

## **Stellungnahme des Bundesverbandes der Deutschen Tourismuswirtschaft e.V. zum Referentenentwurf der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes**

Das Personenbeförderungsgewerbe leistet einen wichtigen Beitrag entlang der touristischen Wertschöpfungskette und ist ein zentraler Baustein im Mobilitätsmix der Tourismuswirtschaft. Die Novellierung des PBefG ist für den Tourismussektor in Deutschland daher von großer Bedeutung. Der Bundesverband der Deutschen Tourismuswirtschaft e.V. (BTW) unterstützt ein modernes PBefG, das für Innovation, Wettbewerb und touristenfreundliche Angebote offensteht.

Hierfür braucht es eine zeitgemäße rechtliche Grundlage, die die Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr an die sich ändernden Mobilitätsbedürfnisse der Menschen sowie an die neuen technischen Entwicklungen anpasst. Unterschiedlichen Verkehrsarten muss es ermöglicht werden, in einen offenen, fairen Wettbewerb miteinander zu treten. Attraktive Angebote an verschiedene Kundensegmente leisten einen Beitrag dazu, einer größeren Gruppe an Touristen den Zugang zu neuen Mobilitätslösungen zu ermöglichen und stärken die touristische Infrastruktur Deutschlands. Insbesondere neue digitale Mobilitätsangebote brauchen eine rechtssichere Grundlage für ihre Zulassung. Die Auswirkungen, die von Individualisierung und Digitalisierung auf die Mobilität ausgehen, können somit besser antizipiert werden.

Ein modernisiertes PBefG schafft in der Tourismusbranche neue Möglichkeiten: Denn touristisch oder geschäftlich Reisende profitieren enorm von einer vernetzten, leistungsfähigen und multimodalen Mobilität mit neuen Services. Mobilität in Deutschland wird so noch einfacher zugänglich für viele in- und ausländische Touristen und verbessert den Tourismusstandort Deutschland.

Die Tourismuswirtschaft begrüßt den im Referentenentwurf erkennbaren Reformwillen, der jedoch im Sinne touristenfreundlicher Angebote weiterer Anpassung bedarf.

Die folgenden Punkte sind hierbei von besonderer Wichtigkeit:

### **1) Einbindung in touristische Angebote**

Insbesondere vor dem Hintergrund der Relevanz des Tourismus für Deutschland kommt aus unserer Perspektive die Rolle der individuellen touristischen Mobilitätsangebote im Referentenentwurf wesentlich zu kurz. Ungeklärt sind bisher die Fragen der Einbindung der nach PBefG erbrachten Beförderungsleistungen in die touristische Wertschöpfungskette, z.B. im Rahmen von Pauschalreisen (z.B. Vorausbuchung von Taxifahrten zum Festpreis). Aus einer internationalen Perspektive verkompliziert für nach Deutschland Reisende die Beibehaltung der Verkehrstypen Taxi und Mietwagen sowie der Einführung eines weiteren Verkehrstypen "Pooling" nicht nur die Systematik des Gesetzes, sondern führt vermutlich auch zu einem unübersichtlichen und für den Kunden nicht nachvollziehbaren Service- und Tarifiedschungel. Durch die Vielfalt der Angebotstypen entsteht in der Tourismuswirtschaft unnötig hoher Erfüllungsaufwand bei der Einbindung der Angebote.

## **2) Festschreibung eines Tarifkorridors für vorbestellte Taxifahrten im Bundesgesetz**

Touristen und Geschäftsreisende möchten möglichst schnell, effizient und kostengünstig von A nach B gelangen. Ein starrer Taxitarif ist nicht mehr zeitgemäß. Ein Tarifkorridor mit der Möglichkeit, auch Festpreise anbieten zu können, ist insbesondere für vorbestellte Fahrten auch ein Gewinn im Sinne des touristischen Wettbewerbs und Angebots. Der Taxiservice kann damit in die Reisekette aufgenommen und bepreist werden. Der Tarifkorridor erlaubt auf der einen Seite freien Wettbewerb, verhindert aber durch die Untergrenze Preisdumping und bewahrt das Abstandsgebot zum ÖPNV. Auf der anderen Seite schützt die Obergrenze ortsunkundige Touristen und Geschäftsreisende sowie Verbraucher im Allgemeinen vor überzogenen Preisen. Der vorgesehene Tarifkorridor schafft Preistransparenz und -sicherheit für Verbraucher. Unfreiwillige "Stadtrundfahrten" gehören der Vergangenheit an.

Die bisher im Referentenentwurf vorgesehene freiwillige Einführung des Tarifkorridors durch die Kommunen birgt die begründete Gefahr, dass ein Flickenteppich entsteht, der für Verbraucher und insbesondere Reisende aus dem Ausland schwer zu durchschauen ist. Für den Tourismusstandort Deutschland wäre daher die Festschreibung eines Tarifkorridors für vorbestellte Taxifahrten im Bundesgesetz wünschenswert. Die individuelle, regionale Ausgestaltung des Tarifkorridors sollte weiterhin im Zuständigkeitsbereich der Länder und Kommunen liegen.

## **3) Vernetzte Verkehrsangebote fördern, Pflicht zum Datenteilen verhindern**

Multimodale Reiseketten sind für die Tourismuswirtschaft erwünscht und werden in Zukunft auch an Relevanz gewinnen. Der BTW begrüßt daher grundsätzlich vor dem Hintergrund von Seamless Travel die Förderung vernetzter Verkehrsangebote. Allerdings sollte es keinen gesetzlichen Zwang zum Datenteilen geben. Zudem sollte das PBefG nicht Regelungen vorwegnehmen, die bereits im geplanten Datenraum Mobilität entwickelt werden. Im Datenraum Mobilität werden Daten auf vertraglicher Basis zwischen verschiedenen Anbietern (Business-to-Business und Business-to-Government) geteilt. Nach diesem Ansatz erhalten die Vertragsparteien einen finanziellen Anreiz, ihre Daten mit Dritten zu teilen, behalten aber gleichzeitig die Kontrolle über ihr geistiges Eigentum. Denn die Unternehmen wenden erhebliche Ressourcen auf, um die Prozesse und die Infrastruktur für die ordnungsgemäße Datenanalyse zu beschaffen und sollten daher auch das Recht behalten, ihre Daten zu monetarisieren, sofern sie sie weitergeben möchten. Nur wenn alle Seiten profitieren, wird es auch mehr Kooperationen zwischen privaten und öffentlichen Unternehmen geben. Einen gesetzlichen Zwang zum Teilen von Daten sollte es daher nicht geben.

Es bestehen außerdem Bedenken, dass der Vorschlag zur kostenfreien, verpflichtenden Bereitstellung von Daten an Bund, Länder, Kommunen und kommunale Aufgabenträger konform mit wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen einhergeht, wenn die bereitgestellten Daten zum Aufbau staatseigener Plattformen genutzt werden. Unter dem Begriff "Kommunale Aufgabenträger" fallen auch die lokalen ÖPNV-Anbieter, die derzeit selbst daran arbeiten, eigene Mobility-as-a-Service-Plattformen in direkter Konkurrenz zu privaten Anbietern zu entwickeln. Von der Bereitstellung der anonymisierten Daten sollten daher entweder alle Marktteilnehmer

profitieren oder davon ausgeschlossen werden, um gleiche Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen.

#### **4) Kleinen Fachkundenachweis auch für Mietwagen und Pooling einführen**

Grundsätzlich ist es für den Tourismusstandort Deutschland begrüßenswert, wenn das Fahrpersonal mehr Schulungen im Service erhält. Höfliche Umgangsformen und ein noch höheres Qualitätsbewusstsein sind nicht nur für Reisende ein Plus, sondern verhelfen auch der Taxibranche insgesamt zu einem besseren Ansehen. Ein Mehr an Schulungen darf jedoch nicht mit überbordender Bürokratie einhergehen, sondern muss mit Augenmaß umgesetzt werden. Bislang sieht der Gesetzesentwurf nur eine Änderung für das Taxigewerbe vor. Da ein hohes Qualitätsverständnis unabhängig von der Verkehrsart begrüßenswert ist, sollte der kleine Fachkundenachweis in der Fahrerlaubnis-Verordnung auch auf die Fahrer von Mietwagen- und Poolingdiensten ausgeweitet werden.

#### **5) Durch Poolingquote fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrsarten gewährleisten**

Grundsätzlich Die geplante Einführung des Poolingtyps in Ergänzung zu Taxi und Mietwagen macht eine Nachjustierung des Referentenentwurfs beim Unterscheidungsmerkmal Poolingquote dieses neuen Verkehrstypen nötig. Im Sinne des fairen Wettbewerbs macht es Sinn, Instrumente zu installieren, die greifen, sollte die angestrebte Poolingquote nicht erreicht werden. Eine Poolinglizenz sollte an das Einhalten der Poolingquote gebunden sein. Der im Referentenentwurf beschriebene Beobachtungszeitraum von bis zu fünf Jahren ist hierbei deutlich zu weit gefasst. Eine zeitlich engere Überprüfung der Poolingquote, z.B. jährlich, wird empfohlen. Bei Nichterfüllung der Poolingquote sollte im Sinne des fairen Wettbewerbs die Poolinglizenz aberkannt werden. Der Anbieter könnte seinen Dienst über die Mietwagenlizenz fortführen.

#### **6) Rückkehrpflicht als Abstandsgebot beibehalten**

Es ist begrüßenswert, dass die 15-minütige Vorbestellungsfrist nicht im Referentenentwurf vorgesehen wird, da diese aus Verbrauchersicht nicht nachvollziehbar ist. Damit wäre eine künstliche Marktbarriere geschaffen worden, die zu weniger Auswahl führen würde. Der beste Schutz für das Taxi sind flexible Bedingungen, damit es ebenfalls attraktive Preisangebote an Reisende richten kann. Die Rückkehrpflicht für Mietwagen und gebündelten Bedarfsverkehr sollte dagegen beibehalten werden, um das Taxi mit seinen Daseinsvorsorgepflichten zu schützen. Die Rückkehrpflicht sollte daher auch für den Poolingtyp im Bundesgesetz festgeschrieben werden, um sowohl einen kommunalen Flickenteppich, als auch eine negative Wettbewerbsverzerrung für das Taxi zu vermeiden.

## **7) Keine Mindestpreise beim Mietwagen**

Der Entwurf erlaubt es Kommunen, einen Mindestpreis auch beim Mietwagen einzuführen, um nicht marktgerechte Preise zu unterbinden. Fraglich ist, was unter dem Begriff "nicht marktgerecht" zu verstehen ist. Im Gegensatz zum Taxi unterliegt der Mietwagen nicht der Daseinsvorsorge und darf den Preis frei setzen. Im Tourismus bedienen Mietwagen nicht allein den taxi-ähnlichen Verkehr, sondern werden auch für Ausflugsfahrten eingesetzt. Der Mindestpreis würde auch solche Unternehmer treffen, obwohl sie ihre Dienste nicht in direkter Konkurrenz zum Taxi erbringen. Zudem hat der Mietwagen einen höheren Mehrwertsteuersatz. Sollte eine Kommune den Mindestpreis wie beim Taxi gleichsetzen, würde der Mietwagen benachteiligt. Grundsätzlich hat das Bundesverfassungsgericht geurteilt, dass der Mietwagen der unternehmerischen Freiheit unterliegt. Es ist daher fraglich, ob der Mindestpreis beim Mietwagen verfassungsgemäß ist (BVerfGE 1960, 1 BvL 53/55, 16, 31, 53/56, 7, 18, 24/57) einhergeht.