

Hintergrund: Die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes 2021:

Die Stellungnahmen der Verbände zur Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 22.2.2021

5.3.2021, von Gerrit Schrammen, Verkehrsreferent der Linksfraktion

Mit -> sind Kommentare von mir gekennzeichnet, die sich entweder auf einzelne Forderungen beziehen, oder am Ende die jeweilige Berücksichtigung im Änderungsantrag der Koalition benennen.

A- Sozialverband VdK Deutschland e. V. mit den unaufgeforderten Stellungnahmen vom Sozialverband Deutschland (SoVD) und Deutsches Institut für Menschenrechte (DifM)

Der drei Verbände weisen auf Defizite bei der Barrierefreiheit hin:

- diese sei nicht ausreichend definiert, so dass nicht gewährleistet ist, ob ALLE behinderten Menschen die Fahrzeuge auch nutzen können
- auch Buchung und Bezahlung müssten barrierefrei sein, dass regle das Gesetz aber nicht, nur den reinen Transport
- 5% barrierefreie Fahrzeuge wird erst einmal als ausreichend angesehen, sie sollte aber ab 10 Fahrzeugen gelten, nicht erst ab 20, denn 85% der Taxiunternehmen hätten maximal 3 Fahrzeuge und im ländlichen Raum würde die Grenze von 20 Fahrzeugen dazu führen können, dass es oftmals keine solche Fahrzeuge gäbe, besser sei eine allgemeine Vorgabe (ähnlich wie wir in unserem Antrag!)
- dass die Regionalisierungsmittel für Taxen verwendet werden dürfen, wird als gut angesehen, aber dies sollte entweder an Barrierefreiheit geknüpft werden, oder es sollte ein gesondertes Förderprogramm für diese Fahrzeuge aufgelegt werden
- VdK weist darauf hin, dass Vorausbuchung, wie wir sie fordern, bei Krankentransporten schwierig sei, weil diese z.T. mit Mietwagen durchzuführen seien (*-> das kann man ja auch ändern, dass die wieder Taxen nehmen müssen – Mietwagen werden ja nur genommen, weil sie billiger sind, was ohnehin eine „Schweinerei“ ist. Oder ggfs. eine Ausnahme für Krankentransporte, die über Krankenkassen abgerechnet werden, einführen*)
- DifM weist zudem auf Schlupfloch für Reisebusse hin, dass die mit dem Gesetz immerhin endlich eingeführten Sanktionen ab 2022 nur bei NATIONALLEN Fahrten gelten, die Linien könnten nun z.B. nach Luxemburg verlängert werden, um diese Auflage zu umgehen
- DifM weist zudem darauf hin, dass die Ausnahmemöglichkeiten für barrierefreien ÖPNV ab 2022 viel zu umfassend seien und fordern, dies zu begrenzen (*-> ich gehe davon aus, dass das nach der Bundestagswahl, zum Jahreswechsel ein sehr aufregendes Thema werden wird, weil ich denke dass davon fast flächendeckend Gebrauch gemacht wird, weil wir weit von einer flächendeckenden Barrierefreiheit im ÖPNV entfernt sind*)

-> bezüglich der Barrierefreiheit hat der Änderungsantrag nichts wirklich verändert, es erfolgte lediglich eine rechtliche Klarstellung, dass dem gebündelten Bedarfsverkehr (und nun in bestimmten Fällen auch für Mietwagen!) diesbezüglich Auflagen gemacht werden können

B – Bundesverband Taxi- und Mietwagen e.V.

Erläutern ausführlich das „Abstandsgebot“ zwischen Taxen und Mietwagen und warum eine (optional reicht, sagen sie!) Vorausbuchungsfrist für Mietwagen erforderlich ist.

Weisen auf die Lücke hin, dass digitale Vermittlung, die Plattformen, nicht definiert und nicht genehmigt werden müssen, weil im Gesetzentwurf lediglich eine Nennung ohne rechtliche Konsequenzen erfolgt

Es gäbe keine Sozialstandards bei Mietwagen, das wäre eine große Gefahr, Dumping-Wettbewerb drohe (dazu auch ver.di).

-> die Definition von Plattformen wurde ausreichend verbessert, inwieweit sie dadurch nun aber genehmigungspflichtig geworden sind, ist offen, dies ist nicht eindeutig bestimmt

C – Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv)

Die Stellungnahme enthält sehr viel FDP-Sprech! Es ist viel von Chancen die Rede, Überregulierung vermeiden, „Blockade und Vorenthalten neuer Mobilitätsdienstleistungen“, sie wollen sogar die Beweislast umkehren, so dass Gemeinden beweisen müssen, dass Gefahren durch die neuen Verkehre drohen. Gut hingegen beim Datenschutz und der Datennutzung und bei der Regulierung, Klärung der Rolle der Plattformen.

Die „Logik“ ist etwa dergestalt, Taxen sind zu teuer, deswegen brauchen wir neue Mobilitätsdienste. So wie die Grünen mit den Fernbussen Druck auf die Bahn ausüben wollten, „Konkurrenz belebt“. Aber: man könnte Taxen ja auch billiger machen, subventionieren, (und das Fahrtteilen explizit zulassen) wie es der Gesetzentwurf mit der Öffnungsklausel für die Regionalisierungsmittel ja sogar explizit vorsieht! Gut ist aber durchaus der zu Grunde liegende Ansatz einer Mobilitätsgarantie für alle, der „Hausanschluss Mobilität“, den der vzbv verfolgt. Beim WEG sind wir uns allerdings uneins!

-> bei Datenschutz und -nutzung erfolgten umfangreiche Änderungen, die eine deutlich Verbesserung darstellen

D – MOIA

Sie fordern ganz unverblümt zusätzlich den ermäßigten Mehrwertsteuer-Satz für sich und meinen, sie seien ansonsten im Wettbewerb benachteiligt gegenüber dem öffentlichen Linienbedarfsverkehr. (-> wir wollen gar keinen Wettbewerb zwischen beiden, die sollen, wenn überhaupt nur da fahren, wo die öffentliche Hand nicht will!). Ansonsten beschreiben und loben sie den GE, sagen aber auch, die Regulierung wäre zu streng. Wollen, dass die Einzelplatzvermietung nur der gebündelte

Bedarfsverkehr machen darf, also Mietwagen und Taxen nicht. -> *wollen sich deren Konkurrenz vom Hals halten!*

-> *MOIA, die wohl die neue Kategorie des gebündelten Bedarfsverkehrs nutzen wollen, haben mit der neuen Klausel für Mietwagen immerhin eine Art Konkurrenzschutz vor UBER bekommen. Diese setzt allerdings entsprechenden politischen Willen in einer Kommune voraus, es sind ja alles „kann“-Bestimmungen*

E – UBER

Fordern die komplette Abschaffung der Rückkehrpflicht für Mietwagen. Die Stellungnahme, die auch den gebündelten Bedarfsverkehr als zu bürokratisch geißelt, deutet stark darauf hin, dass UBER weiter Mietwagenverkehre betreiben wird. Die Möglichkeit der Mindestpreise lehnen sie natürlich auch ab – ebenso unseren Vorschlag der Vorbestellfrist.

-> *nichts bekommen, eher etwas verloren mit der neuen Klausel für Mietwagen in Städten mit mehr als 100.00 Einwohnern. Gut so ☺*

F – ver.di („unsere“ Sachverständige)

Schwerpunkte sind die Nicht-Umsetzung des Koalitionsvertrages bezüglich Sozialstandards bei eigenwirtschaftlichem ÖPNV-Verkehr, die unzureichenden Möglichkeiten, Sozialstandards im gebündelten Bedarfsverkehr vorzugeben (keine ausreichenden Vorgaben möglich, keine ausreichenden Kontrollen und Sanktionen, Nachunternehmer nicht erfasst), sowie drittens die Gefahren durch Plattformbasierte Mietwagen, die der Gesetzentwurf in keinsten Weise angeht.

-> *Bezüglich der Sozialstandards erfolgte nur eine kleine Klarstellung, was diese umfassen, aber keine substantielle Verbesserung und schon gar nicht das Erfüllen des Koalitionsvertrages! Durch die neue Klausel sind die – zu schwachen – Auflagen für den gebündelten Bedarfsverkehr nun aber auch in bestimmten Fällen für Mietwagen möglich*

G – Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

- Mietwagen regulieren, keine Mischkonzessionen, weil das nur ein Schlupfloch wäre
- klarere Definition und Genehmigungspflicht für Vermittlungsdienste (Plattformen!)
- Änderungen bei den Mobilitätsdaten erforderlich um Kontrollmöglichkeiten zu verbessern (z.B. die Rückkehrpflicht für Mietwagen)
- strengere Versagungsgründe für gebündelten Bedarfsverkehr
- anderer Tarifabstand bei Linienbedarfsverkehr, nicht pauschaler Aufschlag (s. auch Bundesrat!)
- optionale Vorbestellfrist für Mietwagen
- klarere Definition was „hinreichender Abstand“ zu ÖPNV-Tarifen sein soll

- Vorgaben zur Barrierefreiheit auch für Mietwagen!

-> *Mischkonzessionen wurden zum Glück nicht ausgeweitet, der Tarifabstand beim Linienbedarfsverkehr offener gefasst (entsprechend des Vorschlags des Bundesrates)*

H – Die drei kommunalen Spitzenverbände

- sehen die Gefahr der Flucht in Mietwagenmarkt, Rückkehrpflicht reicht nicht aus, Vorbestellfrist optional einführen

- Versagungsgründe für gebündelte Bedarfsverkehre präzisieren

- Genehmigung für Plattformen einführen

- Daten erforderlich für Kontrollen vor Ort (nur an Bund reicht nicht, so auch VDV!), wieso keine Sanktionen bei ausbleibender oder unzureichender Datenübermittlung?

- zu viele unbestimmte Rechtsbegriffe, so auch „Umweltverträglichkeit“, „Verkehrseffizienz“ -> klarer definieren!

-> *die Datenweitergabe wurde wohl ganz gut gelöst, hier sind umfangreiche Änderungen erfolgt*

I – Düsseldorfer Institut für Wettbewerbsökonomie, Prof. Dr. Justus Haucap

Argumentiert ähnlich wie UBER und MOIA, Gesetz würde nur minimal die neuen Dienstleistungen zulassen. Rückkehrpflicht Mietwagen will er nicht, u.a. weil auf dem Land kaum Taxen fahren, dafür aber Mietwagen das übernehmen. Die Preise sollten weitgehend freigegeben werden und alles, was man für Taxen tut, hilft den Taxifahrern eh nicht. Taxen werden von ihm insgesamt ziemlich schlecht dargestellt...

-> *hat sich zum Glück in keiner Weise durchgesetzt, außer, dass die FDP die Forderungen in ihren Anträgen übernommen hat*