförderung organisatorisch und vertraglich verantwortlich kontrolliert wird.</p>	<p>BT-Drs. 19/26175</p> <p>Mit der Ergänzung in § 1 Absatz 1a wird unter Berücksichtigung der von der Rechtsprechung zum PBefG entwickelten Grundsätze klargestellt, dass auch die (digitale) Vermittlung von Fahrten, die selbst als Beförderungsleistung einzustufen ist, genehmigungspflichtig gemäß PBefG ist. Hintergrund sind Geschäftsmodelle neuer Mobilitätsanbieter, die mittels einer Software-Applikation (App) Kunden die Möglichkeit bieten, einen entgeltlichen Fahrdienst mit konzessionierten Mietwagen- oder Taxiunternehmer zu bestellen. Hierbei handelt es sich um digitale Vermittlungsdienste, die Fahrgäste und gewerbliche Personenbeförderungen durchführende Unternehmer mittels App zusammenbringen. Die Personenbeförderung führt nach gefestigter Rechtsprechung derjenige verantwortlich durch, der nach außen, also gegenüber den Fahrgästen als Vertragspartner auftritt, auch wenn er mit der faktischen Durchführung der Fahrt einen anderen konzessionierten Unternehmer beauftragt. Wer sowohl von der vertraglichen als auch von der organisatorischen Seite betrachtet die Personenbeförderung der Nutzer einer von ihm zur Verfügung gestellten App, angefangen von der Kunden-Werbung und deren Registrierung über die Vermittlung und Durchführung der Beförderung bis hin zu deren Bezahlung allein verantwortlich organisiert und kontrolliert, erfüllt alle Voraussetzungen, die einen selbst Personenbeförderungen durchführenden Unternehmer kennzeichnen (BVerwG, Urteil vom 27.08.2015 – 3 C 14.14; OVG Berlin-Brandenburg, Beschluss vom 10.04.2015 – 1 S 96.14). Dies gilt vor dem</p>

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen] fett = BT-Drs. 19/26175, fett + kursiv = BT-Drs. 19/27288	Begründungen Gesetzentwurf BT-Drs. 19/26175 und <i>Änderungen</i> BT-Drs. 19/27288
<p>(2) Diesem Gesetz unterliegen nicht Beförderungen</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. mit Personenkraftwagen, wenn <ol style="list-style-type: none"> a) die Beförderung unentgeltlich erfolgt oder b) das Gesamtentgelt je Kilometer zurückgelegter Strecke den in § 5 Absatz 2 Satz 1 des Bundesreisekostengesetzes genannten Betrag nicht übersteigt; 2. mit Krankenkraftwagen, wenn damit kranke, verletzte oder sonstige hilfsbedürftige Personen befördert werden, die während der Fahrt einer medizinisch fachlichen Betreuung oder der besonderen Einrichtung des Krankenkraftwagens bedürfen oder bei denen solches auf Grund ihres Zustandes zu erwarten ist. 	<p>Hintergrund des Umgehungsverbotes in § 6 auch für denjenigen, der sich nur als Vermittler bezeichnet.</p> <p>BT-Drs. 19/26175</p> <p>Den Vorschriften des PBefG, insbesondere der Genehmigungspflicht nach § 2 PBefG, unterliegt grundsätzlich die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen unter anderem mit Kraftfahrzeugen (§ 1 Abs. 1 PBefG). Beförderungen mit Personenkraftwagen (Pkw) unterliegen dann nicht dem PBefG, wenn diese unentgeltlich sind oder das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt (§ 1 Abs. 2 Nr. 1 PBefG). Von dem Begriff Betriebskosten sind nur die variablen Kosten, wie etwa für Treibstoff, Öl und Reifenabnutzung umfasst. Fixe Kosten wie z. B. Steuern, Versicherungen oder Garagenmieten fallen nicht unter den Betriebskostenbegriff. Ob eine Beförderung in diesem Sinne entgeltlich ist, war nach bisheriger Rechtslage daher nach den Umständen des Einzelfalls (z. B. Treibstoffverbrauch) zu beurteilen und wurde von den Genehmigungsbehörden in der Verwaltungspraxis mit Blick auf die maßgebliche Betriebskostengrenze im Sinne von § 1 Absatz 2 Nr. 1 zum Teil unterschiedlich gehandhabt.</p> <p>Mit dem dynamischen Verweis auf den in § 5 Absatz 2 Satz des Bundesreisekostengesetzes (BRKG) genannten Betrag (derzeit: 30 Cent) pro Fahrkilometer wird die genehmigungsfreie Personenbeförderung mit Personenkraftwagen bundeseinheitlich eindeutig festgelegt. § 1 Absatz 1 Satz 2 bleibt davon unberührt. Mit Gesamtentgelt ist nach wie vor die Summe der von mehreren Beförderten jeweils zu leistenden Einzelentgelte gemeint, die insgesamt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigen dürfen.</p>
<p><i>(3) Den Vorschriften dieses Gesetzes unterliegt außerdem die Vermittlung von Beförderungen gemäß Absatz 1. Vermittlung im Sinne von Satz 1 ist die Tätigkeit von Betreibern von Mobilitätsplattformen, deren Hauptgeschäftszweck auf den Abschluss eines Vertrages über eine gemäß § 2 genehmigungspflichtige Beförderung ausgerichtet ist, und die nicht selbst Beförderer nach Absatz 1 Satz 1 sind.</i></p>	<p><i>BT-Drs. 19/27288</i></p> <p><i>Mit der Einfügung einer Definition der Vermittlung wird ein Anliegen des Bundesrates aufgegriffen. Der Begriff des „Vermittlers“ in der vom Bundesrat vorgeschlagenen Ergänzung hat aber keinen Anknüpfungspunkt in § 1 Absatz 1 Satz 1, der von „Vermittlung“ spricht. Dieser Bezug wird mit der vorgeschlagenen Formulierung rechtssystematisch sowie sprachlich und sachlich richtig gestellt. Mit dem Verweis auf die nach § 2 genehmigungspflichtige Personenbeförderung wird der Gegenstand der</i></p>

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen] fett = BT-Drs. 19/26175, fett + kursiv = BT-Drs. 19/27288	Begründungen Gesetzentwurf BT-Drs. 19/26175 und <i>Änderungen</i> BT-Drs. 19/27288
	<i>Vermittlung klargestellt und die Einführung unbestimmter Begriffe wie „Dienstleistungen im Zusammenhang mit der geschäftsmäßigen Beförderung von Personen“ vermieden. Außerdem wird aus rechtssystematischen Gründen die Vermittlung in einem neuen Absatz 3 geregelt, um sie von der Beförderung in den Absätzen 1, 1a und 2 strukturell sichtbar zu trennen. Dies dient insgesamt der Rechtsklarheit und damit der Rechtssicherheit, insbesondere mit Blick auf die Anwendung des Gesetzes durch die zuständigen Behörden vor Ort.</i>

§ 1a **Klimaschutz und Nachhaltigkeit**

<p>Bei Anwendung dieses Gesetzes sind die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen.</p>	<p>BT-Drs. 19/26175</p> <p>Die Einführung des neuen § 1a, wonach bei Anwendung des PBefG das Ziel der Umweltverträglichkeit zu berücksichtigen ist, trägt dem Bestreben, den Klimaschutz insbesondere im Verkehrsbereich zu stärken, nun auch im Personenbeförderungsrecht Rechnung. Dadurch werden die beteiligten Akteure (kommunale Aufgabenträger, Genehmigungsbehörden, Länder) stärker für eine nachhaltige und umweltorientierte Personenbeförderung im Geltungsbereich des PBefG sensibilisiert. Die kommunalen Aufgabenträger sind bereits nach geltender Rechtslage aufgefordert, neben Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes auch dessen Umweltqualität in einem Nahverkehrsplan zu definieren (§ 8 Absatz 3 Satz 2). Mit dem neuen § 1a erhält diese Regelungskompetenz zur Schaffung bzw. Weiterentwicklung eines umweltverträglichen Straßenpersonenverkehrs zusätzliche Bedeutung. Die in § 1a verankerte umweltpolitische Zielsetzung soll die Berücksichtigung von Umweltbelangen bei allen Verkehrsarten und -formen des PBefG befördern. So kann auch der gewerbliche Straßenpersonenverkehr einen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzzvorgaben im Verkehrssektor leisten.</p> <p><i>BT-Drs. 19/27288</i></p> <p><i>Die Änderung enthält eine begriffliche Klarstellung der in § 1a PBefG neu eingeführten gesetzlichen Zielbestimmung von „Umweltverträglichkeit“ auf „Klimaschutz und Nachhaltigkeit“. Das Eckpunktepapier der Findungskommission ist insoweit zweideutig. Die Überschrift zu Eckpunkt 10</i></p>
---	---

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen] fett = BT-Drs. 19/26175, fett + kursiv = BT-Drs. 19/27288	Begründungen Gesetzentwurf BT-Drs. 19/26175 und <i>Änderungen</i> BT-Drs. 19/27288
	<i>des Beschlusses der Findungskommission vom 19.06.2020 sieht ausdrücklich eine Stärkung des Klimaschutzes bei Personenbeförderungen nach dem PBefG vor. Der zu Eckpunkt 10 nachfolgende Text verwendet demgegenüber das Wort "Umweltverträglichkeit". Sollte mit dem derzeit verwendeten Begriff „Umweltverträglichkeit“ aber ein Rechtsbegriff verwendet werden, der durch andere Gesetze inhaltlich bereits belegt ist, ist es geboten, dies zu korrigieren. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass das Eckpunktepapier der Findungskommission keine rechtlichen, sondern politische Zielbestimmungen enthält.</i>

§ 2 Genehmigungspflicht

<p>(1) Wer im Sinne des § 1 Abs. 1</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. mit Straßenbahnen, 2. mit Obussen, 3. mit Kraftfahrzeugen im Linienverkehr (§§ 42, 42a, 43 und 44) oder 4. mit Kraftfahrzeugen im Gelegenheitsverkehr (§ 46) <p>Personen befördert, muß im Besitz einer Genehmigung sein. Er ist Unternehmer im Sinne dieses Gesetzes.</p>	<p>BT-Drs. 19/26175</p> <p>Hierbei handelt es sich an eine Anpassung aufgrund der neuen Regelung zum Linienbedarfsverkehr in § 44. Die Aufnahme des § 42a ist im Rahmen des Gesetzes zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14.12.2012 (BGBl. I S. 2598) versehentlich unterblieben und wird nun nachgeholt.</p>
<p>(1a) Wer als Nachunternehmer im Auftrag des Unternehmers eine entgeltliche Beförderung von Personen mit Kraftomnibussen durchführt, muss eine Genehmigung nach diesem Gesetz besitzen, die die eingesetzten Fahrzeuge umfasst. Dies gilt nicht, wenn die Voraussetzungen nach Artikel 1 Absatz 4 Buchstabe b oder c der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates (ABl. L 300 vom 14.11.2009, S. 51), die zuletzt durch die Verordnung (EU) Nr. 517/2013 (ABl. L 158 vom 10.6.2013, S. 1) geändert worden ist, erfüllt sind oder der Nachunternehmer ausschließlich innerstaatliche Beförderungen</p>	<p>BT-Drs. 19/26175</p> <p>Soweit Personenbeförderungen mit einem Kraftomnibus durch einen Nachunternehmer im Auftrag eines Unternehmers durchgeführt werden und hierfür ein Entgelt verlangt wird, besteht die Gefahr, dass die Anforderungen der europäischen Berufszugangsverordnung (Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Oktober 2009 zur Festlegung gemeinsamer Regeln für die Zulassung zum Beruf des Kraftverkehrsunternehmers und zur Aufhebung der Richtlinie 96/26/EG des Rates) nicht eingehalten werden. Um sicherzustellen, dass das PBefG den Vorgaben der genannten Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 entspricht, wird durch einen neuen Satz 1 klargestellt, dass in diesen Fällen der Nachunternehmer grundsätzlich eine Genehmigung nach diesem Gesetz besitzen muss, die die eingesetzten Fahrzeuge umfasst. Hiermit wird erreicht, dass ein Unternehmen bei allen entgeltlichen Beförderungen mit einem</p>

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen] fett = BT-Drs. 19/26175, fett + kursiv = BT-Drs. 19/27288	Begründungen Gesetzentwurf BT-Drs. 19/26175 und <i>Änderungen</i> BT-Drs. 19/27288
im Sinne des Artikels 1 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 durchführt.	Omnibus die subjektiven Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 erfüllen muss und alle von ihm eingesetzten Omnibusse in die Prüfung der finanziellen Leistungsfähigkeit einbezogen werden. Mit dem neuen Satz 2 wird von den Ausnahmeregelungen in der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 Gebrauch gemacht.
<i>(1b) Wer im Sinne des § 1 Absatz 3 eine Beförderung vermittelt, muss nicht im Besitz einer Genehmigung sein. Er ist Vermittler im Sinne dieses Gesetzes.</i>	<i>BT-Drs. 19/27288</i> <i>Die Änderung ist eine Folgeänderung der Einführung des § 1 Absatz 3. Es wird so, der Systematik des PBefG folgend, klargestellt, dass derjenige, der gemäß § 1 Absatz 3 Beförderungen nur vermittelt ohne selbst Beförderer im Sinne des § 1 Absatz 1 zu sein, keine Genehmigung braucht. Er ist nicht Unternehmer, sondern Vermittler im Sinne des PBefG.</i>
(7) Zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel kann die Genehmigungsbehörde auf Antrag im Einzelfall Abweichungen von Vorschriften dieses Gesetzes oder von auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften für die Dauer von höchstens fünf Jahren genehmigen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.	BT-Drs. 19/26175 Die Änderung trägt dem teilweise geäußerten Wunsch nach einer längeren Erprobungsmöglichkeit Rechnung und räumt dem Gesetzgeber für die Entscheidung, einen experimentellen Verkehr bzw. ein experimentelles Verkehrsmittel gesetzlich zu verstetigen, und etwaige Genehmigungsvoraussetzungen festzulegen, mehr Zeit ein (Unter Beibehaltung des Erprobungscharakters von § 2 Absatz 7).

§ 3 Unternehmer

[...]

§ 3a Bereitstellung von Mobilitätsdaten

<i>(1) Der Unternehmer und der Vermittler sind verpflichtet, die folgenden statischen und dynamischen Daten sowie die entsprechenden Metadaten, die im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen im Linienverkehr nach §§ 42, 42a und § 44 sowie im Gelegenheitsverkehr nach §§ 47, 49 und 50 entstehen, nach Maßgabe der nach § 57 Absatz 1 Nummer 12 zu erlassenden Rechtsverordnung über den Nationalen</i>	<i>BT-Drs. 19/27288</i> <i>Die Änderungen zu den §§ 3a bis 3c sind das Resultat der im Rahmen des parlamentarischen Verfahrens fortgesetzten Rechtsförmlichkeitsprüfung. Die Regelungen in §§ 3a bis 3c wurden insoweit gestrafft, systematisiert und an datenschutzrechtliche Anforderungen angepasst.</i>
---	--

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

Zugangspunkt nach § 2 Nummer 11 des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes vom 11. Juni 2013 (BGBl. I S. 1553), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 17. Juni 2017 (BGBl. I S. 2690) geändert worden ist, bereitzustellen:

1. Daten im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen im Linienverkehr:

a) Name und Kontaktdaten des Anbieters, Fahrpläne, Routen, Preise oder Tarifstruktur, Buchungs- und Bezahlungsmöglichkeiten sowie Daten zur Barrierefreiheit und zum Umweltstandard der eingesetzten Fahrzeuge

b) Ausfälle, Störungen sowie Verspätungen und die voraussichtliche Abfahrts- und Ankunftszeit sowie die tatsächliche oder prognostizierte Auslastung des Verkehrsmittels;

c) Bahnhöfe, Haltestellen und andere Zugangsknoten sowie Daten zu deren Barrierefreiheit; hierunter fallen auch Daten zur vorhandenen Infrastruktur an den Zugangsknoten wie Plattformen, Verkaufsstellen, Treppenhäuser, Rolltreppen und Aufzüge sowie

d) aktueller Betriebsstatus der unter Buchstabe c genannten Zugangsknoten und der dort vorhandenen Infrastruktur;

2. Daten im Zusammenhang mit der Beförderung von Personen im Gelegenheitsverkehr:

a) Name und Kontaktdaten des Anbieters, Bediengebiet und -zeiten, Standorte und Stationen einschließlich ihrer Anzahl, Preise, Buchungs- und Bezahlungsmöglichkeiten, Daten zur Barrierefreiheit sowie zum Umweltstandard der eingesetzten Fahrzeuge;

b) Daten zur Verfügbarkeit von Fahrzeugen an Stationen und im Verkehr inklusive deren Auslastung in Echtzeit sowie Daten zu den tatsächlich abgerechneten Kosten.

§ 3a konkretisiert in Absatz 1 die verpflichteten Unternehmer im Linien- und Gelegenheitsverkehr und definiert abschließend die bereitzustellenden Datenkategorien. Von der Datenbereitstellungspflicht sind nur die klassischen Linien- und Gelegenheitsverkehre umfasst. Die Bereitstellungspflicht findet demgegenüber keine Anwendung auf die Sonderformen des Linien- bzw. Gelegenheitsverkehrs, wie zum Beispiel Theater- und Schülerfahrten oder Ausflugsfahrten und Ferienzweck-Reisen.

Einzelunternehmer sind nach Absatz 3 von der Bereitstellungspflicht nach Absatz 1 ausgenommen. Hiervon unberührt ist allerdings die Möglichkeit, dass ein Einzelunternehmer freiwillig an der Datenbereitstellung teilnimmt.

Denn letztlich kann die Datenbereitstellung natürlich auch für Einzelunternehmer wirtschaftlich interessant sein. Zu denken sind hierbei insbesondere an die Möglichkeiten, die sich aus der digitalen (d.h. App-basierten) Bereitstellung ganzer Mobilitäts- und Reiseketten für Endverbraucher zukünftig ergeben können. Hiervon soll der Einzelunternehmer nicht per se ausgeschlossen sein. Auf Grundlage einer Einwilligung nach Artikel 4 Nummer 11 der Datenschutz-Grundverordnung ist auch eine freiwillige Bereitstellung von personenbezogenen Daten zulässig. Ob die Daten ganz oder teilweise bereitgestellt werden, bestimmt der Einzelunternehmer.

Zu denken ist insbesondere an die statischen Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe a, deren Bereitstellung grundsätzlich nur einen einmaligen Aufwand beim Unternehmer verursachen würde. Bei der Bereitstellung dynamischer Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b könnten potentielle Erfüllungsgehilfen den Einzelunternehmer unterstützen, so dass sich auch hier der Aufwand beim Unternehmer reduzieren lassen würde.

In Absatz 5 wird die Ermöglichung einer arbeitsteiligen Erfassung und Verarbeitung von Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 gesetzlich verankert. So sollen, wenn bereits in den Ländern Systeme vorhanden sind, die der landeseinheitlichen Zusammenführung von Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 dienen, Daten vorrangig über diese Systeme – an den Nationalen Zugangspunkt weitergeleitet werden. Es bedarf in diesem Fall jedoch einer

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen] fett = BT-Drs. 19/26175, fett + kursiv = BT-Drs. 19/27288	Begründungen Gesetzentwurf BT-Drs. 19/26175 und <i>Änderungen</i> BT-Drs. 19/27288
<p>(2) Die Bereitstellung der in Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c sowie in Nummer 2 Buchstabe a genannten Daten hat einmalig zu erfolgen. Die Bereitstellung der in Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe b und d und Nummer 2 Buchstabe b genannten Daten hat fortlaufend in Echtzeit zu erfolgen. Die Daten sind in einem maschinenlesbaren Format bereitzustellen. Näheres bestimmt die nach § 57 Absatz 1 Nummer 12 zu erlassende Rechtsverordnung. Unternehmer und Vermittler müssen die in Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c und Nummer 2 Buchstabe a genannten Daten aktualisieren, soweit sich in ihrem Geschäftsbetrieb Änderungen ergeben.</p> <p>(3) Natürliche oder juristische Personen, die als Einzelunternehmer firmieren, sind von der Bereitstellungspflicht nach Absatz 1 ausgenommen. Die freiwillige Bereitstellung von Daten nach Absatz 1 bleibt hiervon unberührt.</p> <p>(4) Unternehmer und Vermittler können sich bei der Erfüllung ihrer Bereitstellungspflicht eines Erfüllungsgehilfen bedienen.</p> <p>(5) Stehen für die nach Absatz 1 Nummer 1 bereitzustellenden Daten auf Länderebene Systeme zur Verfügung, die dem Zweck der landeseinheitlichen Zusammenführung von Daten dienen, so sind die Daten vorrangig an diese Systeme zu liefern. Die Landessysteme garantieren, dass die bereitgestellten Daten und Metadaten umgehend an den Nationalen Zugangspunkt weitergeleitet werden. Dynamische Daten sind in Echtzeit weiterzuleiten. Hierzu müssen die Landessysteme mit dem Nationalen Zugangspunkt über eine funktionsfähige Schnittstelle verbunden sein. Die technischen Vorgaben des Nationalen Zugangspunktes sind einzuhalten.</p>	<p><i>klaren Verteilung von Aufgaben und Verantwortlichkeiten. Da der Bund für die Erfüllung europarechtlicher Anforderungen verantwortlich ist, haben die Landessysteme sicherzustellen, dass alle Daten umgehend weitergeleitet werden. Bei dynamischen Daten muss eine Weiterleitung in Echtzeit erfolgen. Hierfür haben die vorgenannten Ländersysteme funktionsfähige Schnittstellen zum Nationalen Zugangspunkt zu unterhalten. Maßgeblich sind dabei die technischen Vorgaben des Nationalen Zugangspunktes.</i></p>

§ 3b Datenverarbeitung

(1) Der Nationale Zugangspunkt ist befugt, die Daten nach § 3a Absatz 1 zu erheben, zu speichern, zu verwenden und auf	<i>BT-Drs. 19/27288</i>
---	-------------------------

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

Anfrage nach Maßgabe der nach § 57 Absatz 1 Nummer 12 zur erlassenden Rechtsverordnung an die folgenden Empfänger zu übermitteln:

- 1. Daten im Sinne von § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstaben a und c und Nummer 2 Buchstabe a an Behörden nach dem § 8 Absatz 3 sowie den §§ 11 und 29 zur Überprüfung von Maßgaben nach den §§ 40, 41, 49 Absatz 4, 50 Absatz 3 und 4 sowie den §§ 51 und 51a und Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b an Behörden nach den §§ 8 Absatz 3 und 11 zur Überwachung von Maßgaben nach § 49 Absatz 4, § 50 Absatz 3 und 4 sowie zur Überwachung von Maßgaben nach § 51a Absatz 1, 2 und 4;**
- 2. Daten im Sinne von § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c und Nummer 2 Buchstabe a sowie Daten im Sinne von § 3a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b in anonymisierter Form an Länder, Behörden nach § 8 Absatz 3 und Kommunen zur Durchführung von Verkehrsuntersuchungen, zur Ausgestaltung von Maßnahmen zur effizienten Verkehrsplanung und Verkehrslenkung oder zur Durchführung von Maßnahmen im Bereich des Klimaschutzes oder zur Fortentwicklung der Barrierefreiheit nach §§ 50 Absatz 3, §§ 64b und 64c;**
- 3. Daten im Sinne von § 3a Absatz 1 Nummer 1 und 2 an Dritte zur Erbringung bedarfsgesteuerter Mobilitätsdienstleistungen oder multimodaler Reiseinformationsdienste für Endnutzer nach Artikel 2 Nummer 12 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission vom 31. Mai 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste (ABl. L 272 v. 21.10.2017, S. 1, L 125 vom 14.5.2019, S. 24); Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b dürfen vom Nationalen Zugangspunkt nicht übermittelt werden, wenn er Kenntnis davon erlangt, dass auf Grund der besonderen Umstände des**

§ 3b regelt in Absatz 1 die Datenverarbeitungsbefugnis des Nationalen Zugangspunktes. Der Nationale Zugangspunkt darf selbst Daten verarbeiten und des Weiteren die verarbeiteten Daten an die in Absatz 1 Nummer 1 bis 5 sowie Absatz 2 Nummer 1 und 2 aufgezählten Empfänger übermitteln. Neben den aus dem Regierungsentwurf bekannten Empfängern wurde diese Liste um das Statistische Bundesamt und die jeweiligen Landesämter für Statistik ergänzt, womit einem Änderungsanliegen des Bundesrates Rechnung getragen wird. Durch die Vorschrift können die Statistikämter für die Personenverkehrsstatistik nach § 1 Nummer 7 des Verkehrstatistikgesetzes erforderliche Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c auch beim Nationalen Zugangspunkt erheben. Hierdurch wird eine Erhebung bei den Verkehrsunternehmen entbehrlich. Dies entlastet die Unternehmen von Statistikpflichten und senkt die Verwaltungskosten für die Wirtschaft.

Daten im Gelegenheitsverkehr nach § 3a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b dürfen vom Nationalen Zugangspunkt dann nicht an Erbringer bedarfsgesteuerter Mobilitätsdienstleistungen oder multimodaler Reiseinformationsdienste übermittelt werden, wenn der Nationale Zugangspunkt Kenntnis davon erlangt, dass die Gefahr besteht, dass diese Daten zur Nachverfolgbarkeit von Personen eingesetzt werden könnten und keine Einwilligung der betroffenen Person hierzu vorliegt. Dies kann insbesondere bei Gelegenheitsverkehren im ländlichen Raum der Fall sein, wenn z. B. anhand des räumlichen Einsatzgebietes und der Zeit des Angebots auf eine bestimmte Taxifahrerin oder einen bestimmten Taxifahrer geschlossen werden kann. Es ist unerheblich, auf welche Weise der Nationale Zugangspunkt Kenntnis von den besonderen Umständen des Einzelfalles erlangt. Denkbar sind vor allem Mitteilungen der betroffenen Personen oder Dritter.

§ 3b regelt in den Absätzen 3 bis 6 die Datenverarbeitungsbefugnisse der jeweiligen Empfänger. Diese richten sich nach der ihnen jeweils zugewiesenen gesetzlichen Aufgabe für die eine Verarbeitung der durch den Nationalen Zugangspunkt bereitgestellten Daten als jeweils erforderlich angesehen wird

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

Einzelfalls die Gefahr besteht, dass mit diesen Daten Bewegungen oder Standorte individualisierbarer Personen nachvollzogen werden können und diese Personen nicht in die Übermittlung eingewilligt haben;

4. Daten im Sinne von § 3a Absatz 1 Nummer 1 und Nummer 2 Buchstabe a an das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Erfüllung seiner Aufgaben, insbesondere seiner Berichtspflichten nach § 66, sowie zur Fortentwicklung von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung intelligenter Verkehrssysteme nach § 4 des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes sowie zur Erfüllung der Berichtspflicht aus Artikel 10 Absatz 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926;

5. Daten im Sinne von § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a, b und c an das Statistische Bundesamt und die jeweiligen Landesämter für Statistik zur Erfüllung von Aufgaben nach § 1 Nummer 7 des Verkehrsstatistikgesetzes.

(2) Der Nationale Zugangspunkt darf Daten nach § 3a Absatz 1 in anonymisierter Form ferner zur Verfügung stellen

- 1. den Bundesministerien für eigene oder in deren Auftrag durchzuführende wissenschaftliche Studien sowie***
- 2. den Ländern und Kommunen für hoheitliche Zwecke, wie etwa die Verkehrslenkungen oder den Klimaschutz,***

wenn die Daten zur Erreichung dieser Zwecke erforderlich sind. Die Bundesministerien dürfen die nach Satz 1 erhaltenen Daten auch Dritten zur Durchführung wissenschaftlicher Studien zur Verfügung stellen, wenn die Dritten ihnen gegenüber die Fachkunde nachgewiesen und die vertrauliche Behandlung der Daten zugesichert haben.

(3) Behörden nach § 8 Absatz 3 sowie §§ 11 und 29 sind befugt,

- 1. Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a und c sowie Nummer 2 Buchstabe a zu erheben, zu speichern und zu***

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

verwenden, soweit dies zur Überprüfung von Maßgaben nach den §§ 40, 41, 49 Absatz 4, § 50 Absatz 3 und 4 sowie §§ 51 und 51a erforderlich ist, und

2. Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b zu erheben, zu speichern und zu verwenden, soweit dies zur Überwachung von Maßgaben nach § 49 Absatz 4, § 50 Absatz 3 und 4 sowie § 51a Absatz 4 erforderlich ist.

(4) Erbringer bedarfsgesteuerter Mobilitätsdienstleistungen oder multimodaler Reiseinformationsdienste für Endnutzer nach Artikel 2 Nummer 12 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 sind befugt, Daten nach § 3a Absatz 1 zu erheben, zu speichern und zu verwenden, soweit dies zur Erbringung ihrer Dienste gegenüber Endnutzern erforderlich ist.

(5) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur ist befugt, Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 und Nummer 2 Buchstabe a zu erheben, zu speichern und zu verwenden, soweit dies jeweils erforderlich ist

1. zur Erfüllung der Berichtspflichten nach § 66,

2. zur Fortentwicklung von Maßnahmen im Zusammenhang mit der Entwicklung intelligenter Verkehrssysteme nach § 4 des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes oder

3. zur Erfüllung der Berichtspflicht aus Artikel 10 Absatz 2 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926.

(6) Das Statistische Bundesamt und die Landesämter für Statistik sind befugt, Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe a, b und c zu erheben, zu speichern und zu verwenden, soweit dies zur Erstellung der Personenverkehrsstatistik nach § 1 Nummer 7 des Verkehrsstatistikgesetzes erforderlich ist.

§ 3c Datenlöschung

(1) Der Nationale Zugangspunkt und Behörden nach § 8 Absatz 3 sowie §§ 11 und 29 haben personenbezogene Daten unverzüglich zu löschen, wenn sie für die in § 3b Absatz 1 oder 3 genannten Zwecke nicht mehr erforderlich sind, spätestens jedoch

1. sobald der jeweilige Empfänger

a) im Fall von Adressdaten des Unternehmers Kenntnis über den Widerruf, die Rücknahme oder das Erlöschen der Genehmigung oder über den Ablauf der Geltungsdauer erlangt hat,

b) im Fall von Adressdaten des Vermittlers Kenntnis über die Geschäftsaufgabe erlangt hat und

2. im Fall von Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b, soweit die Daten nicht durch Überschreiben gelöscht wurden, drei Monate nach deren Übermittlung.

Der Nationale Zugangspunkt hat dynamische Daten nach § 3 a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b, bei denen er davon Kenntnis erlangt, dass auf Grund der besonderen Umstände des Einzelfalls die Gefahr besteht, dass mit diesen Daten Bewegungen und Standorte individualisierbarer Personen nachvollzogen werden können und diese Personen nicht in die Übermittlung eingewilligt haben, unverzüglich zu löschen.

(2) Erbringer bedarfsgesteuerter Mobilitätsdienstleistungen oder multimodaler Reiseinformationsdienste für Endnutzer nach Artikel 2 Nummer 12 der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 haben personenbezogene Daten unverzüglich zu löschen, wenn sie für die in § 3b Absatz 4 genannten Zwecke nicht mehr erforderlich sind, spätestens jedoch

1. im Fall von Adressdaten des Unternehmers Kenntnis über den Widerruf, die Rücknahme oder das Erlöschen der

BT-Drs. 19/27288

§ 3c präzisiert die Regelungen zur Löschung personenbezogener Daten bei den in § 3b Absatz 1 und 2 zugelassenen Empfängern der Daten.

Danach haben nach Absatz 1 der Nationale Zugangspunkt bzw. Behörden die übermittelten personenbezogenen Daten zu löschen, soweit diese für ihre Aufgabenerfüllung nicht mehr erforderlich sind. Beide Empfänger haben die Daten jedoch spätestens dann zu löschen, wenn sie Kenntnis darüber erlangen, dass die Genehmigung des Unternehmers widerrufen, zurückgenommen oder erloschen ist oder der Vermittler sein Geschäft aufgegeben hat. Im Hinblick auf dynamische Daten, bei denen ein Personenbezug nicht ausgeschlossen werden kann, sind Daten - soweit sie nicht bereits überschrieben wurden - spätestens drei Monate nach der Übermittlung zu löschen. Sie sind im Gelegenheitsverkehr des Weiteren unverzüglich zu löschen, wenn der Nationalen Zugangspunkt Kenntnis darüber erlangt, dass die Gefahr besteht, dass diese Daten zur Nachverfolgung von Personen eingesetzt werden könnten und keine Einwilligung der betroffenen Person hierzu vorliegt.

Erbringer bedarfsgesteuerter Mobilitätsdienstleistungen oder multimodaler Reiseinformationsdienste haben personenbezogene Daten unverzüglich nach Absatz 2 zu löschen, wenn sie zur Aufgabenerfüllung nicht mehr erforderlich sind. Das wird regelmäßig dann der Fall sein, wenn die Dienstleistung erbracht ist. Personenbezogene Daten sind darüber hinaus dann zu löschen, wenn die vorgenannten Empfänger Kenntnis über den Widerruf, die Rücknahme oder das Erlöschen der PBefG-Genehmigung oder Kenntnis über die Geschäftsaufgabe des Vermittlers erlangt haben. Personenbezogene Daten sind schließlich dann zu löschen, wenn der Erbringer von bedarfsgesteuerten Mobilitätsdienstleistungen oder multimodaler Reiseinformationsdienste selbst seine Zulassung beim Nationalen Zugangspunkt verloren hat.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat personenbezogene Daten nach Absatz 3 zu löschen, soweit diese zur Aufgabenerfüllung nicht mehr erforderlich sind. Die Löschung hat spätestens

<p>PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen] fett = BT-Drs. 19/26175, fett + kursiv = BT-Drs. 19/27288</p>	<p>Begründungen Gesetzentwurf BT-Drs. 19/26175 und <i>Änderungen</i> BT-Drs. 19/27288</p>
<p><i>Genehmigung oder über den Ablauf der Geltungsdauer erlangt wurde,</i></p> <p><i>2. im Fall von Adressdaten des Vermittlers Kenntnis über die Geschäftsaufgabe erlangt wurde,</i></p> <p><i>3. im Fall von Daten nach § 3a Absatz 1 Nummer 2 Buchstabe b eine Reiseinformation an Endnutzer übermittelt wurde oder</i></p> <p><i>4. ihnen durch den Nationalen Zugangspunkt die Zulassung zur Datenverarbeitung entzogen wurde.</i></p> <p><i>(3) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat personenbezogenen Daten zu löschen, wenn diese nicht mehr für die in § 3b Absatz 5 genannten Zwecke erforderlich sind, spätestens jedoch</i></p> <p><i>1. ein Jahr nach Erfüllung der jeweiligen Berichtspflicht oder</i></p> <p><i>2. ein Jahr nach Inkrafttreten einer Maßnahme nach § 4 des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes.</i></p> <p><i>(4) Das Statistische Bundesamt und die Landesämter für Statistik haben personenbezogene Daten zu löschen, wenn diese nicht mehr für die in § 3b Absatz 6 genannten Zwecke erforderlich sind, spätestens jedoch ein Jahr nach Erstellung der jeweiligen Statistik.</i></p>	<p><i>jedoch ein Jahr nach Erfüllung der jeweiligen Berichtspflicht bzw. ein Jahr nach Inkrafttreten einer Maßnahme nach § 4 des Intelligente Verkehrssysteme Gesetzes zu erfolgen.</i></p> <p><i>Das Statistische Bundesamt oder die statistischen Ämter der Länder haben personenbezogene Daten zu löschen, sowie sie für statistische Zwecke nicht mehr benötigt werden. Sie sind spätestens ein Jahr nach Erstellung der Statistik zu löschen.</i></p>

§ 4 Straßenbahnen, Obusse, Kraftfahrzeuge

[...]

§ 5 Dokumente

<p>Genehmigungen, einstweilige Erlaubnisse und Bescheinigungen oder deren Widerruf nach diesem Gesetz oder nach einer auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Rechtsverordnung oder Allgemeinen Verwaltungsvorschrift sind</p>	<p><i>BT-Drs. 19/27288</i></p> <p><i>Mit der Neufassung des § 5 soll den zuständigen Behörden die Möglichkeit gegeben werden, Genehmigungen und andere Dokumente auch elektronisch</i></p>
---	--

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen] fett = BT-Drs. 19/26175, fett + kursiv = BT-Drs. 19/27288	Begründungen Gesetzentwurf BT-Drs. 19/26175 und <i>Änderungen</i> BT-Drs. 19/27288
schriftlich oder in elektronischer Form mit einer dauerhaft überprüfbaren Signatur nach § 37 Absatz 4 des Verwaltungsverfahrensgesetzes zu erteilen.	<i>mit einer elektronischen Signatur nach dem Verwaltungsverfahrensgesetz ausstellen zu können. Dadurch soll der Verwaltungsaufwand bei den Genehmigungsbehörden als auch bei den Antragstellern verringert werden.</i>

§ 6 Umgehungsverbot

[...]

§ 7 Beförderung von Personen auf Lastkraftwagen und auf Anhängern hinter Lastkraftwagen und Zugmaschinen

[...]

§ 8 Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr

<p>(3) Für die Sicherstellung einer ausreichenden und den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan bildet den</p>	<p>BT-Drs. 19/26175</p> <p>Durch die Ergänzung in Satz 1 wird der ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV nun die umweltverträgliche Bedienung gleichrangig an die Seite gestellt. Damit wird das Ziel der Umweltverträglichkeit in § 1a umgesetzt, um den Einsatz emissionsarmer Antriebe zu befördern.</p> <p><i>BT-Drs. 19/27288</i></p> <p><i>Die Änderungen in den Buchstaben aa) und bb) enthalten jeweils eine Folgeänderung zur Änderung des § 1a.</i></p>
--	---

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen] fett = BT-Drs. 19/26175, fett + kursiv = BT-Drs. 19/27288	Begründungen Gesetzentwurf BT-Drs. 19/26175 und <i>Änderungen</i> BT-Drs. 19/27288
Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne regeln.	
(3a) Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen, den Klimaschutz, die Nachhaltigkeit und die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse berücksichtigenden Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach Absatz 3 Satz 1 obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der unter den Voraussetzungen des Absatzes 3 Satz 6 zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet.	BT-Drs. 19/26175 Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach Absatz 3 Satz 1 obliegenden Aufgaben mit. Bei der Mitwirkung hat die Genehmigungsbehörde künftig neben dem Interesse an einer wirtschaftlichen, auch die umweltverträgliche sowie die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse zu berücksichtigende Verkehrsgestaltung zu berücksichtigen. Die Ergänzung entspricht dem Ziel der Umweltverträglichkeit in § 1a sowie der Bedeutung der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse in Deutschland. <i>BT-Drs. 19/27288</i> <i>[Folgeänderung zur Änderung des § 1a]</i>

§ 8a Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge

§ 8b Wettbewerbliches Vergabeverfahren

(6) Das Vergabeverfahren ist von Beginn an fortlaufend zu dokumentieren. Alle wesentlichen Entscheidungen sind zu begründen.	BT-Drs. 19/26175 Hierbei handelt es sich um eine sprachliche Anpassung.
--	--

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

II. Genehmigung

§ 9 Umfang der Genehmigung

<p>(1) Die Genehmigung wird erteilt</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. bei einem Verkehr mit Straßenbahnen für den Bau, den Betrieb und die Linienführung, 2. bei einem Verkehr mit Obussen für den Bau, den Betrieb und die Linienführung, 3. bei einem Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen für die Einrichtung, die Linienführung und den Betrieb, 3a. bei einem Linienbedarfsverkehr mit Kraftfahrzeugen abweichend von Nummer 3 für die Einrichtung, das Gebiet, in dem der Verkehr durchgeführt wird, und den Betrieb, 4. bei einem Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen für den Betrieb, 5. bei einem Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen für die Form des Gelegenheitsverkehrs und den Betrieb mit bestimmten Kraftfahrzeugen unter Angabe ihrer amtlichen Kennzeichen, und ergänzend bei einem gebündelten Bedarfsverkehr für das Gebiet, in dem der Verkehr durchgeführt wird. 	<p>BT-Drs. 19/26175</p> <p>Die Ergänzung des § 9 Absatz 1 Nummer 3a ist durch die Einführung der neuen Verkehrsform Linienbedarfsverkehr ohne festen Linienweg nach § 44 erforderlich geworden.</p> <p>Die Ergänzung in § 9 Absatz 1 Nummer 5 ist durch die Einführung der neuen Verkehrsform gebündelter Bedarfsverkehr in § 50 erforderlich geworden.</p>
--	---

§ 10 Entscheidung in Zweifelsfällen

§ 11 Genehmigungsbehörden

<p>(3) Soll ein Straßenbahn-, Obusverkehr oder ein Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen in den Bezirken mehrerer Genehmigungsbehörden desselben Landes betrieben werden, so ist die Genehmigungsbehörde zuständig, in deren Bezirk die Linie ihren Ausgangspunkt hat. Wird eine Genehmigung gemäß § 9 Absatz 2 für mehrere Linien gebündelt erteilt, ist die</p>	<p>BT-Drs. 19/26175</p> <p>Die aktuelle Zuständigkeitsregelung in § 11 Absatz 2 ist auf Einzellinien zugeschnitten. Im Rahmen der Evaluierung der letzten PBefG-Novelle gemäß § 66 PBefG haben die Länder darauf hingewiesen, dass es bei der Anwendung</p>
--	---

<p>PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen] fett = BT-Drs. 19/26175, fett + kursiv = BT-Drs. 19/27288</p>	<p>Begründungen Gesetzentwurf BT-Drs. 19/26175 und <i>Änderungen</i> BT-Drs. 19/27288</p>
<p>Genehmigungsbehörde zuständig, in deren Bezirk die Mehrzahl der Linien betrieben werden soll. Bestehen Zweifel über die Zuständigkeit, so wird die zuständige Genehmigungsbehörde von der von der Landesregierung bestimmten Behörde benannt. Die zuständige Genehmigungsbehörde trifft ihre Entscheidung im Einvernehmen mit den an der Linienführung beteiligten Genehmigungsbehörden; Genehmigungsbehörden, deren Bezirke im Transit durchfahren werden, sind nicht zu beteiligen. Kommt ein Einvernehmen nicht zustande, so entscheidet die von der Landesregierung bestimmte Behörde.</p>	<p>dieser Zuständigkeitsregelung zu Problemen in der Vollzugspraxis gekommen ist (BT-Drs. 18/11160, S.16). Mit der Einfügung von § 11 Absatz 3 Satz 2 wird den Praxiserfahrungen Rechnung getragen. Im Sinne einer einheitlichen Entscheidungsfindung ist es zweckmäßig, eine federführende Genehmigungsbehörde zu bestimmen. Die Festlegung der Federführung soll sich nach der Mehrzahl der Linien im Zuständigkeitsbereich einer Genehmigungsbehörde richten.</p>
<p>(4) Soll ein Straßenbahn-, Obusverkehr oder Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen in mehreren Ländern betrieben werden, so ist Absatz 3 Satz 1, 2 und 4 entsprechend anzuwenden. Bestehen zwischen den beteiligten Ländern Zweifel über die Zuständigkeit und kommt eine Einigung der obersten Landesverkehrsbehörden darüber nicht zustande, so entscheidet auf Antrag einer beteiligten obersten Landesverkehrsbehörde das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Das gleiche gilt, wenn über die Entscheidung eines Genehmigungsantrags zwischen den Genehmigungsbehörden der beteiligten Länder ein Einvernehmen nicht hergestellt und auch ein Einvernehmen zwischen den obersten Landesverkehrsbehörden darüber nicht erzielt werden kann.</p>	<p>BT-Drs. 19/26175 Bei der Änderung von § 11 Absatz 4 Satz 1 handelt es sich um eine Folgeänderung.</p>

§ 12 Antragstellung

<p>(1) Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung soll enthalten</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. in allen Fällen <ol style="list-style-type: none"> a) Namen sowie Wohn- und Betriebssitz des Antragstellers, bei natürlichen Personen außerdem Geburtstag und Geburtsort, b) Angaben darüber, ob der Antragsteller bereits eine Genehmigung für eine Verkehrsart besitzt oder besessen hat, c) eine Darstellung der Maßnahmen zur Erreichung des Ziels der vollständigen Barrierefreiheit des beantragten Verkehrs entsprechend den Aussagen im Nahverkehrsplan (§ 8 Absatz 3 Satz 3), 	<p>BT-Drs. 19/26175 Bis zum 31. Dezember 2012 mussten die kommunalen Aufgabenträger in ihren Nahverkehrsplänen die Belange von Menschen mit Behinderungen mit dem Ziel berücksichtigen, für die Nutzung des ÖPNV eine „möglichst</p>
---	---

<p>PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen] fett = BT-Drs. 19/26175, fett + kursiv = BT-Drs. 19/27288</p>	<p>Begründungen Gesetzentwurf BT-Drs. 19/26175 und <i>Änderungen</i> BT-Drs. 19/27288</p>
<p>d) Beginn und Ende der beantragten Geltungsdauer, e) gegebenenfalls den Nachweis über einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007; 2. bei einem Straßenbahn- oder Obusverkehr a) eine Übersichtskarte, in der die beantragte Strecke mit Haltestellen und alle in dem Verkehrsgebiet bereits vorhandenen Schienenbahnen, Obuslinien, Kraftfahrzeuglinien und Schifffahrtslinien, letztere soweit sie dem Berufsverkehr dienen, eingezeichnet sind, b) Beförderungsentgelte und Fahrplan, c) auf Verlangen der Genehmigungsbehörde einen Bauplan mit Kostenanschlag sowie Beschreibung der Anlage, Angaben über die höchste und tiefste Lage des Fahrdrachts, Längs- und Querschnitte sowie Pläne für notwendige Änderungen an öffentlichen Straßen, Beschreibung der Fahrzeuge einschließlich der Schaltpläne und der Betriebsweise; 3. bei einem Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen a) eine Übersichtskarte in der unter Nummer 2 Buchstabe a beschriebenen Form, b) die Länge der Linie, bei Unterwegsbedienung auch der Teilstrecken, in Kilometern, c) Angaben über die Zahl, die Art und das Fassungsvermögen (Sitz- und Stehplätze) der zu verwendenden Fahrzeuge, d) Beförderungsentgelte und Fahrplan; 3a. bei einem Linienbedarfsverkehr mit Kraftfahrzeugen abweichend von Nummer 3 a) eine Übersichtskarte, in der das beantragte Gebiet und alle in dem Gebiet bereits vorhandenen Verkehre entsprechend den Vorgaben in Nummer 2 Buchstabe a eingezeichnet sind,</p>	<p>weitreichende Barrierefreiheit“ zu erreichen. Mit dem Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) wurde § 8 Absatz 3 neu gefasst und der Begriff der „möglichst weitreichenden“ Barrierefreiheit durch die „vollständige“ Barrierefreiheit ersetzt. Diese Änderung wurde in § 12 Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe c versehentlich nicht nachvollzogen. Dies wird nun nachgeholt.</p> <p>BT-Drs. 19/26175</p> <p>Durch Einfügung der Nummer 3a wird sichergestellt, dass ein Antrag auf Erteilung der Genehmigung eines Linienbedarfsverkehrs nach § 44 eine Übersichtskarte über das Bedienungsgebiet und die bereits vorhandenen Verkehre, Art und Beschaffenheit der einzusetzenden Fahrzeuge sowie die Beförderungsentgelte und Bedienzeiten enthält. Diese Angaben sollen die Genehmigungsbehörde in die Lage versetzen, die Auswirkungen des</p>

<p>PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen] fett = BT-Drs. 19/26175, fett + kursiv = BT-Drs. 19/27288</p>	<p>Begründungen Gesetzentwurf BT-Drs. 19/26175 und <i>Änderungen</i> BT-Drs. 19/27288</p>
<p>b) Angaben über die Anzahl, die Art und das Fassungsvermögen der zu verwendenden Fahrzeuge, c) Beförderungsentgelte und Bedienzeiten;</p> <p>4. bei einem Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen</p> <p>a) Verkehrsform des Gelegenheitsverkehrs (§ 46), b) Angaben über die Zahl, die Art und das Fassungsvermögen (Sitzplätze) der zu verwendenden Fahrzeuge,</p> <p>c) und ergänzend bei einem gebündelten Bedarfsverkehr eine Übersichtskarte, in der das Gebiet, in dem der Verkehr durchgeführt werden soll, eingezeichnet ist.</p> <p>Bei einem Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) genügt abweichend von Satz 1 Nummer 3 Buchstabe a eine Übersichtskarte, in der die beantragte Strecke mit Haltestellen eingezeichnet ist und abweichend von Satz 1 Nummer 3 Buchstabe d der Fahrplan. Der Antrag auf Erteilung der Genehmigung sowie die dafür notwendigen Dokumente können in elektronischer Form eingereicht werden.</p>	<p>bedarfsgesteuerten Linienverkehrs auf die bereits vorhandenen Verkehre abschätzen zu können und ggf. Genehmigungsaufgaben und -bedingungen zu erteilen.</p> <p>BT-Drs. 19/26175 Die Angabe dient dazu, das Bediengebiet zu kennen.</p> <p><i>BT-Drs. 19/27288</i> <i>Die Neuregelung korrespondiert mit der Neufassung des § 5. Neben der Möglichkeit der Behörden, Genehmigungen und Bescheide elektronisch auszustellen, müssen die Antragsteller auch die Möglichkeit bekommen, ihre Anträge in elektronischer Form zu stellen.</i></p>
<p>(3) Die Genehmigungsbehörde kann weitere Angaben und Unterlagen, insbesondere Vorlage eines polizeilichen Führungszeugnisses, verlangen. Sie hat bei einem Antrag auf Erteilung der Genehmigung von Linien- oder Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen das Kraftfahrt-Bundesamt um Auskunft über den Antragsteller zu ersuchen. Bei einem Personenfernverkehr kann sie geeignete Unterlagen verlangen, aus denen sich ergibt, dass die zuständigen Stellen vor Ort den beantragten Haltestellen zugestimmt haben.</p>	<p><i>BT-Drs. 19/27288</i> <i>Nach der geltenden Rechtslage beantragt der Unternehmer mit seinem Fahrplan auch die vorgesehenen Haltestellen (§ 12 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe a, § 40 Absatz 1 PBefG). Einen Versagungsgrund für eine beantragte Haltestelle enthält das Gesetz nur für den Fall, dass „der Verkehr auf Straßen durchgeführt werden soll, die sich aus Gründen der Verkehrssicherheit oder wegen ihres Bauzustandes nicht eignen“ (§ 13 Absatz 2 Nummer 1 PBefG). In der Genehmigungspraxis ist es häufig zu Meinungsverschiedenheiten gekommen, ob eine von dem Unternehmer beantragte Haltestelle aus Gründen der Straßenverkehrssicherheit geeignet ist (s. BT-Drs. 18/11160, S. 22 f.). Die Entscheidung muss dann im Genehmigungsverfahren von der Genehmigungsbehörde getroffen werden, in deren Zuständigkeitsbereich die in Streit stehende Haltestelle nicht immer liegt.</i></p>

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen] fett = BT-Drs. 19/26175, fett + kursiv = BT-Drs. 19/27288	Begründungen Gesetzentwurf BT-Drs. 19/26175 und <i>Änderungen</i> BT-Drs. 19/27288
	<i>Da es der Beschleunigung des Genehmigungsverfahrens und der Entlastung der Genehmigungsbehörde dienen kann, soll die Genehmigungsbehörde künftig nach pflichtgemäßen Ermessen entscheiden, ob sie von Fernbuslinienbetreibern geeignete Unterlagen verlangt, aus denen sich ergibt, dass die zuständigen Stellen vor Ort (z. B. Kommune oder privater Busbahnhofbetreiber) den beantragten Haltestellen zugestimmt haben. Geeignete Unterlagen können z. B. eine schriftliche Bestätigung/Genehmigung oder ein entsprechender Nutzungsvertrag sein.</i>

§ 13 Voraussetzung der Genehmigung

<p>(5a) Bei einem gebündelten Bedarfsverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, dass durch die Ausübung des beantragten Verkehrs die Verkehrseffizienz im beantragten Bediengebiet nicht mehr sichergestellt ist. Hierbei sind für den Bezirk der Genehmigungsbehörde von dieser zu berücksichtigen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Festsetzung zu der zulässigen Höchstzahl der genehmigungsfähigen Fahrzeuge der zuständigen Behörde und 2. die Anzahl der bereits genehmigten Fahrzeuge im gebündelten Bedarfsverkehr. 	<p>BT-Drs. 19/26175</p> <p>§ 13 Absatz 5a stellt in Satz 1 klar, dass die Genehmigungsbehörde die Genehmigung versagen kann, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, dass durch die Ausübung des beantragten Verkehrs die Verkehrseffizienz im beantragten Bediengebiet nicht mehr sichergestellt ist. Der Begriff der „Verkehrseffizienz“ ist dabei zum einen dahingehend zu verstehen, dass die bereits vorhandenen gebündelten Bedarfsverkehre diese Verkehrsaufgaben bereits wahrnehmen und durch den beantragten Verkehr daher keine wesentliche Verbesserung der Verkehrsbedienung eintritt. Zum anderen ist der Begriff der „Verkehrseffizienz“ aber auch übergreifend in dem Sinne zu verstehen, dass durch die Zulassung unbegrenzter neuer gebündelter Bedarfsverkehre, das ausgewogene Nebeneinander aller bereits bestehenden Verkehrsformen im Bediengebiet gefährdet sein könnte.</p> <p>Hierbei sind auch Festlegungen zur Höchstzahl an genehmigungsfähigen Fahrzeugen sowie die bereits genehmigte Anzahl von Fahrzeugen im gebündelten Bedarfsverkehr zu berücksichtigen. Die Genehmigung kann somit auch versagt werden, wenn die von der zuständigen Behörde festgesetzte zulässige Höchstzahl der genehmigungsfähigen Fahrzeuge für die Durchführung des gebündelten Bedarfsverkehrs bereits erreicht ist.</p> <p>Eine mengenmäßige Beschränkung der genehmigungsfähigen Fahrzeuge (Kontingentierung) ist ein Eingriff, der die Freiheit der Berufswahl (Artikel 12</p>
---	--

<p>PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen] fett = BT-Drs. 19/26175, fett + kursiv = BT-Drs. 19/27288</p>	<p>Begründungen Gesetzentwurf BT-Drs. 19/26175 und <i>Änderungen</i> BT-Drs. 19/27288</p>
	<p>des Grundgesetzes, GG) beschneidet. Da dieser Eingriff an Merkmale außerhalb der Person anknüpft und nicht durch den Grundrechtsträger beeinflusst werden kann, handelt es sich hier um eine objektive Berufszulassungsbeschränkung, die höchste Stufe der Eingriffe in das Grundrecht nach Artikel 12 GG. Derartige Eingriffe sind nur dann verfassungskonform, wenn sie der Abwehr schwerwiegender Gefahren für überragend wichtige Gemeinschaftsgüter dienen.</p> <p>In der Gesamtbetrachtung erscheint ein solcher Eingriff jedoch gerechtfertigt.</p>
<p><i>(5b) Beim Verkehr mit Taxen, Mietwagen sowie beim gebündelten Bedarfsverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn die mit dem Verkehr beantragten Fahrzeuge nicht die Anforderungen der Emissionsvorgaben im Sinne von § 64b erfüllen. Beim Verkehr mit Taxen und im gebündelten Bedarfsverkehr kann die Genehmigung darüber hinaus versagt werden, wenn die mit dem Verkehr beantragten Fahrzeuge nicht die Vorgaben zur Barrierefreiheit im Sinne von § 64c erfüllen.</i></p>	<p><i>BT-Drs. 19/27288</i></p> <p><i>Die neu eingeführten Versagungsgründe stehen mit den in § 64 b und § 64c normierten Regelungsbefugnissen der Länder und der Genehmigungsbehörden sowie vorgenommene Ergänzung in 50 Absatz 4 in Zusammenhang. Danach dürfen die Länder bzw. die Genehmigungsbehörden Regelungen zum Einsatz emissionsfreier oder barrierefreier Fahrzeuge treffen. Die im Gesetz verankerte Zielbestimmung zur Stärkung des Klimaschutzes (§ 1a in Verbindung mit § 64b) und der Barrierefreiheit müssen von den jeweiligen Ländern und Genehmigungsbehörden auch wirksam anwendbar sein.</i></p> <p><i>Jedoch besteht nach der derzeitigen Rechtslage für die Genehmigungsbehörden keine Möglichkeit, Anträge, die etwa gegen die vorgegebenen Emissionsstandards verstoßen, abzulehnen. Es ist jedoch erforderlich, dass Genehmigungsanträge im Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen abgelehnt werden können, wenn sie gegen diese beziehungsweise sonstige landesrechtlichen Vorgaben zum Klimaschutz oder der Barrierefreiheit verstoßen. Es muss vermieden werden, dass eine Genehmigungsbehörde sehenden Auges einen Antrag zu genehmigen hat, der gegen die landesrechtlichen, gegebenenfalls bußgeldbewehrten, Vorgaben verstößt. Mit der Ergänzung in § 13 Absatz 5b soll von daher eine Genehmigung versagt werden können, wenn der Antrag die Vorgaben des § 64b oder § 64c PBefG nicht erfüllt.</i></p> <p><i>In der Einführung eines solchen Versagungsgrundes liegt auch kein unverhältnismäßiger Eingriff in die Berufsausübungsfreiheit nach Artikel 12 des Grundgesetzes, da beide Ablehnungsbefugnisse der Abwehr von</i></p>

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

nachweisbaren oder höchstwahrscheinlich schweren Gefahren für überragend wichtige Gemeinschaftsgüter dienen.

Das PBefG erhält mit der Gesetzesnovelle eine neue Zweckbestimmung. Danach zielen die im PBefG enthaltenen Regelungen nicht mehr nur auf die Erhaltung der Verkehrssicherheit und der Ordnung des Verkehrsmarktes ab, sondern auch auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit. Klimafreundliche Emissionsstandards dienen insofern der Erhaltung der Gesundheit der Bevölkerung und dem Erhalt einer menschenwürdigen Umwelt und damit einem überragenden Schutzgut, welches dem Recht auf uneingeschränkte Möglichkeit zur Ausübung eines Berufes Grenzen setzt.

Gleiches gilt für die Vorgaben der Genehmigungsbehörde zum Einsatz barrierefreier Fahrzeuge. Da die Herstellung von Barrierefreiheit Ausfluss des in Artikel 3 Absatz 2 Satz 2 des Grundgesetzes enthaltenen verfassungsrechtlichen Gebotes ist, niemand aufgrund einer Behinderung zu benachteiligen, erscheint die mit dem Eingriff verbundene Grundrechtseinschränkung bei Unternehmer gerechtfertigt.

Mit der Regelung soll verhindert werden, dass durch eine unbeschränkte Zulassung gebündelter Bedarfsverkehre nachweisbar oder höchstwahrscheinlich das geregelte und effiziente Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsformen an sich und insbesondere auch die Funktionsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs als überragend wichtiges Gemeinschaftsgut (vgl. schon BVerfGE 11, 168, 184) bedroht wird. Darüber hinaus wird mit dieser Novelle neben der Gefahrenabwehr die Umweltverträglichkeit als weiteres Ziel im Personenbeförderungsgesetz ausdrücklich verankert. Das BVerfG hat auch die Gesundheit und den Erhalt einer „menschenwürdigen“ Umwelt als überragend wichtiges Gemeinschaftsgut anerkannt (Jarass/Pieroth, GG, 16. Auflage Art 12 Rn. 49). Wie dargelegt, soll diese Erweiterung der Schaffung bzw. der Weiterentwicklung eines umweltverträglichen Straßenpersonenverkehrs zusätzliche Bedeutung verschaffen. Die in § 1a verankerte umweltpolitische Zielsetzung soll die Berücksichtigung von Umweltbelangen bei allen Verkehrsarten und -formen des PBefG befördern. Als nunmehr gesetzlich verankertes Ziel bedeutet dies gleichzeitig, dass einer unbeschränkten Zulassung weiterer Fahrzeuge zum Markt – die ggf. sogar einen niedrigeren

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

Umweltstandard als zum Beispiel ein vor Ort betriebener Öffentlicher Nahverkehr aufweisen – in diesem Sinne Grenzen gesetzt sind.

Aus diesen Gründen ist der hier vorliegende Eingriff in Artikel 12 GG gerechtfertigt und damit als zulässig anzusehen. Darüber hinaus sind beim gebündelten Bedarfsverkehr keine dem Taxenverkehr entsprechenden Sicherheiten wie z. B. ein Beobachtungszeitraum nach § 13 Absatz 4 Satz 3 vorzusehen. Da der Taxenverkehr, dem ÖPNV vergleichbar, Aufgaben der Daseinsvorsorge wahrnimmt, hat er im Gesamtbild der Verkehrsformen eine wichtigere Stellung inne als der gebündelte Bedarfsverkehr. Dies rechtfertigt unterschiedliche Anforderungen an die Zulassung beider Verkehrsformen. Insgesamt steht der Genehmigungsbehörde bei ihrer Versagungsentscheidung ein weiter Ermessensspielraum zu, den sie sorgsam auszuüben hat. Hierzu gehört, dass sie im Rahmen der Antragstellung darauf hinwirkt, dass der Bewerber einen letztlich „genehmigungsfähigen“ Antrag stellt. Das heißt der Antragsteller muss im Verfahren auch stets die Möglichkeit erhalten, seinen Antrag zu korrigieren (z. B. die Anzahl der Fahrzeuge reduzieren).

Die Genehmigungsbehörde hat im Rahmen der Abwägungsentscheidung neben den vorgenannten Umweltverträglichkeitsbelangen auch räumliche oder zeitliche Beschränkungen, die die Genehmigungsbehörde gemäß § 50 Absatz 2 Satz 2 für den gebündelten Bedarfsverkehr festlegen darf, zu berücksichtigen. Entscheidend wird schließlich auch sein, ob die nach § 50 Absatz 3 Satz 1 durch die Genehmigungsbehörde im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger festzulegende Bündelungsquote durch die bereits zugelassenen Marktteilnehmer erreicht wird oder nicht. Auch hieraus kann sich innerhalb der durch die Genehmigungsbehörde vorzunehmenden Abwägungsentscheidung eine Ermessensreduktion dahingehend ergeben, dass neuen Bewerbern den Zugang zum Markt verwehrt ist, weil die öffentlichen Verkehrsinteressen bereits negativ berührt sind.

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

§ 13a (weggefallen)

§ 14 Anhörungsverfahren

(5) Bei Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung für grenzüberschreitende Gelegenheitsverkehre oder für Transitverkehre sind die Absätze 1 bis 4 nicht anzuwenden. Bei Anträgen auf Erteilung einer Genehmigung für einen Personenfernverkehr (§ 42a Satz 1) sind nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 nur die Unternehmer zu hören, deren Rechte nach **§ 42a Satz 3** berührt sein können; Absatz 1 Satz 1 Nummer 3 ist nicht anzuwenden.

BT-Drs. 19/26175

Bei der Anfügung des Satzes 2 in § 14 Absatz 5 mit dem Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598) wurde versehentlich auf § 13 Absatz 2 Bezug genommen. Richtigerweise muss auf § 42a Satz 3 verwiesen werden, der Ausnahmen vom Verbot, Personen im Nahverkehrsbereich des ÖPNV zu befördern, zulässt. In diesen Fällen müssen ÖPNV-Unternehmen nach § 14 Absatz 5 Satz 2 angehört werden.

§ 15 Erteilung und Versagung der Genehmigung

[...]

§ 16 Geltungsdauer der Genehmigung

[...]

§ 17 Genehmigungsurkunde

(1) Die Genehmigungsurkunde muß enthalten:

1. [...]
7. bei Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen die Linienführung **oder bei Linienbedarfsverkehr das Gebiet, in dem der Verkehr betrieben wird,**

BT-Drs. 19/26175

Durch die ergänzenden Vorgaben in Absatz 1 Nummer 7 muss die Genehmigungsurkunde bei Verkehrsangeboten im Sinne des § 44 (Linienbedarfsverkehr) auch das Bedienungsgebiet beschreiben, in dem der Verkehr betrieben wird. Dieses Gebiet muss nicht den gesamten Genehmigungsbezirk umfassen, sondern kann auf einen bestimmten Teil des Bezirks beschränkt werden. Aus Gründen der Rechtssicherheit und besseren Kontrollierbarkeit (gem. § 17 Absatz 4 Satz 2 kann die Genehmigungsbehörde

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen] fett = BT-Drs. 19/26175, fett + kursiv = BT-Drs. 19/27288	Begründungen Gesetzentwurf BT-Drs. 19/26175 und <i>Änderungen</i> BT-Drs. 19/27288
8. bei Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen die amtlichen Kennzeichen der einzusetzenden Kraftfahrzeuge und ergänzend bei einem gebündelten Bedarfsverkehr das Gebiet, in dem der Verkehr durchgeführt wird.	eine Auflage zur Mitführung der Genehmigungsurkunde erteilen) soll sich das Gebiet, in dem der Linienbedarfsverkehr betrieben wird, unmittelbar aus der Genehmigungsurkunde ergeben. Hier wird festgelegt, dass auch bei gebündelten Bedarfsverkehren die Genehmigungsurkunde das Gebiet beschreiben muss, in dem der Verkehr durchgeführt wird.
(4) Im Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen ist die Genehmigungsurkunde oder eine gekürzte amtliche Ausfertigung oder eine beglaubigte Kopie der Gemeinschaftslizenz schriftlich oder in elektronischer Form während der Fahrt mitzuführen und auf Verlangen den zuständigen Personen zur Prüfung auszuhändigen. Im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen gilt Satz 1 nur, wenn die Genehmigungsurkunde eine entsprechende Auflage enthält.	<i>BT-Drs. 19/27288</i> <i>Eine Erleichterung für die Unternehmen ist es, wenn sie die Genehmigungsurkunden künftig auch in elektronischer Form mitführen und bei Kontrollen vorweisen können. Dies soll durch die Änderung ermöglicht werden.</i>

§ 18 Informationspflicht der Genehmigungsbehörde

<p>(1) Die Genehmigungsbehörde hat ein Verzeichnis aller Genehmigungen, die im öffentlichen Personennahverkehr für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr bestehen, am Ende jedes Kalenderjahres auf der Internetseite der zuständigen Genehmigungsbehörde bekannt zu machen. Die Bekanntmachung muss folgende Angaben enthalten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Linienführung, 2. die Geltungsdauer, 3. einen Hinweis darauf, dass der Antrag auf Genehmigung für den weiteren Betrieb des Verkehrs in den Fristen des § 12 Absatz 5 Satz 1 oder Absatz 6 Satz 1 gestellt werden kann. 	<p>BT-Drs. 19/26175</p> <p>Nach geltender Rechtslage hat die Genehmigungsbehörde ein Verzeichnis aller Genehmigungen, die im ÖPNV für den Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen im Linienverkehr bestehen, im Amtsblatt der EU bekannt zu machen. Das (europäische) Amt für Veröffentlichungen hatte die Bekanntmachungen der Genehmigungsbehörden nach anfänglicher Zustimmung später abgelehnt. Im Bund-Länder-Fachausschuss (BLFA) Straßenpersonenverkehr wurde daher vereinbart, von einer Veröffentlichung im EU-Amtsblatt abzusehen und das Genehmigungsverzeichnis stattdessen auf der Homepage der jeweiligen Genehmigungsbehörde bekannt zu machen. In diesem Sinne sollte § 18 PBefG bei der nächsten Änderung des PBefG angepasst werden. Dies wird nun entsprechend umgesetzt.</p>
--	--

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

§ 19 Tod des Unternehmers

[...]

§ 20 Einstweilige Erlaubnis

(1) Wenn eine sofortige Einrichtung, Erweiterung oder wesentliche Änderung eines **Straßenbahn-, Obusverkehrs oder** Linienverkehrs mit Kraftfahrzeugen im öffentlichen Verkehrsinteresse liegt, kann die Genehmigungsbehörde, in deren Bezirk der Verkehr betrieben werden soll, dem Antragsteller eine widerrufliche einstweilige Erlaubnis erteilen; die Voraussetzungen des § 13 Abs. 1 oder Absatz 1a müssen vorliegen. Die Erteilung ist auch den in § 14 Abs. 1 Nr. 1 genannten Unternehmern bekanntzugeben.

BT-Drs. 19/26175

Die Möglichkeit, eine einstweilige Erlaubnis zu erteilen, besteht derzeit nur für den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen. Ursprüngliches Ziel der einstweiligen Erlaubnis war es, Verkehre, deren sofortige Einrichtung im öffentlichen Interesse geboten war und die nur vorübergehenden Zwecken dienen sollten, durch ein beschleunigtes Verfahren genehmigen zu können. Gedacht wurde an Fälle, in denen mangels anderweitiger Verkehrseinrichtungen für die Befriedung eines plötzlich auftretenden zeitweiligen Verkehrsbedürfnisses gesorgt werden muss (vgl. BT-Drs. 3/255 S. 28 i. V. m. Runderlass des Reichsverkehrsministers vom 27. August 1937 – RVBl. B S. 92). Inzwischen stellt die einstweilige Erlaubnis aber immer öfter auch sicher, dass bei nicht bestandkräftigen bzw. streitbefangenen Genehmigungsbescheiden im öffentlichen Interesse notwendiger Linienverkehr (weiter-)betrieben werden kann. Insbesondere bei Vergaben von ÖPNV-Verkehren im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 muss teilweise mit langwierigen Nachprüfungsverfahren gerechnet werden, die den Abschluss des Vergabeverfahrens verzögern.

Um eine drohende Unterbrechung des betroffenen Verkehrsdienstes zu verhindern, müssen bis dahin Notmaßnahmen u. a. gemäß Artikel 5 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ergriffen werden. Dies kann z. B. in Form der Direktvergabe (an den bisherigen Beförderer) erfolgen. Die auslaufenden PBefG-Genehmigungen können dann gemäß § 20 Absatz 3 Satz 2 PBefG durch eine einstweilige Erlaubnis ersetzt werden. Diese Problematik ist auch für Straßenbahn- und Obusverkehre relevant, insbesondere wenn diese als Linienbündel zusammen mit Busverkehren gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vergeben werden. Momentan behelfen sich in diesen Fällen viele Genehmigungsbehörden mit der Erteilung einer befristeten PBefG-Genehmigung. Dies ist aber nicht zweckmäßig, denn die drohende Unterbrechung soll möglichst frühzeitig und effektiv abgewendet werden. Hierfür ist die einstweilige Erlaubnis nach ihrem Sinn und Zweck das

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen] fett = BT-Drs. 19/26175, fett + kursiv = BT-Drs. 19/27288	Begründungen Gesetzentwurf BT-Drs. 19/26175 und <i>Änderungen</i> BT-Drs. 19/27288
	geeigneter Mittel. Dies gilt unabhängig davon, ob ein Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, Straßenbahnen oder Obussen betroffen ist. Der Anwendungsbereich der einstweiligen Erlaubnis wird daher auf Verkehre mit Straßenbahnen ausgedehnt.
<p>(2) Die einstweilige Erlaubnis wird schriftlich erteilt. Sie muß enthalten</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. den Hinweis auf diese Vorschrift mit einem Zusatz, daß die einstweilige Erlaubnis einen Anspruch auf Erteilung einer Genehmigung nicht begründet, 2. Name, Wohn- und Betriebssitz des Unternehmers, 3. Geltungsdauer, 4. etwaige Bedingungen und Auflagen, 5. Linienführung oder bei Linienbedarfsverkehr das Gebiet, in dem der Verkehr betrieben wird. 	<p>BT-Drs. 19/26175</p> <p>In Übereinstimmung mit § 17 Absatz 1 Nummer 7 muss sich auch bei Erteilung einer einstweiligen Erlaubnis das Bedienungsgebiet des bedarfsgesteuerten Linienverkehrs nach § 42 Absatz 2 unmittelbar aus dem Dokument ergeben.</p>

§ 20a (weggefallen)

§ 21 Betriebspflicht

[...]

§ 22 Beförderungspflicht

[...]

§ 23 Haftung für Sachschäden

<p>(1) Der Unternehmer kann die Haftung für Sachschäden gegenüber jeder beförderten Person nur insoweit ausschließen, als der Schaden 1.000 Euro übersteigt und nicht auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit beruht.</p>	<p>BT-Drs. 19/26175</p>
--	-------------------------

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen] fett = BT-Drs. 19/26175, fett + kursiv = BT-Drs. 19/27288	Begründungen Gesetzentwurf BT-Drs. 19/26175 und <i>Änderungen</i> BT-Drs. 19/27288
<p>(2) Abweichend von Absatz 1 kann der Unternehmer im Falle eines Unfalls mit einem Kraftomnibus, den er im Linienverkehr mit einer Wegstrecke von mindestens 250 Kilometern oder im Gelegenheitsverkehr einsetzt, die Haftung auf höchstens 1 200 Euro je Gepäckstück beschränken, soweit der Schaden nicht auf Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit beruht.</p> <p>(3) Im Linien- und Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen ist ein Haftungsausschluss für beschädigte oder abhandengekommene Mobilitätshilfen nicht zulässig.</p>	<p>Artikel 7 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr regelt die Entschädigung des Fahrgastes bei aus der Nutzung des Kraftomnibusses resultierenden Unfällen. Die Vorschrift findet gemäß Artikel 2 Absatz 1 bis 3 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 nur auf Linienverkehre mit einer Wegstrecke von 250 km und mehr und auf Gelegenheitsverkehre Anwendung. Nach Artikel 7 Absatz 2 Satz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 darf die Haftungshöchstgrenze bei Verlust oder Beschädigung von Gepäck nicht weniger als 1.200 Euro je Gepäckstück betragen. § 23, der den vertraglichen Haftungsausschluss des Unternehmers für Sachschäden auf 1000 Euro begrenzt, muss daher entsprechend ergänzt werden. Die Ausnahmenvorschrift bezieht sich allein auf die Haftungshöhe und nicht auf den Ausschluss von Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit.</p> <p>Nach Artikel 17 der Verordnung (EU) Nr. 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr haften Beförderungsunternehmer für von ihnen verursachte Verluste oder Beschädigungen von Rollstühlen und anderen Mobilitätshilfen oder Hilfsgeräten in Höhe des Wiederbeschaffungswertes bzw. der Reparaturkosten. Diese können unter Umständen auch mehr als 1.000 Euro betragen. Eine Verursachung liegt im Übrigen auch bei einfacher Fahrlässigkeit vor, so dass diesbezüglich ein Haftungsausschluss nicht zulässig ist.</p>

§ 24 (weggefallen)

§ 25 Widerruf der Genehmigung

[...]

§ 25a Untersagung von Personenkraftverkehrsgeschäften

[...]

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

§ 26 Erlöschen der Genehmigung

[...]

§ 27 Zwangsmaßnahmen

[...]

III. Sonderbestimmungen für die einzelnen Verkehrsarten

A. Straßenbahnen

§ 28 Planfeststellung und vorläufige Anordnung

[...]

§ 28a Veränderungssperre, Vorkaufsrecht

[...]

§ 28b Projektmanager

[...]

§ 28c Veröffentlichung im Internet

[...]

§ 29 Planfeststellungsbehörde

[...]

§ 29a Vorzeitige Besitzeinweisung

[...]

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

§ 30 Enteignung

[...]

§ 30a Entschädigungsverfahren

[...]

§ 31 Benutzung öffentlicher Straßen

[...]

§ 32 Duldungspflichten Dritter

[...]

§ 33 (weggefallen)

§ 34 (weggefallen)

§ 35 (weggefallen)

§ 36 Bau- und Unterhaltungspflicht

[...]

§ 36a Besondere Pflichten im Interesse der Unterhaltung

[...]

§ 37 Aufnahme des Betriebs

[...]

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

§ 38 (weggefallen)

§ 39 Beförderungsentgelte und -bedingungen

(6) Die Beförderungsbedingungen sind vor ihrer Einführung der Genehmigungsbehörde zur Zustimmung vorzulegen, soweit sie von den Allgemeinen Beförderungsbedingungen (§ 57 Abs. 1 Nr. 5) für das Unternehmen im Einzelfalle abweichen (Besondere Beförderungsbedingungen). Das gleiche gilt für Änderungen der Besonderen Beförderungsbedingungen. Absatz 1 Satz 3 und Absatz 2 Satz 2 gelten entsprechend. Die Genehmigungsbehörde kann eine Änderung der Beförderungsbedingungen verlangen, wenn die für ihre Festsetzung maßgebenden Umstände sich wesentlich geändert haben oder sich für die bessere Ausgestaltung des Verkehrs in einem Gebiet neue Gesichtspunkte ergeben, denen durch eine Änderung der Besonderen Beförderungsbedingungen Rechnung getragen werden kann.
Zuständig ist die Genehmigungsbehörde, in deren Bezirk der Unternehmer seinen Betriebssitz hat.

BT-Drs. 19/26175

Derzeit bestimmt sich die Zuständigkeit der Genehmigungsbehörde für die Zustimmung zu den Besonderen Beförderungsbedingungen nach § 11 PBefG. Diese Regelung knüpft, soweit eine Linie in mehreren Genehmigungsbezirken bzw. Ländern betrieben wird, an den Ausgangspunkt der jeweiligen Linie an. Dies führt insbesondere im liberalisierten Fernbuslinienverkehr dazu, dass verschiedene Genehmigungsbehörden in verschiedenen Ländern die Besonderen Beförderungsbedingungen eines Verkehrsunternehmens prüfen und genehmigen, mit der Folge, dass ggf. unterschiedliche genehmigte Versionen gültig sind. Da die Besonderen Beförderungsbedingungen im Regelfall nicht vom jeweiligen Linienverlauf abhängen, soll künftig diejenige Genehmigungsbehörde zuständig sein, in deren Bezirk der Unternehmer seinen Betriebssitz hat. Die zuständige Genehmigungsbehörde informiert die an der jeweiligen Linie beteiligten Genehmigungsbehörden über ihre Entscheidung. Bei Bedarf können besondere Regelungen, die nur für bestimmte Linien gelten sollen, entsprechend kenntlich gemacht werden. Sollte eine Änderung der Beförderungsbedingungen gemäß § 39 Absatz 6 Satz 4 PBefG erforderlich sein, kann die für die jeweilige Linie zuständige Genehmigungsbehörde dies bei der Genehmigungsbehörde, in deren Bezirk der Unternehmer seinen Betriebssitz hat, anmelden.

§ 40 Fahrpläne

(2) Fahrpläne und deren Änderungen bedürfen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Ausgenommen sind Fahrplanänderungen, die wegen vorübergehender Störungen des Betriebs oder aus besonderen Anlässen vorgenommen werden und für einen Zeitraum von nicht länger als einen Monat gelten, sowie andere geringfügige Fahrplanänderungen.
Als geringfügig sind auch Fahrplanänderungen anzusehen, die durch Baustellen verursacht werden und nicht länger als sechs

BT-Drs. 19/26175

<p>PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen] fett = BT-Drs. 19/26175, fett + kursiv = BT-Drs. 19/27288</p>	<p>Begründungen Gesetzentwurf BT-Drs. 19/26175 und <i>Änderungen</i> BT-Drs. 19/27288</p>
<p>Monate gelten. Werden durch Fahrplanänderungen die Interessen anderer Verkehrsunternehmen berührt, so sind diese vor der Zustimmung zu hören. Die in Satz 2 genannten Fahrplanänderungen sind der Genehmigungsbehörde anzuzeigen. Die Genehmigungsbehörde kann den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb einer Frist von zwei Wochen widersprechen, wenn die Voraussetzungen des Satzes 2 nicht vorliegen; die Fahrplanänderungen dürfen dann nicht in Kraft treten. Soweit die Fahrpläne Gegenstand eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind, hat die zuständige Behörde diese der Genehmigungsbehörde anzuzeigen. In diesem Fall gilt die Zustimmung als erteilt.</p>	<p>Nach aktueller Rechtslage bedürfen Fahrpläne und deren Änderungen der Zustimmung der Genehmigungsbehörde. Hiervon ausgenommen sind Fahrplanänderungen, die wegen vorübergehender Störungen des Betriebs oder aus besonderen Anlässen vorgenommen werden und für einen Zeitraum von nicht länger als einen Monat gelten, sowie andere geringfügige Fahrplanänderungen (§ 40 Abs. 2 Satz 1 und 2 PBefG). In der Praxis kommt es häufiger vor, dass notwendige Bauarbeiten bzw. die eingerichteten Baustellen die Ursache von vorübergehenden Störungen des Betriebs darstellen und zeitweise Fahrplanänderungen erforderlich machen. Die Bauarbeiten bzw. Baustellen dauern oftmals länger als einen Monat. Mit der Änderung soll klargestellt werden, dass auch bei dieser Sachlage Fahrplanänderungen, die baustellenbedingt länger als einen Monat, aber maximal sechs Monate dauern, als geringfügig anzusehen sind. Die zeitliche Begrenzung von sechs Monaten wird insoweit als angemessen angesehen, um noch von einer „geringfügigen“ Fahrplanänderung im Sinne von § 40 Absatz 2 auszugehen, die ausnahmsweise von der Zustimmung der Genehmigungsbehörde ausgenommen ist.</p>
<p>(4) Fahrpläne und Fahrplanänderungen sind vom Unternehmer ortsüblich bekanntzumachen. Ferner sind die gültigen Fahrpläne in den zum Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Räumen anzubringen. An den Haltestellen sind mindestens die Abfahrtszeiten anzuzeigen. Der Unternehmer ist verpflichtet, der Genehmigungsbehörde auf deren Anforderung die Fahrplandaten in einem geeigneten elektronischen Format zur Kontrolle der Einhaltung der Fahrplanpflichten sowie zur Nutzung in unternehmensübergreifenden Auskunftssystemen zeitgerecht und unentgeltlich bereitzustellen.</p>	<p>Durch die Neuregelungen zur Datenbereitstellung in § 3a ist Absatz 4 Satz 4 obsolet geworden und wird deshalb gestrichen.</p>

B. Verkehr mit Obussen

§ 41 Entsprechend anwendbare Vorschriften

[...]

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

C. Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen

§ 42 Begriffsbestimmung Linienverkehr

[...]

§ 42a Personenfernverkehr

Personenfernverkehr ist der Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, der nicht zum öffentlichen Personennahverkehr im Sinne des § 8 Absatz 1 und nicht zu den Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 **oder zum Linienbedarfsverkehr nach § 44** gehört. Die Beförderung von Personen zwischen zwei Haltestellen ist unzulässig, wenn

1. der Abstand zwischen diesen Haltestellen nicht mehr als 50 km beträgt oder
2. zwischen diesen Haltestellen Schienenpersonennahverkehr mit einer Reisezeit bis zu einer Stunde betrieben wird.

In der Genehmigung sind auf Antrag für einzelne Teilstrecken Ausnahmen zu gewähren, wenn

1. kein ausreichendes Nahverkehrsangebot besteht oder
2. das Fahrgastpotenzial der vorhandenen Verkehrsangebote nur unerheblich beeinträchtigt wird.

BT-Drs. 19/26175

Die Ergänzung in § 42a ist der Einführung eines neuen Tatbestandes „Linienbedarfsverkehr“ in § 44 geschuldet.

§ 42b Technische Anforderungen

Im innerdeutschen Personenfernverkehr dürfen nur Kraftomnibusse eingesetzt werden, die

1. einer der folgenden Vorschriften entsprechen

- a) Anhang VII der Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. November 2001 über besondere Vorschriften für

BT-Drs. 19/26175

Im Zuge der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie im globalen Umfeld wurde mit der CARS21-Aktivität beschlossen, dass zukünftig keine parallelen Regelwerke für die technische Harmonisierung (EU und UNECE) nebeneinander bestehen sollen. Deshalb wurde festgelegt, dass eine Vielzahl von EU-Vorschriften im Rahmen der

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen] fett = BT-Drs. 19/26175, fett + kursiv = BT-Drs. 19/27288	Begründungen Gesetzentwurf BT-Drs. 19/26175 und <i>Änderungen</i> BT-Drs. 19/27288
<p>Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG (ABl. L 42 vom 13.2.2002, S. 1, L 125 vom 21.5.2003, S. 14) in der jeweils zum Zeitpunkt der Erstzulassung des jeweiligen Kraftomnibusses geltenden Fassung oder</p> <p>b) Anhang 8 der Regelung Nr. 107 der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) - Einheitliche Bestimmungen für die Genehmigung von Fahrzeugen der Klassen M2 oder M3 hinsichtlich ihrer allgemeinen Konstruktionsmerkmale (ABl. L 255 vom 29.9.2010) in der jeweils zum Zeitpunkt der Erstzulassung des jeweiligen Kraftomnibusses geltenden Fassung und</p> <p>2. mit mindestens zwei Stellplätzen für Rollstuhlnutzer ausgerüstet sein.</p>	<p>Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen durch UNECE-Regelungen ersetzt wird. Dies trifft auch auf die Richtlinie 2001/85/EG über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz zu: Mit der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit wurde zum 01.11.2014 die Richtlinie 2001/85/EG aufgehoben und durch die UNECE-Regelung Nr. 107 ersetzt. Damit ist für neue Genehmigungen von Kraftomnibussen die UNECE-Regelung maßgeblich. Da aber nicht auszuschließen ist, dass noch einige Zeit Neufahrzeuge mit einer Genehmigung nach der Richtlinie 2001/85/EG in den Markt kommen, muss auch weiterhin auf diese Richtlinie verwiesen werden.</p> <p>Durch die Beschränkung des Geltungsbereichs der Vorschrift auf innerdeutsche Personenfernverkehre (einschließlich Kabotage) wird klargestellt, dass die Anforderungen nicht im grenzüberschreitenden Linienverkehr gelten. Dies betrifft sowohl grenzüberschreitende Verkehre innerhalb der Europäischen Union, bei denen ausschließlich die Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 über gemeinsame Regeln für den Zugang zum grenzüberschreitenden Personenkraftverkehrsmarkt anzuwenden ist, als auch grenzüberschreitende Verkehre mit Drittstaaten. Beim Gewerbe und den Vollzugsbehörden hatte Unsicherheit bestanden, ob § 42b PBefG auch für den grenzüberschreitenden Linienverkehr Anwendung findet.</p> <p>§ 42b wird außerdem als Gebotsnorm ausgestaltet, um Verstöße als Ordnungswidrigkeit ahnden zu können (§ 61 Absatz 1 Nummer 3 Buchstabe i).</p>

§ 43 Sonderformen des Linienverkehrs

[...]

§ 44 Linienbedarfsverkehr

Als Linienverkehr gemäß § 42, der öffentlicher Personennahverkehr gemäß § 8 Absatz 1 ist, gilt auch der Verkehr, der der Beförderung	BT-Drs. 19/26175
---	------------------

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

von Fahrgästen auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes und festgelegter Bedienzeiten dient (Linienbedarfsverkehr). Es kommen ausschließlich Beförderungsentgelte und -bedingungen im Rahmen der Vorgaben des Aufgabenträgers im Nahverkehrsplan, im öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder der Vorabbekanntmachung zur Anwendung. Für Beförderungen im Linienbedarfsverkehr können Zuschläge nur nach Maßgabe von Satz 2 erhoben werden.

Neue flexible Angebote können bestehende Angebote im ÖPNV ergänzen und verdichten oder unter bestimmten Bedingungen sogar ersetzen. Vor allem im ländlichen Raum oder in Randbezirken der Ballungsräume, wo die Nachfrage im Tagesverlauf stark schwankt oder generell niedrig ist, schränkt die Fokussierung auf liniengebundene Massenbeförderungsmittel zu sehr ein. Dem hat der Gesetzgeber durch die in § 8 Absatz 2 normierte – wenn auch nicht so explizit bezeichnete – Möglichkeit der flexiblen Bedienung Rechnung getragen. Dabei übernehmen sogenannte bedarfsgesteuerte Verkehre eine immer größere Rolle.

Diese Verkehre lassen sich kaum mehr den bisherigen Verkehrsarten und -formen eindeutig zuordnen. Rechts- und Planungsunsicherheit sind die Folge. Die Schaffung eines eigenständigen Genehmigungstatbestandes ist daher erforderlich. Dieser ist entsprechend seiner verkehrlichen Ausprägung als Linienbedarfsverkehr zu beschreiben, da er dem Linienverkehr ähnelt. Hierfür spricht, dass bereits heute die meisten typengemischten Verkehre als Linienverkehre beantragt und erbracht werden. Insoweit liegt es nahe, diesen Verkehr auch weiterhin ähnlich dem Linienverkehr auszugestalten. Für eine solche Einordnung spricht aber auch die verkehrliche Funktion der neuen Verkehrsform. Ohne an einen festen Fahrplan gebunden zu sein, erschließt der Verkehr die Fläche, um bestehende Linienverkehrsangebote zu ergänzen oder zu ersetzen. Dabei wird ausdrücklich klargestellt, dass für diese Verkehre ausschließlich die im Rahmen des Vorgaben des Aufgabenträgers im Nahverkehrsplan, im öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder in der Vorabbekanntmachung festgelegten Beförderungsentgelte und –bedingungen zur Anwendung kommen, wobei ein pauschaler Zuschlag für Beförderungen im Linienbedarfsverkehr erhoben werden kann.

Vor diesem Hintergrund enthält der neue § 44 eine Legaldefinition des Linienbedarfsverkehrs. Dieser Verkehr gilt per Definition als Linienverkehr gemäß § 42. Als Linienverkehr ist diese Verkehrsform darüber hinaus dem ÖPNV nach § 8 Absatz 1 zuzuordnen. Das heißt: auch die Maßgaben an die Barrierefreiheit nach § 8 Absatz 3 finden Anwendung.

Die neue Verkehrsform muss innerhalb eines im Nahverkehrsplan ausgewiesenen Gebietes ohne festen Linienweg durchgeführt werden.

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

Fahrtwünsche werden dabei – wie beim bedarfsgesteuerten Pooling im Gelegenheitsverkehr – gebündelt.

Die Festlegungen der Verpflichtungen bedürfen nach Art und Umfang einer Ausgestaltung durch den Aufgabenträger. Der Bundesgesetzgeber hat sich auf einen bundeseinheitlichen Rahmen zu beschränken. Der Ausgestaltung der vor Ort geltenden Anforderungen muss der Aufgabenträger im Rahmen seiner Planungen nachkommen. Hierzu bietet sich das Planungsinstrument des Nahverkehrsplans an.

Der Linienbedarfsverkehr unterliegt der Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht. Die Betriebspflicht (§ 21) sollte zeitlich und räumlich definiert werden und sollte Vorgaben für die einzusetzenden Fahrzeug- und Beförderungskapazitäten enthalten. Um eine bestmögliche Verzahnung der neuen und bestehenden Angebote im ÖPNV zu gewährleisten, sollten die Betriebszeiten aufeinander abgestimmt werden. Über die Beförderungspflicht (§ 22) wird die Allgemeinzugänglichkeit sichergestellt. Die bereits vorhandenen Verkehre sind – wie bisher – durch die öffentlichen Verkehrsinteressen geschützt. Dementsprechend kann eine Genehmigung eines Linienbedarfsverkehrs versagt werden, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dem entgegenstehen.

BT-Drs. 19/27288

Die Formulierung „höchstens ein pauschaler Zuschlag je Fahrt“ von § 44 Satz 3 in der bisherigen Fassung schränkt die Genehmigungsbehörden beziehungsweise Aufgabenträger unnötig in ihrer Kompetenz zur Gestaltung des Tarifs für den neu eingeführten Verkehr ein. Ob sich ein Aufgabenträger beim Linienbedarfsverkehr für einen pauschalen Aufschlag zum Linienverkehr-Tarif, eine dynamische Gestaltung oder einen separaten Tarif entscheidet, hängt vom jeweiligen Anwendungsfall ab und sollte nicht pauschal im PBefG vorfestgelegt werden. Bei Flexibilität der Tarifgestaltung könnten durch entsprechende Ausgestaltung etwa unterschiedliche Auslastungssituationen berücksichtigt und eine Konkurrenz zu traditionellen ÖPNV-Verkehren verhindert werden.

Im Gegensatz zu einer denkbaren vollständigen Streichung des § 44 Satz 3 stellt diese Neufassung die grundsätzliche Zulässigkeit von Zuschlägen

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen] fett = BT-Drs. 19/26175, fett + kursiv = BT-Drs. 19/27288	Begründungen Gesetzentwurf BT-Drs. 19/26175 und <i>Änderungen</i> BT-Drs. 19/27288
	<i>bezüglich des Linienbedarfsverkehrs sicher. Gleichzeitig bindet sie die Erhebung der Zuschläge durch den Verweis auf Satz 2 an die Vorgaben des Aufgabenträgers, der im Rahmen seiner Planungen zur Bestellung von Linienbedarfsverkehren die genaue Ausgestaltung des Zuschlags auf diesem Wege sachgemäß festsetzen kann und transparent darstellen muss. Nur auf diese Weise ist es möglich, ein differenziertes Angebot von Linienbedarfsverkehren zu etablieren, das auskömmlich finanziert werden kann.</i>

§ 45 Sonstige Vorschriften

<p>(2) Auf den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen sind die §§ 39 und 40 mit folgenden Maßgaben anzuwenden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. § 39 Absatz 1 bis 5 und 7 gilt nicht für den Personenfernverkehr, 2. § 40 Absatz 3 gilt nicht für den Personenfernverkehr; abweichend von § 40 Absatz 2 Satz 1 genügt bei Fahrplanänderungen im Personenfernverkehr eine Anzeige bei der Genehmigungsbehörde; sofern die Genehmigungsbehörde den angezeigten Fahrplanänderungen innerhalb von einem Monat widerspricht, dürfen diese nicht in Kraft treten, <p>3. § 40 gilt nicht für den Linienbedarfsverkehr.</p>	<p>BT-Drs. 19/26175</p> <p>Da der Linienbedarfsverkehr an keinen festen Fahrplan gebunden ist, muss er von den entsprechenden Regelungen in § 40 freigestellt werden.</p>
--	---

D. Ausgleichszahlungen

§ 45a Ausgleichspflicht

[...]

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

E. Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen

§ 46 Formen des Gelegenheitsverkehrs

- (1) Gelegenheitsverkehr ist die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen, die nicht Linienverkehr nach den §§ 42, 42a, 43 **und § 44** ist.
- (2) Als Formen des Gelegenheitsverkehrs sind nur zulässig
1. Verkehr mit Taxen (§ 47),
 2. Ausflugsfahrten und Ferenziel-Reisen (§ 48),
 3. Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen (§ 49),
 - 4. gebündelter Bedarfsverkehr (§ 50).**
- (3) In Orten mit mehr als 50 000 Einwohnern oder in den von der höheren Verwaltungsbehörde bestimmten Orten unter 50 000 Einwohnern darf eine Genehmigung für den Taxenverkehr, den Mietwagenverkehr **oder den gebündelten Bedarfsverkehr** nicht für denselben Personenkraftwagen erteilt werden.

BT-Drs. 19/26175

Die Auflistung der zulässigen Gelegenheitsverkehrsformen in Absatz 2 wird durch Nummer 4 um die neue Gelegenheitsverkehrsform des gebündelten Bedarfsverkehrs nach § 50 ergänzt.

BT-Drs. 19/26175

Neben der in § 46 Absatz 3 bereits vorgesehenen Doppel-Konzession für Taxenverkehr und den Mietwagenverkehr sollen in Orten bis 50.000 Einwohner auch Mehrfach-Konzessionen für den Taxenverkehr, den Mietwagenverkehr und den gebündelten Bedarfsverkehr ermöglicht werden, um das Mobilitätsangebot im ländlichen Raum zu verbessern. Daher wird in Absatz 3 die Verkehrsform des gebündelten Bedarfsverkehrs ergänzt. Bei erteilten Doppel- und Mehrfach-Konzessionen dürfen die unterschiedlichen Verkehrsformen nur nacheinander, nicht aber gleichzeitig durchgeführt werden. Von dieser Regelung ist jedwede Kombination der drei genannten Verkehrsformen erfasst. Es soll die Erteilung einer Genehmigung für zwei oder drei der genannten Verkehre für denselben Pkw ermöglicht werden. Überprüft werden kann dies anhand der gemäß § 3a verpflichtend bereitzustellenden Daten durch die Unternehmer und Vermittler über einen Abgleich der gefahrenen Strecken mit den abgerechneten Beförderungsaufträgen. Der Unternehmer hat für denselben Personenkraftwagen die Genehmigungen der jeweils betriebenen Verkehrsform einzuholen. Die Möglichkeit der Doppel- und Mehrfachkonzessionen dient den Unternehmen dazu, wirtschaftlich

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen] fett = BT-Drs. 19/26175, fett + kursiv = BT-Drs. 19/27288	Begründungen Gesetzentwurf BT-Drs. 19/26175 und <i>Änderungen</i> BT-Drs. 19/27288
	auskömmlich zu befördern. Es soll außerdem ein Anreiz gegeben werden, das insbesondere im ländlichen Raum knappe Mobilitätsangebot zu erhöhen und zu flexibilisieren, und die Abhängigkeit vom eigenen PKW zu verringern bzw. das Angebot für die dort lebenden Menschen ohne eigenen PKW zu erhöhen. Insbesondere ganz junge und ältere Menschen können hiervon besonders profitieren.

§ 47 Verkehr mit Taxen

(2) Taxen dürfen nur an behördlich zugelassenen Stellen und in der Gemeinde bereitgehalten werden, in der der Unternehmer seinen Betriebssitz hat. Fahrten auf vorherige Bestellung dürfen auch von anderen Gemeinden aus durchgeführt werden. Die Genehmigungsbehörde kann im Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden das Bereithalten an behördlich zugelassenen Stellen außerhalb der Betriebssitzgemeinde gestatten und einen größeren Bezirk festsetzen.	BT-Drs. 19/26175 Durch die Ergänzung wird sichergestellt, dass künftig auch Verstöße gegen die Stellplatzpflicht mit einer Ordnungswidrigkeit geahndet werden können.
--	--

[...]

§ 48 Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen

[...]

§ 49 Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen

(4) Verkehr mit Mietwagen ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, die nur im ganzen zur Beförderung gemietet werden und mit denen der Unternehmer Fahrten ausführt, deren Zweck, Ziel und Ablauf der Mieter bestimmt und die nicht Verkehr mit Taxen nach § 47 und nicht gebündelter Bedarfsverkehr nach § 50 sind. Mit Mietwagen dürfen nur Beförderungsaufträge ausgeführt werden, die am Betriebssitz oder in der Wohnung des Unternehmers eingegangen sind.	BT-Drs. 19/26175 Die ergänzende Nennung des gebündelten Bedarfsverkehrs nach § 50 dient der Abgrenzung des Mietwagenverkehrs zur neuen Gelegenheitsverkehrsform. Auf diese Weise wird durch Satz 1 klargestellt, dass Mietwagen, Taxen und gebündelte Bedarfsverkehre streng voneinander abzugrenzen sind. Grund für diese Abgrenzung das beschriebene unterschiedliche Rechte-Pflichten-Gefüge, denen die drei verschiedenen Gelegenheitsverkehrsformen unterliegen.
--	--

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

Nach Ausführung des Beförderungsauftrags hat der Mietwagen unverzüglich zum Betriebssitz zurückzukehren, es sei denn, er hat vor der Fahrt von seinem Betriebssitz oder der Wohnung oder während der Fahrt **fernmündlich** einen neuen Beförderungsauftrag erhalten.

Den Eingang des Beförderungsauftrages am Betriebssitz oder in der Wohnung hat der Mietwagenunternehmer buchmäßig **oder elektronisch (auch mittels App-basierten Systems)** zu erfassen und die Aufzeichnung ein Jahr aufzubewahren.

Annahme, Vermittlung und Ausführung von Beförderungsaufträgen, das Bereithalten des Mietwagens sowie Werbung für Mietwagenverkehr dürfen weder allein noch in ihrer Verbindung geeignet sein, zur Verwechslung mit dem Taxenverkehr **oder dem gebündelten Bedarfsverkehr** zu führen.

In Satz 3 wird zunächst der Begriff „fernmündlich“ gestrichen. Wie der neue Beförderungsauftrag letztlich beim Mietwagen eingeht – ob fernmündlich oder elektronisch – ist für die Ausführung des Gesetzes letztlich unbeachtlich. Bei der zweiten Änderung innerhalb von Satz 3 handelt es sich um eine grammatikalische Korrektur.

[Satz 4] Bei der Änderung des ersten Wortes handelt es sich um eine grammatikalische Anpassung.

Bislang war der Eingang eines Beförderungsauftrags beim Mietwagenunternehmer buchmäßig zu erfassen und die Aufzeichnung ein Jahr lang aufzubewahren. In der Praxis wird diese buchmäßige Erfassung der Beförderungsaufträge von den zuständigen Behörden teilweise noch immer wörtlich genommen und eine handschriftliche Buchführung gefordert, obwohl auch eine digitale Erfassung zulässig ist, sofern eine manipulationssichere Software verwendet wird. Eine handschriftliche Buchführung kann insbesondere bei größeren Mietwagenunternehmen zu erheblichen Zeit- und Kostenbelastungen führen.

Um Rechtsunsicherheiten in Bezug auf die Interpretation der Norm zu vermeiden, wird die nun in Satz 4 enthaltene buchmäßige Erfassung um die Möglichkeit einer elektronischen Erfassung von Auftragseingängen ergänzt. Auch App-basierte Auftragseingänge werden hierdurch ermöglicht, sofern der Auftrag auf dem Server am Betriebssitz des Unternehmens eingeht und vom System gespeichert wird.

[Satz 5] Verwechslungen mit dem Taxen- und dem gebündelten Bedarfsverkehr sind zu vermeiden. Bei der Annahme von Beförderungsaufträgen darf der Besteller nicht darüber im Unklaren gelassen werden, dass er es mit einem Mietwagenunternehmen zu tun hat. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Kunde ausdrücklich ein Taxi oder einen gebündelten Bedarfsverkehr verlangt. Bei Vermittlung und Ausführung gilt es insbesondere die Rückkehrpflicht und deren Ausnahmen zu beachten, da es anderenfalls ebenfalls zu taxiähnlichem oder, je nach konkreter Ausgestaltung der Pflichten von Poolingverkehren vor Ort, zu einem dem gebündelten Bedarfsverkehr ähnelnden und damit verbotenen Mietwagenverkehr kommen kann. Auch das Bereithalten von Mietwagen darf nicht zur Verwechslung mit

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

Den Taxen **und dem gebündelten Bedarfsverkehr** vorbehaltene Zeichen und Merkmale dürfen für Mietwagen nicht verwendet werden.

In Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern kann die Genehmigungsbehörde 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 anwenden, wenn per App vermittelter Verkehr mit Mietwagen einen Marktanteil von 25 Prozent am Fahraufkommen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen, Mietwagen und gebündeltem Bedarfsverkehr überschreitet.

Die §§ 21 und 22 sind nicht anzuwenden.

dem Taxen und dem gebündelten Bedarfsverkehr geeignet sein. Auch die Werbung für Mietwagenverkehr darf nicht zur Verwechslung mit dem Taxen oder gebündelten Bedarfsverkehr führen. Verboten sind insbesondere Hinweise durch Beschriftung, Inserate, Lautsprecher-, Rundfunk-, Kino- oder Fernsehwerbung, die den Anschein zu erwecken vermögen, es handle sich bei den angebotenen Verkehrsdiensten um Verkehr mit Taxen oder um gebündelten Bedarfsverkehr.

[Satz 6] Die Ergänzung betrifft lediglich die für den gebündelten Bedarfsverkehr gemäß § 27 Absatz 4 BOKraft (neu) vorgesehene Ordnungsnummer.

BT-Drs. 19/27288

Der neue Satz 7 in Absatz 4 ergänzt die Eingriffsbefugnisse der Genehmigungsbehörde im Gelegenheitsverkehr mit Mietwagen. Ziel ist es, eine Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrsinteresses, die möglicherweise durch einen hohen Anteil an Mietwagenverkehren hervorgerufen werden kann, von vorneherein zu vermeiden. Nachhaltige und nicht umkehrbare Verwerfungen unter den Verkehrsformen im Gelegenheitsverkehr sollen gar nicht erst eintreten können. Vor diesem Hintergrund wird die Genehmigungsbehörde ermächtigt, die in ihrem Bezirk geltenden Regelungen für den gebündelten Bedarfsverkehr auch auf den in ihrem Bezirk betriebenen Verkehr mit Mietwagen anwenden zu können. Hierbei kommen insbesondere zeitliche oder räumliche Beschränkungen in Betracht, die die Genehmigungsbehörde nach § 50 Absatz 2 Satz 2 PBefG erlassen kann. Voraussetzung ist allerdings, dass der per App vermittelter Verkehr mit Mietwagen einen Marktanteil von 25 Prozent am Fahraufkommen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen, Mietwagen und gebündeltem Bedarfsverkehr überschreitet. Eine solche Eingriffsbefugnis der Genehmigungsbehörde besteht des Weiteren erst in Städten ab einer Einwohnerzahl von 100 000 Einwohnern. In solch großen Städten wird von einer erhöhten Gefahr eines ruinösen Wettbewerbs und einer daraus folgenden Beeinträchtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen ausgegangen.

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen] fett = BT-Drs. 19/26175, fett + kursiv = BT-Drs. 19/27288	Begründungen Gesetzentwurf BT-Drs. 19/26175 und <i>Änderungen</i> BT-Drs. 19/27288
<p>(5) Die Genehmigungsbehörde kann für Gemeinden mit großer Flächenausdehnung Einzelheiten für die Genehmigung von Ausnahmen von der Pflicht zur Rückkehr an den Betriebssitz ohne neuen Beförderungsauftrag an einen anderen Abstellort als den Betriebssitz festlegen. Hierbei ist eine Mindestwegstrecke von fünfzehn Kilometern zwischen Hauptsitz und Abstellort oder bei mehreren Abstellorten zwischen diesen zu Grunde zu legen. Die Genehmigungsbehörde kann insbesondere Regelungen treffen über</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. die Anforderungen an den Abstellort und 2. die zulässige Anzahl von Abstellorten. 	<p>BT-Drs. 19/26175</p> <p>Durch den neuen Absatz 5 wird es den Genehmigungsbehörden ermöglicht für Gemeinden mit großer Flächenausdehnung, Festlegungen zur Rückkehrpflicht sowie zu geeigneten Abstellorten von Mietwägen inklusive von Anforderungen an solche Orte zu treffen, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dies erfordern. Hierbei ist nach der gesetzlichen Vorgabe eine Mindestwegstrecke von 15 Kilometern zwischen Hauptsitz und Abstellort bzw. zwischen verschiedenen Abstellorten zu Grunde zu legen. Dieser bundesweit geltende Maßstab ist erforderlich, da an der Rückkehrpflicht bei Mietwagenverkehren grundsätzlich festgehalten werden soll. Er ist auch der Höhe nach angemessen. Der Maßstab wird dabei insbesondere in größeren Ballungsräumen Anwendung finden. Er garantiert auf der einen Seite, dass die ursprüngliche Intention des Gesetzgebers eingehalten wird, an der Rückkehrpflicht für Mietwagenverkehre grundsätzlich festzuhalten. Auf der anderen Seite wird insbesondere in größeren Ballungsräumen die Möglichkeit eröffnet, den Mietwagenverkehr zu flexibilisieren und die vor allem dort bereits stark beanspruchte Verkehrsinfrastruktur nicht über Gebühr weiter zu belasten. Auch wird hierdurch sichergestellt, dass die Rückkehrpflicht insbesondere in großen Ballungsräumen nicht den Einsatz emissionsfreier Fahrzeuge (wie zum Beispiel Elektroautos) behindert.</p> <p>Die Ermöglichung von landesspezifischen Ausnahmeregelungen dient dazu, im Einzelfall eine schnellere Verfügbarkeit von Mietwagen vor Ort sicherzustellen und unnötig weite und auch im Interesse des Klimaschutzes zu reduzierende Leerfahrten zu vermeiden.</p>

§ 50 Gebündelter Bedarfsverkehr

<p>(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 Genehmigungsbehörde kann, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern, bestimmen, dass</p>	<p>BT-Drs. 19/26175</p> <p>Mit der technischen Entwicklung der Vernetzung und Automatisierung entstehen neue Verkehrsformen, welche als Ride-Pooling, Ride-Sharing (Bedarfsgesteuerter Flächenbetrieb) oder auch als On-Demand-Verkehre bezeichnet werden. Sie sind durch eine vorherige Anmeldung eines Fahrtwunsches zumeist über eine webbasierte Plattform gekennzeichnet, die</p>
--	--

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

Fahrzeuge des gebündelten Bedarfsverkehrs nach Ausführung der Beförderungsaufträge unverzüglich zum Betriebssitz oder zu einem anderen geeigneten Abstellort zurückkehren müssen, es sei denn, die Fahrer haben vor oder während der Fahrt neue Beförderungsaufträge erhalten. 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 vorbehaltenen 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 Verkehrsinteressen dies erfordern. Sie kann im Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden und dem Aufgabenträger die Beförderung außerhalb der Betriebssitzgemeinde 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 *gemeinsam mit der Genehmigungsbehörde* zur Feststellung der Auswirkungen der Bündelungsquote auf die öffentlichen Verkehrsinteressen und *auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit ein***

Mobilitätsnachfrage mit den Mobilitätsangeboten verknüpft. Hierdurch können gleichgerichtete Fahrtwünsche gebündelt werden, so dass ein sog. „gebündelter Bedarfsverkehr“ entsteht.

Neue Verkehrsarten oder Verkehrsmittel sind gemäß § 2 Absatz 7 PBefG nur im Einzelfall und für die Dauer von höchstens 4 Jahren genehmigungsfähig. Anstelle der Ablehnung einer Genehmigung kann gemäß § 2 Absatz 6 PBefG im Fall einer Beförderung, die nicht alle Merkmale einer Verkehrsart oder Verkehrsform erfüllt, eine Genehmigung nach den Vorschriften des PBefG erteilt werden, denen diese Beförderung am meisten entspricht, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.

Innovative Personenbeförderungskonzepte sind aber die Basis für intelligente Mobilität. Innovative Mobilitätskonzepte können sowohl angebots- als auch nachfrageseitig stark am Markt orientiert ausgestaltet werden. Mit dem Einsatz der neuen Mobilitätsangebote ist die Erwartung verbunden, dass durch die digitale Vermittlung von Angebot und Nachfrage eine höhere Effizienz des Verkehrs erreicht werden kann, weil durch die Bündelung von Fahrtwünschen bzw. Beförderungsaufträgen Individualfahrten entfallen.

Durch die Einführung der neuen Gelegenheitsverkehrsform wird nunmehr Rechtssicherheit in Bezug auf die Genehmigungserteilung geschaffen. Rechtssicherheit schafft Planungssicherheit und ermöglicht insoweit planbare Investitionen für flexible Bedienformen und geteilte Mobilitätsdienstleistungen.

Vor diesem Hintergrund wird durch § 50 die neue Gelegenheitsverkehrsform des „gebündelten Bedarfsverkehrs“ eingeführt. In Absatz 1 Satz 1 wird dieser neuen Verkehrsform die Einzelsitzplatzvermietung ermöglicht, um Fahrtanfragen verschiedener Fahrgäste entlang ähnlicher Wegstrecken zu bündeln. Gebündelte Bedarfsverkehre dürfen ausschließlich den Bestellmarkt bedienen, sie unterliegen nicht der Betriebs- und Beförderungspflicht. Vor diesem Hintergrund legt § 50 einheitliche Rahmenregelungen für die neue Gelegenheitsverkehrsform fest, räumt den Genehmigungsbehörden jedoch die notwendigen Steuerungsmöglichkeiten ein, um die von den neuen Angeboten zu erfüllenden Standards vor Ort festlegen und die kommunalen öffentlichen Verkehrsinteressen berücksichtigen zu können.

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

Monitoring durch. Der Beobachtungszeitraum beträgt höchstens fünf Jahre nach erteilter Genehmigung.

(4) Die Genehmigungsbehörde kann zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen Einzelheiten zur Rückkehrpflicht und weitere Anforderungen an den gebündelten Bedarfsverkehr in Bezug auf die Festsetzung von Bündelungsquoten, *Barrierefreiheit und Emissionsvorgaben* regeln. Es können Regelungen getroffen werden über:

- 1. die Pflicht zur unverzüglichen Rückkehr zum Betriebssitz oder zu einem anderen Abstellort,**
- 2. die Anforderungen an den Abstellort,**
- 3. eine zu erreichende Bündelungsquote außerhalb des Stadt- und Vorortverkehrs,**
- 4. Vorgaben zur Barrierefreiheit sowie**
- 5. Emissionsstandards von Fahrzeugen und den Einsatz lokal emissionsfreier Fahrzeuge.**

Die Genehmigungsbehörde kann unter den Voraussetzungen von Satz 1 darüber hinaus Vorgaben zu Sozialstandards, wie zum Beispiel Regelungen zu Arbeitszeiten, Entlohnung und Pausen, im gebündelten Bedarfsverkehr festlegen.

Absatz 1 definiert den gebündelten Bedarfsverkehr als die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, bei der mehrere Beförderungsaufträge entlang ähnlicher Wegstrecken gebündelt ausgeführt werden, wobei der Unternehmer die Beförderung ausschließlich auf vorherige Bestellung ausführen darf. Eine Rückkehrpflicht besteht grundsätzlich nicht. Die Genehmigungsbehörde kann jedoch, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern, bestimmen, dass Fahrzeuge des gebündelten Bedarfsverkehrs nach Ausführung des Beförderungsauftrags unverzüglich zum Betriebssitz oder einen anderen geeigneten Abstellort zurückkehren müssen, es sei denn, sie haben vor der Fahrt oder während der Fahrt neue Beförderungsaufträge erhalten. Verwechslungen mit dem Taxen- und dem Mietwagenverkehr sind zu vermeiden. Bei der Vermittlung und Annahme von Beförderungsaufträgen darf der Besteller nicht darüber im Unklaren gelassen werden, dass er es mit dem Unternehmer eines gebündelten Bedarfsverkehrs zu tun hat. Dies gilt insbesondere dann, wenn der Kunde ausdrücklich ein Taxi oder einen Mietwagen verlangt. Bei Ausführung gilt es insbesondere die kommunal geltenden Pflichten für gebündelten Bedarfsverkehr und deren Ausnahmen zu beachten. Auch das Bereithalten von gebündeltem Bedarfsverkehr darf nicht zur Verwechslung mit Taxen geeignet sein. Daher ist es dem Fahrer eines Fahrzeugs im gebündelten Bedarfsverkehr untersagt, sein Fahrzeug in taxiähnlicher Weise abzustellen, da der Wink- und Wartemarkt der Verkehrsform Taxi vorbehalten bleibt. Bei der elektronischen Buchung über eine App muss für den Kunden vor Fahrtantritt klar ersichtlich sein, welche Verkehrsform er gebucht hat. Auch die Werbung für gebündelte Bedarfsverkehre darf nicht zur Verwechslung mit dem Taxen- oder Mietwagenverkehr führen. Verboten sind insbesondere Hinweise durch Beschriftung, Inserate, Lautsprecher-, Rundfunk-, Kino- oder Fernsehwerbung, die den Anschein zu erwecken vermögen, es handele sich bei den angebotenen Verkehrsdiensten um Verkehr mit Taxen oder Mietwagen.

Nach Absatz 2 dürfen Fahrzeuge im gebündelten Bedarfsverkehr grundsätzlich nur in der Gemeinde eingesetzt werden, in der der Unternehmer seinen Betriebssitz hat. Die Genehmigungsbehörde kann die Beförderung von Personen im gebündelten Bedarfsverkehr zeitlich und räumlich beschränken, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern. Sie kann, im

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden und dem Aufgabenträger auch die Beförderung außerhalb der Betriebssitzgemeinde gestatten und einen größeren Bezirk festlegen.

Absatz 3 regelt die Verpflichtung der Genehmigungsbehörde im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger, im Stadt- und Vorortverkehr eine Bündelungsquote, d. h. eine Quote für den in einem bestimmten Zeitraum zu erreichenden Anteil an gebündelten Fahrten innerhalb des Gebietes, in dem der Verkehr durchgeführt wird, festzulegen, um die Verkehrseffizienz dieser Verkehre für den städtischen Verkehrsraum sicherzustellen.

Durch die aktuelle Novellierung soll das Personenbeförderungsrecht regulatorisch neu ausgerichtet werden. Es dient damit nicht mehr – wie bisher – nur der Gefahrenabwehr, sondern das Ziel der Umweltverträglichkeit ist zumindest gleichrangig neben das Ziel der Gefahrabwehr getreten. Darüber hinaus sind auch das Interesse an die Funktionsfähigkeit anderer Verkehrsformen – wie zum Beispiel an den ÖPNV oder an den Taxenverkehr – zu berücksichtigen, die einem funktionsfähigen gebündelten Bedarfsverkehr nach der hierzu vorliegenden Rechtsprechung vorgehen.

In der Gesamtschau bedeutet das, dass insbesondere bei der Einführung neuer Verkehrsformen außerhalb des ÖPNV und des Taxenverkehrs die Voraussetzungen der sog. „Verkehrseffizienz“ als Ausprägung des Begriffs des öffentlichen Verkehrsinteresses stärker zu berücksichtigen ist als bisher. Das Hinzutreten neuer Verkehrsformen darf das bislang austarierte System nicht obsolet werden lassen, der Umweltschutz zum Erhalt einer menschenwürdigen Umwelt nicht betroffen sein. Vor diesem Hintergrund ist es gerechtfertigt an die Ausübung neuer Verkehrsformen strenge Maßstäbe zu legen. Insbesondere ist es gerechtfertigt durch Einführung einer Bündelungsquote festzustellen, ob das Kriterium der „Fahrtbündelung“ überhaupt erreicht wurde. Ansonsten wäre ein zentrales Unterscheidungskriterium zum Taxen- und Mietwagenverkehren außer Kraft gesetzt.

Was unter Stadt- und Vorortverkehr zu verstehen ist, wird dabei durch § 8 Absatz 1 Satz 2 PBefG in hinreichender Deutlichkeit beschrieben. Diese Verpflichtung soll gewährleisten, dass durch die neue Verkehrsform tatsächlich eine Fahrtbündelung erreicht wird. Die Berechnung der Quote hat

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

nach der bundesweit einheitlichen Methodik der Beförderungsleistung Personenkilometer/Fahrzeugkilometer zu erfolgen, wobei die Personenkilometer für die Entfernung stehen, die das Fahrzeug pro beförderte Person zurücklegt. Dabei sind als Fahrzeugkilometer nicht nur die Fahrgastkilometer, sondern auch die An- und Abfahrten zu werten. Der Vorteil dieser Art der Bündelungsquote liegt in ihrer trennscharfen Berechnung und Kontrollierbarkeit. Durch die genaue Wiedergabe der Auslastungsquote wird ein Anreiz zur Mitnahme von möglichst vielen Personen gleichzeitig gegeben, was zur Verkehrsreduzierung beiträgt. Lange Fahrten (etwa in Randgebiete) mit nur einem Fahrgast wirken sich besonders negativ auf die Quote aus. Zur Feststellung der Auswirkungen der Bündelungsquote auf die öffentlichen Verkehrsinteressen und die Umweltverträglichkeit hat der Aufgabenträger ein Monitoring durchzuführen. Hierbei sind insbesondere die Auslastung des Fahrzeuge (der Besetzungsgrad) sowie die zurückgelegten Wegstrecken (einschließlich der An- und Abfahrten) zu beobachten. Der Beobachtungszeitraum beträgt höchstens fünf Jahre nach Erteilung der Genehmigung.

Wird die festgelegte Bündelungsquote durch den genehmigten gebündelten Bedarfsverkehr nicht eingehalten, steht der Genehmigungsbehörde nach den Regelungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes das Recht zu, die erteilte Genehmigung zu widerrufen.

Hiermit stellt eine solche Quote die Grundlage für einen Eingriff in Artikel 12 des Grundgesetzes dar, weil das Nichteinhalten der Bündelungsquote im Ergebnis dazu führen kann, dass bei genehmigten Fahrten ein Widerruf der Genehmigung erfolgt oder in Fällen, in denen Bestandsfahrern schon kaum ein Einhalten der Bündelungsquote möglich ist, neuen Bewerbern der Zutritt zum Markt verwehrt ist. Hierbei handelt es sich um einen Eingriff in die Freiheit der Berufswahl. Da dieser Eingriff an Merkmale außerhalb der Person anknüpft und nicht durch den Grundrechtsträger beeinflusst werden kann, handelt es sich um eine objektive Berufszulassungsbeschränkung, die höchste Stufe der Eingriffe in das Grundrecht nach Artikel 12 GG. Derartige Eingriffe sind nur dann verfassungskonform, wenn sie der Abwehr schwerwiegender Gefahren für überragend wichtige Gemeinschaftsgüter dienen.

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

In der Gesamtbetrachtung erscheint die Festlegung einer Bündelungsquote geeignet und erforderlich. Sie ist auch angemessen.

Mit ihr soll verhindert werden, dass durch eine unbeschränkte Zulassung gebündelter Bedarfsverkehre nachweisbar oder höchstwahrscheinlich das geregelte und effiziente Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsformen an sich und insbesondere auch die Funktionsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs als überragend wichtiges Gemeinschaftsgut (vgl. schon BVerfGE 11, 168, 184) bedroht wird. Darüber hinaus wird mit dieser Novelle neben der Gefahrenabwehr die Umweltverträglichkeit als weiteres Ziel im Personenbeförderungsgesetz ausdrücklich verankert. Wie dargelegt, soll diese Erweiterung der Schaffung bzw. der Weiterentwicklung eines umweltverträglichen Straßenpersonenverkehrs zusätzliche Bedeutung verschaffen. Die in § 1a verankerte umweltpolitische Zielsetzung soll die Berücksichtigung von Umweltbelangen bei allen Verkehrsarten und -formen des PBefG befördern. Als nunmehr gesetzlich verankertes Ziel bedeutet dies gleichzeitig, dass einer unbeschränkten Zulassung weiterer Fahrzeuge zum Markt – die ggf. sogar einen niedrigeren Umweltstandard als zum Beispiel ein vor Ort betriebener Öffentlicher Nahverkehr aufweisen – in diesem Sinne Grenzen gesetzt sind.

Aus diesen Gründen ist der hier vorliegende Eingriff in Artikel 12 GG gerechtfertigt und damit als zulässig anzusehen.

Absatz 4 eröffnet den Genehmigungsbehörden zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen die Möglichkeit, im Verordnungswege individuelle Anforderungen an den gebündelten Bedarfsverkehr einzuführen (Absatz 4 Satz 2 Nummer 1 bis Nummer 3). Bei der Entscheidung über die Einführung einer Rückkehrpflicht für die neue Gelegenheitsverkehrsform (Nummer 1) kommt der Genehmigungsbehörde ein genereller Handlungsspielraum zu. Sie hat darüber hinaus eine weitgehende Gestaltungsmöglichkeit, die Rückkehrpflicht an die jeweiligen lokalen Gegebenheiten und Bedürfnisse anzupassen und kann neben einer Rückkehr zum Betriebssitz auch eine Rückkehr zu anderen zugelassenen Stellen vorsehen (Nummer 2) (meint Betriebshöfe, Parkplätze, o. ä., die vom Aufgabenträger in einer kommunalen Satzung oder im Nahverkehrsplan näher definiert werden). Die Geltung dieser

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

Regelungen beschränkt sich dann auf das Gebiet der jeweiligen Gebietskörperschaft.

Absatz 4 Satz 3 Nummer 3 gewährt der Genehmigungsbehörde die Möglichkeit nach ihrem Ermessen, auch in der Fläche oder im ländlichen Raum eine Bündelungsquote festzulegen.

Nach Absatz 4 Nummer 4 können Regelungen über Sozialstandards für das Fahrpersonal getroffen werden.

Mit diesen in Absatz 4 genannten Möglichkeiten sollen die Kommunen, insbesondere auch zum Schutz des ÖPNV, die Möglichkeit der Steuerung der gebündelten Bedarfsverkehre erhalten.

BT-Drs. 19/27288

§ 50 Absatz 3 Satz 3 regelt, dass der Aufgabenträger erfasst und überwacht, inwiefern sich die Poolingquote für den gebündelten Bedarfsverkehr verkehrlich auswirkt. Um dies auf einer fundierten Datengrundlage durchführen zu können, bedarf es der Unterstützung durch die Genehmigungsbehörde. Da die Festlegung der Poolingquote im neuen § 50 Absatz 3 Satz 1 zudem federführend von der Genehmigungsbehörde im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger erfolgt, muss auch die Überwachung von beiden gemeinsam erfolgen. Die weitere Änderung stellt eine Folgeänderung dar.

Mit dem neu eingefügten § 64c Absatz 2 soll der Genehmigungsbehörde die Möglichkeit gegeben werden, beim gebündelten Bedarfsverkehr Vorgaben zur Barrierefreiheit festzusetzen. Gleichzeitig soll die Aufzählung der durch die Genehmigungsbehörde zu regelnden Aspekte in § 50 Absatz 4 Satz 2 abschließend sein. Diese Aussagen widersprechen sich. Daher muss die Regelungsbefugnis in § 50 Absatz 4 Satz 1 sowie die Aufzählung in § 50 Absatz 4 Satz 2 um die Möglichkeiten zu Vorgaben der Barrierefreiheit erweitert werden. Gleiches gilt sinngemäß für die Vorgaben zum Klimaschutz nach § 1a und § 64b.

Mit diesem Vorschlag können die Genehmigungsbehörden vor Ort individuell Vorgaben im gewerblichen Pooling zu Barrierefreiheit und Emissionsstandards der Fahrzeuge festlegen. Andernfalls kann der angestrebte Regelungszweck

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen] fett = BT-Drs. 19/26175, fett + kursiv = BT-Drs. 19/27288	Begründungen Gesetzentwurf BT-Drs. 19/26175 und <i>Änderungen</i> BT-Drs. 19/27288
	<i>des § 64b und des neu eingeführten § 64c wohl nicht umgesetzt werden. Die Änderung ist für die Klimafreundlichkeit und die Barrierefreiheit im gebündelten Bedarfsverkehr geboten.</i>

§ 51 Beförderungsentgelte und -bedingungen im Taxenverkehr

<p>(1) Die Landesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung Beförderungsentgelte und -bedingungen für den Taxenverkehr festzusetzen. Die Rechtsverordnung kann insbesondere Regelungen vorsehen über</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Grundpreise, Kilometerpreise und Zeitpreise sowie Festpreise für bestimmte Wegstrecken, 2. Zuschläge, 3. Vorauszahlungen, 4. die Abrechnung, 5. die Zahlungsweise und 6. die Zulässigkeit von Sondervereinbarungen für den Pflichtfahrbereich. <p>Für Fahrten auf vorherige Bestellung können Festpreise bestimmt oder Regelungen über Mindest- und Höchstpreise getroffen werden, innerhalb derer das Beförderungsentgelt vor Fahrtantritt frei zu vereinbaren ist.</p> <p>Die Landesregierung kann die Ermächtigung durch Rechtsverordnung übertragen.</p>	<p><i>BT-Drs. 19/27288</i></p> <p><i>Die im Gesetzentwurf für § 51 Absatz 1 Satz 3 gewählte Formulierung ist hinsichtlich des Bezugs „für bestimmte Fahrtstrecken“ missverständlich und spiegelt nicht den in der Begründung dargestellten Regelungsinhalt wider. Die Formulierung in § 51 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 und Satz 3 ist so anzupassen, dass klargestellt ist, dass für Fahrten auf Bestellung, etwa elektronisch oder telefonisch, sowohl ein Tarifkorridor als auch ein Festpreis festgelegt werden kann. Zudem sind durch die Änderung von Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 Festpreise für bestimmte Strecken, etwa zwischen Flughafen und Hauptbahnhof, auch im Wink- und Wartemarkt zulässig. Die Änderung ist eine erforderliche Klarstellung der bereits bestehenden Rechtslage.</i></p>
--	---

[...]

§ 51a Beförderungsentgelte im Verkehr mit Mietwagen und im gebündelten Bedarfsverkehr

<p>(1) Die Genehmigungsbehörde kann zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen für den Verkehr mit Mietwagen, der in ihrem Bezirk betrieben wird, tarifbezogene Regelungen, insbesondere</p>	<p><i>BT-Drs. 19/27288</i></p> <p><i>Absatz 1 des neuen § 51a ermächtigt die Genehmigungsbehörde, für den Verkehr mit Mietwagen tarifbezogene Regelungen zu treffen, soweit dies zum</i></p>
---	--

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

Mindestbeförderungsentgelte festlegen.

(2) Die Genehmigungsbehörde muss für den gebündelten Bedarfsverkehr Regelungen über Mindestbeförderungsentgelte vorsehen, die einen hinreichenden Abstand zu den Beförderungsentgelten des jeweiligen Öffentlichen Personennahverkehrs sicherstellen. Sie kann darüber hinaus Folgendes festlegen:

- 1. Höchstbeförderungsentgelte sowie**
- 2. den Zeitpunkt, zu dem die behördlich festgelegten Entgelte zur Anwendung kommen sollen.**

(3) Die Genehmigungsbehörde hat vor der Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten nach Absatz 2 Satz 1 die jeweiligen Aufgabenträger, die im Bezirk der Genehmigungsbehörde tätig werdenden Unternehmen des gebündelten Bedarfsverkehrs und die Industrie- und Handelskammern anzuhören. Bei der Festsetzung von Höchstbeförderungsentgelten nach Absatz 2 Satz 2 ist § 39 Absatz 2 entsprechend anzuwenden.

(4) Für die Anwendung der Beförderungsentgelte durch den Unternehmer gilt § 39 Absatz 3 entsprechend mit der Maßgabe, dass Mindestbeförderungsentgelte nicht unterschritten und Höchstbeförderungsentgelte nicht überschritten werden dürfen.

Schutz öffentlicher Verkehrsinteressen erforderlich ist. Hierbei können insbesondere Regelungen über Mindesttarife getroffen werden. Dies betrifft auch Mietwagenunternehmer, die außerhalb des entsprechenden Genehmigungsbezirks zugelassen sind, soweit der Verkehr innerhalb dieses Genehmigungsbezirks durchgeführt wird.

BT-Drs. 19/26175

Absatz 2 trifft eine Regelung für den gebündelten Bedarfsverkehr. Mit ihm wird die Genehmigungsbehörde verpflichtet, Mindestbeförderungsentgelte, die einen hinreichenden Abstand zu den Beförderungsentgelten des jeweiligen ÖPNV sicherstellen, festzusetzen. Mit Mindestbeförderungsentgelten kann sichergestellt werden, dass gebündelte Bedarfsverkehre nicht die Preise des ÖPNV unterbieten und damit dazu führen, dass bisherige Nutzer des ÖPNV zu gebündelten Bedarfsverkehren wechseln.

Vor der Festlegung von Mindestbeförderungsentgelten hat die Genehmigungsbehörde nach [sic] Absatz 3 Satz 1 eine übergreifende Anhörung der betroffenen Kreise durchzuführen.

Mit der Möglichkeit zur Festlegung von Höchstbeförderungsentgelten erhält die Genehmigungsbehörde eine weitere Möglichkeit, um flexibel auf die verkehrlichen Gegebenheiten vor Ort reagieren bzw. diese aktiv steuern zu können.

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

IV. Auslandsverkehr

§ 52 Grenzüberschreitender Verkehr

[...]

§ 53 Transit-(Durchgangs-)Verkehr

(1) Für die Beförderung von Personen im Transit-(Durchgangs-)Verkehr mit Kraftfahrzeugen, der das Gebiet des Geltungsbereichs dieses Gesetzes unter Ausschluß innerdeutschen Zwischenverkehrs berührt, gelten, soweit nichts anderes bestimmt ist, die Vorschriften dieses Gesetzes und die hierzu erlassenen Rechtsverordnungen. Nicht anzuwenden sind

1. § 13 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4,
2. § 13 Absatz 1a, soweit Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 einzuhalten ist **und**

3. § 42b.

BT-Drs. 19/26175

Hierbei handelt es sich um Folgeänderungen, die sich aus der ausdrücklichen Beschränkung des § 42b auf innerdeutsche Personenfernverkehre ergeben.

[...]

V. Aufsicht, Prüfungsbefugnisse

§ 54 Aufsicht

[...]

§ 54a Prüfungsbefugnisse der Genehmigungsbehörde

[...]

§ 54b Risikoeinstufung

[...]

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

§ 54c Verkehrsunternehmensdatei

[...]

VI. Rechtsbehelfsverfahren und Gebühren

§ 55 Vorverfahren bei der Anfechtung von Verwaltungsakten

[...]

§ 56 Gebühren

[...]

VII. Erlaß von Rechtsverordnungen und Allgemeinen Verwaltungsvorschriften

§ 57 Rechtsverordnungen

(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erläßt mit Zustimmung des Bundesrates durch Rechtsverordnung die zur Durchführung dieses Gesetzes, internationaler Abkommen sowie der Verordnungen des Rates oder der Kommission der Europäischen Gemeinschaften erforderlichen Vorschriften

[...]

12. die in § 3a genannte Verpflichtung zur Bereitstellung dort genannter Daten durch den Unternehmer und den Vermittler sowie zu deren Verwendung hinsichtlich

- a) Art und Inhalt der bereitzustellenden Daten und Datenformate**
- b) Art und Weise der Erfüllung**
- c) technische Anforderungen und Interoperabilität**

BT-Drs. 19/26175

In § 57 Absatz 1 Nummer 12 PBefG wird eine Verordnungsermächtigung aufgenommen, nach der das BMVI mit Zustimmung des Bundesrates die in § 3a genannte Verpflichtung zur Bereitstellung statischer und dynamischer Daten der Unternehmer und Vermittler näher ausgestalten kann. Diese Konkretisierung betrifft die Art und den Umfang der Daten, die Art und Weise der Bereitstellung, die Aktualität, die technische Anforderungen und die Interoperabilität von Daten, die Fristen und Übergangsfristen für die Datenbereitstellung, die Nutzungsbedingungen, die Kontrolle der Einhaltung der Verpflichtung sowie die Sanktionierung und Bußgelder für den Verstoß

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen] fett = BT-Drs. 19/26175, fett + kursiv = BT-Drs. 19/27288	Begründungen Gesetzentwurf BT-Drs. 19/26175 und <i>Änderungen</i> BT-Drs. 19/27288
<p>d) Zulassung von Dritten zu Bereitstellung und Nutzung des Nationalen Zugangspunktes</p> <p>e) Nutzungsbedingungen und</p> <p>f) Regelungen zur Weiterverwendung der Daten durch Dritte zur Bereitstellung multimodale Mobilitäts- und Reiseinformationsdienste</p> <p>näher ausgestalten. Hierbei ist das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnologie anzuhören, soweit die Sicherheit informationstechnischer Systeme betroffen ist.</p>	<p>gegen die Vorschriften der Rechtsverordnung. Durch die Konkretisierung soll eine datenschutzkonforme Bereitstellung von Mobilitätsdaten sichergestellt werden.</p> <p>Die Konkretisierung der in § 3a genannte Verpflichtung zur Datenbereitstellung erfolgt durch Verordnung, um eine dynamische Handhabung sowie eine einfache und zügige Anpassung zu ermöglichen, wenn sich bspw. Daten- oder Interoperabilitätsstandards ändern sollten.</p>

[...]

§ 58 Allgemeine Verwaltungsvorschriften

Die zur Durchführung dieses Gesetzes erforderlichen Allgemeinen Verwaltungsvorschriften erläßt die Bundesregierung mit Zustimmung des Bundesrates.

§ 59 (weggefallen)**§ 59a (weggefallen)****VIII. Bußgeldvorschriften****§ 60 (weggefallen)****§ 60a (weggefallen)****§ 61 Ordnungswidrigkeiten**

<p>(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig</p> <p>1. Personen mit Straßenbahnen, Obussen oder Kraftfahrzeugen ohne die nach diesem Gesetz erforderliche Genehmigung oder einstweilige Erlaubnis befördert oder den Auflagen der Genehmigung oder</p>	
--	--

<p>PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen] fett = BT-Drs. 19/26175, fett + kursiv = BT-Drs. 19/27288</p>	<p>Begründungen Gesetzentwurf BT-Drs. 19/26175 und <i>Änderungen</i> BT-Drs. 19/27288</p>
<p>einstweiligen Erlaubnis oder Auflagen in einer Entscheidung nach § 45a Abs. 4 Satz 2 zuwiderhandelt;</p> <p>2. einen Verkehr mit Straßenbahnen, Obussen oder einen Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen betreibt, ohne daß die nach diesem Gesetz vorgeschriebene Zustimmung zu den Beförderungsentgelten oder Fahrplänen durch die Genehmigungsbehörde erteilt ist;</p> <p>3. den Vorschriften dieses Gesetzes über</p> <p>a) die Mitteilungspflicht bei Betriebsstörungen im Verkehr, die den vorübergehenden Einsatz von Kraftfahrzeugen zur Folge haben (§ 2 Abs. 5 Satz 2),</p> <p>b) das Mitführen und Aushändigen von Urkunden (§ 17 Abs. 4, § 20 Abs. 4),</p> <p>c) die Einhaltung der Beförderungspflicht (§ 22) oder der Beförderungsentgelte (§ 39 Abs. 3, § 41 Abs. 3, § 45 Abs. 2, § 51),</p> <p>d) die Bekanntmachung der Beförderungsentgelte, der Besonderen Beförderungsbedingungen und der gültigen Fahrpläne (§ 39 Abs. 7, § 40 Abs. 4, § 41 Abs. 3, § 45 Abs. 3),</p> <p>e) die technischen Anforderungen für Kraftomnibusse, die im innerdeutschen Personenfernverkehr eingesetzt werden (§ 42b)</p> <p>f) den Verkehr mit Taxen (§ 47 Abs. 2 Satz 1 oder Abs. 5,) Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen (§ 48 Abs. 1 bis 3) oder</p> <p>h) den Verkehr mit Mietomnibussen und Mietwagen (§ 49 Abs. 2 Satz 2 und Abs. 4)</p> <p>zuwiderhandelt;</p> <p>[...]</p>	<p>BT-Drs. 19/26175</p> <p>Die Nichteinhaltung der Regelung in § 42b PBefG ist zurzeit nicht bußgeldbewehrt. Mit der Einführung dieses neuen Bußgeldtatbestandes wird dem Umstand Rechnung getragen, dass die gemäß § 62 Absatz 3 PBefG geltenden Übergangsfristen für die Geltung von § 42b PBefG (01.01.2016 für erstmals zum Verkehr zugelassene Kraftomnibusse; 31.12.2019 für alle Kraftomnibusse), innerhalb derer die Unternehmer sich auf die technischen Anforderungen einstellen konnten, nunmehr abgelaufen sind.</p>

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen]
fett = BT-Drs. 19/26175, **fett + kursiv** = BT-Drs. 19/27288

Begründungen Gesetzentwurf [BT-Drs. 19/26175](#) und *Änderungen* [BT-Drs. 19/27288](#)

IX. Übergangs- und Schlußbestimmungen

§ 62 Übergangsbestimmungen

[...]

§ 63 Ausschluss abweichenden Landesrechts

[...]

§ 64 Andere Gesetze

[...]

§ 64a Ersetzung bundesrechtlicher Vorschriften durch Landesrecht

[...]

§ 64b Landesrecht im Bereich des Gelegenheitsverkehrs

Dieses Gesetz oder auf Grundlage dieses Gesetzes erlassene Rechtsverordnungen steht oder stehen Vorschriften der Länder nicht entgegen, die den Betrieb des Verkehrs mit Taxen oder mit Mietwagen **oder den Betrieb gebündelter Bedarfsverkehrs** in Bezug auf Fahrzeugemissionen regeln.

BT-Drs. 19/26175

Die Ergänzung um den Betrieb gebündelter Bedarfsverkehre stellt sicher, dass die seit 01.01.2020 bestehende Möglichkeit der Länder, im Landesrecht im Bereich des Taxen- und Mietwagenverkehrs Vorschriften in Bezug auf die Fahrzeugemissionen regeln zu können, auch für die gebündelten Bedarfsverkehre gilt. Sie dient somit dem Umwelt- und Klimaschutz.

§ 64c Barrierefreiheit

(1) Beim Verkehr mit Taxen und beim gebündelten Bedarfsverkehr sollen die Aufgabenträger die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel berücksichtigen, eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen. Hierfür ist ab einer Anzahl von 20 Fahrzeugen eine Mindestverfügbarkeit von barrierefreien Fahrzeugen je Unternehmer vorzusehen, für die ein bundesweiter Richtwert von 5 Prozent bezogen auf die Anzahl der

BT-Drs. 19/26175

Die Vorgaben nach Absatz 1 zur Verfügbarkeit barrierefreier Fahrzeuge haben sich auf den jeweiligen Unternehmer zu beziehen. Die Quote an vorzuhaltenden barrierefreien Fahrzeugen gilt ab einer Anzahl von 20 Fahrzeugen und wird durch den bundesweit geltenden einheitlichen Richtwert auf 5 Prozent je Unternehmer festgelegt. Ein solcher Wert erscheint vor dem

<p>PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen] fett = BT-Drs. 19/26175, fett + kursiv = BT-Drs. 19/27288</p>	<p>Begründungen Gesetzentwurf BT-Drs. 19/26175 und <i>Änderungen</i> BT-Drs. 19/27288</p>
<p>von dem Unternehmer betriebenen Fahrzeuge gilt. Die Maßgaben des § 35a Absatz 4a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 26. November 2019 (BGBl. I S. 2015) geändert worden ist, an barrierefreie Fahrzeuge finden Anwendung.</p> <p>(2) Die Genehmigungsbehörde kann Einzelheiten zur Herstellung einer weitgehenden Barrierefreiheit im Hinblick auf die Mindestanzahl vorzuhaltender barrierefreier Fahrzeuge beim Verkehr mit Taxen und beim gebündelten Bedarfsverkehr festlegen, soweit dies keine unzumutbare wirtschaftliche Härte gegenüber dem Unternehmer darstellt. Sie kann darüber hinaus Ausnahmen im Hinblick auf die Mindestanzahl vorzuhaltender barrierefreier Fahrzeuge bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen, soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist.</p>	<p>Hintergrund, sowohl mobilitätseingeschränkten Menschen als auch Menschen mit Behinderungen gleichberechtigte Teilhabe am Markt für Personenbeförderungsdienstleistungen zukommen zu lassen, angemessen. Diese Regelungen eröffnen den Genehmigungsbehörden die Möglichkeit, die Genehmigung mit entsprechenden Auflagen zu verknüpfen (vgl. § 15 Absatz 3 Satz 1 PBefG) und die Genehmigung bei Nichterfüllung der Auflagen gem. § 49 Absatz 2 Nummer 2 VwVfG mit Wirkung für die Zukunft zu widerrufen.</p> <p><i>BT-Drs. 19/27288</i></p> <p><i>Der neue Satz 3 innerhalb von § 64c Absatz 1 enthält die Klarstellung, dass die Regelungen der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung für barrierefreie Fahrzeuge auch innerhalb von § 64c Anwendung finden.</i></p> <p>BT-Drs. 19/26175</p> <p>Entsprechend § 62 Absatz 2 ist es den Genehmigungsbehörden gestattet, für ihren Zuständigkeitsbereich abweichende Regelungen im Hinblick auf die Mindestanzahl vorzuhaltender barrierefreier Fahrzeuge zu treffen. Dies betrifft zum einen Regelungen, die eine weitergehende Barrierefreiheit zur Folge haben, soweit dies keine wirtschaftliche Härte darstellt, zum anderen betrifft dies Regelungen, die Ausnahmemöglichkeiten eröffnen, wo die Herstellung von Barrierefreiheit aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen glaubhaft nicht verwirklicht werden kann.</p>

§ 65 Ausnahmen für Straßenbahnen

<p>Vorschriften, mit denen nachfolgende Richtlinien umgesetzt werden, gelten nicht für Straßenbahnen im Sinne von § 4 Absatz 1 und 2:</p> <p>1. Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32), die zuletzt durch den Delegierten</p>	<p>BT-Drs. 19/26175</p> <p>Die Richtlinien, auf die § 65 Bezug nimmt, sind inzwischen aufgehoben, ersetzt, neugefasst oder geändert worden, so dass eine entsprechende Anpassung erforderlich ist. Die Umformulierung des Satzteils vor Nummer 1 dient der Klarstellung.</p>
---	--

PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen] fett = BT-Drs. 19/26175, fett + kursiv = BT-Drs. 19/27288	Begründungen Gesetzentwurf BT-Drs. 19/26175 und <i>Änderungen</i> BT-Drs. 19/27288
<p>Beschluss (EU) 2017/2075 (ABl. L 295 vom 14.11.2017, S. 69) geändert worden ist;</p> <p>2. Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102, L 59 vom 7.3.2017, S. 41, L 110 vom 30.4.2018, S. 141, L 317 vom 9.12.2019, S. 114), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2020/1530 (ABl. L 352 vom 22.10.2020, S.1) geändert worden ist;</p> <p>3. Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2019/554 (ABl. L 97 vom 8.4.2019, S. 1) geändert worden ist;</p> <p>4. Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44), die zuletzt durch die Richtlinie (EU) 2020/700 (ABl. L 165 vom 27.5.2020, S. 27) geändert worden ist.</p>	

§ 66 Berichtspflicht

<p>(1) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur legt mit Ablauf von fünf Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom (Datum) (BGBl. I S.) dem Deutschen Bundestag einen Bericht in nichtpersonenbezogener Form vor:</p> <p>1. zur Umsetzung der nach § 57 Absatz 1 Nummer 12 erlassenen Verordnung, insbesondere</p> <p>a) zur Vollständigkeit und Zugänglichkeit der nach § 3a bereitzustellenden Daten, auch im Hinblick auf die</p>	<p>BT-Drs. 19/26175</p> <p>Nach Absatz 1 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur dem Deutschen Bundestag mit Ablauf von 5 Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts einen Bericht – in nicht personenbezogener Form – zur Umsetzung der nach § 57 Absatz 1 Nummer 12 erlassenen Verordnung sowie zur Umsetzung der in § 64 c Absatz 1 und 2 festgelegten Vorgaben vorzulegen. Nummer 1 bietet die Möglichkeit, unverzüglich mit gesetzgeberischen Maßnahmen gegenzusteuern, falls die Zugänglichkeit der Daten oder die Möglichkeit zur Weiterverwendung der Daten den</p>
--	--

<p>PBefG konsolidiert 2021, Auszug [ohne rein redaktionelle Anpassungen] fett = BT-Drs. 19/26175, fett + kursiv = BT-Drs. 19/27288</p>	<p>Begründungen Gesetzentwurf BT-Drs. 19/26175 und <i>Änderungen</i> BT-Drs. 19/27288</p>
<p>regelmäßige Öffnung von Schnittstellen zur Verknüpfung von Informationssystemen;</p> <p>b) zur Anzahl der Dienstleistungsangebote, die sich nach der umfassenden Bereitstellung von Mobilitätsdaten entwickelt haben oder sich in der Entwicklung befinden;</p> <p>c) zu Marktbarrieren im Hinblick auf die Weiterverwendungsmöglichkeit von Daten nach § 3b und</p> <p>d) zu Vorschlägen hinsichtlich der Verbesserung der Nutzung von Daten;</p> <p>2. zur Umsetzung der in § 64c Absatz 1 und 2 niedergelegten Vorgaben und deren Wirksamkeit.</p> <p>Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur kann insbesondere Vorschläge zur Verbesserung der Nutzung der Daten unterbreiten. Den Ländern, Kommunen, den Verbraucherschutzverbänden, Verbänden für Menschen mit Behinderungen, den Beauftragten der Bundesregierung für Menschen mit Behinderungen, den Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit sowie den betroffenen Wirtschaftskreisen wird Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.</p> <p>(2) Die Bundesregierung legt mit Ablauf von fünf Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom (Datum) (BGBl. I S.) dem Deutschen Bundestag einen Bericht in nichtpersonenbezogener Form zu den mit der Einführung der neuen Verkehrsformen verfolgten Zielen und deren Auswirkungen auf die <i>auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit</i> vor.</p> <p>Absatz 1 Satz 2 gilt entsprechend.</p>	<p>beabsichtigten Zweck nicht oder nur eingeschränkt erfüllen. Nummer 2 ermöglicht eine Überprüfung der Vorgaben zur Barrierefreiheit im Gelegenheitsverkehr. Satz 2 stellt klar, dass den betroffenen Ländern, Kommunen, Verbraucherschutzverbänden, Verbänden von Menschen mit Behinderungen, den Beauftragten der Bundesregierung für Menschen mit Behinderungen, den Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit sowie den betroffenen Wirtschaftskreisen wird Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben ist.</p> <p>Die Neufassung der Revisionsklausel in Absatz 2 dient insbesondere dem Zweck, den Deutschen Bundestag durch einen Bericht der Bundesregierung zu informieren, ob sich die neuen Regelungen zur Einführung neuer Verkehrsformen bewährt und die mit ihnen verfolgten Ziele erfüllt haben. Auch hier ist den in Absatz 1 Satz 2 Genannten Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.</p>