



öffentlich

<b>Vorlage</b>			
<b>Betreff</b>			
<b>Sachstandsbericht</b>			
<b>Organisation</b>	<b>Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag</b>	<b>Datum</b>	<b>Lfd. Nr. BPL</b>
<b>AöR</b>	<b>Z/X/2021/0198/1</b>	<b>19.11.2021</b>	<b>2</b>

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	29.11.2021	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Tarif und Marketing der VRR AöR	Kenntnisnahme	01.12.2021	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	02.12.2021	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Investitionen und Finanzen der VRR AöR	Kenntnisnahme	03.12.2021	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	07.12.2021	<input type="checkbox"/>

**Beschlussvorschlag:**

Der Unternehmensbeirat, der Ausschuss für Tarif und Marketing, der Ausschuss für Verkehr und Planung, der Ausschuss für Investitionen und Finanzen, sowie der Verwaltungsrat der VRR AöR nehmen den folgenden nachgereichten Sachstandsbericht zur Kenntnis:

**Finanzen, Förderung, Personal und Recht**

2. PBefG-Novellierung

### **Finanzielle Auswirkungen:**

- Keine
- Ist im aktuellen Wirtschaftsplan berücksichtigt.
- Kann aus eingesparten Mitteln des aktuellen Wirtschaftsplans finanziert werden.
- Greift im nächsten und/oder Folgejahren und wird im Wirtschaftsplan eingeplant.
- Wird durch Fördermittel finanziert (Fördersatz: \_\_\_ % / Eigenmittel \_\_\_ %)

### **Personelle Auswirkungen:**

- Keine
- Ist im aktuellen Stellenplan berücksichtigt.
- Wird mit dem bestehenden Personal umgesetzt/durchgeführt werden.
- Abweichend vom Stellenplan wird zusätzliches Personal benötigt (siehe Begründung).
- interne Finanzierung     externe Finanzierung

### **Begründung/Sachstandsbericht:**

## **2. PBefG-Novellierung**

### **1. Hintergrund des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts**

Die Novelle des PBefG ist Teil des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021 (BGBl I, S. 822). Anlass der Bestrebungen zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts waren Marktauftritte von Anbietern App-basierter, bedarfsgesteuerter Beförderungsangebote, die genehmigungsrechtlich auf Hürden stießen.

Sowohl taxi-ähnliche Exklusivfahrten vermittelt über App-Plattformen (unterschiedliche Angebote z.B. von Vermittlungsplattformen wie WunderCar oder UBER) als auch „gepoolte“ Sammelfahrten von Anbietern wie CleverShuttle oder MOIA oder in den ÖPNV eingebundene Varianten solcher Angebote waren in vielen Fällen nur auf Basis von Ausnahmegenehmigungen realisierbar.

Die Gesetzesanpassung sollte hier für das sogenannte „Ridepooling“ (auch „Einzelplatzvermietung“ oder „gepoolte Sammelfahrten“) für reguläre Genehmigungsfähigkeit und damit Rechtssicherheit sorgen und daneben auch die genehmigungsrechtliche Rolle der Vermittlungsplattformen im Gelegenheitsverkehr (z.B. UBER, FREE NOW) klären.

Ein bedeutendes weiteres Thema war die Umsetzung bzw. Einführung der Verpflichtung zur Bereitstellung von bestimmten statischen und dynamischen Daten, die im Zusammenhang mit den Beförderungsangeboten entstehen („Mobilitätsdaten“).

Die Fülle der durch dieses Gesetz bewirkten Anpassungen betrifft das Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Weitere, zum Teil geringfügige Anpassungen erfolgen im Regionalisierungsgesetz (RegG), im Straßenverkehrsgesetz (StVG) sowie in nachgelagerten Verordnungen – der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft), der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) und der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (BefBedV).

Auf Basis von § 57 Abs. 1 Nr. 12 PBefG hat das BMVI eine Rechtsverordnung erlassen, die die Regelungen der §§ 3a bis 3c PBefG zur Bereitstellung, Verarbeitung und Löschung von Mobilitätsdaten näher ausgestaltet.

## 2. Überblick über die wichtigsten Inhalte

Die Anpassungen des **PBefG** hinsichtlich der neuen über Apps vermittelten Beförderungsangebote betreffen folgende Themen:

- Die Novelle führt zugunsten von App-basierten, bedarfsgesteuerten Geschäftsmodellen zwei neue Verkehrsformen ein, den **Linienbedarfsverkehr** (§ 44 PBefG) und den **gebündelten Bedarfsverkehr**<sup>1</sup> (§ 50 PBefG). Sie sieht darüber hinaus **Anpassungen beim Mietwagenverkehr** vor (§ 49 Abs. 4, 5 und § 51a Abs. 1 PBefG). Der Linienbedarfsverkehr entspricht dem als „Pooling-Diensten innerhalb des ÖPNV“ und der gebündelte Bedarfsverkehr den als „Pooling-Diensten außerhalb des ÖPNV“ diskutierten Verkehren. Über App vermittelte Mietwagenfahrten sind hingegen Exklusivfahrten wie beim Taxi.
- Bestimmte **Vermittlungsdienste** sind unabhängig von der Genehmigung des von ihnen beauftragten Unternehmers als Beförderer im Sinne des PBefG zu werten und bedürfen damit einer eigenständigen personenbeförderungsrechtlichen Genehmigung (§ 1 Abs. 1a i. V. m. § 2 PBefG).
- Auch „reine“ **Vermittler**, d. h. Vermittlungsdienste ohne „Befördererqualität“ im Sinne des § 1 Abs. 1 PBefG, werden vom Geltungsbereich des PBefG erfasst (§ 1 Abs. 3 PBefG). Allerdings gelten für sie nur bestimmte Datenbereitstellungspflichten.

---

<sup>1</sup> Auch bezeichnet als „Ridepooling“ im Koalitionsvertrag CDU, CSU und SPD 2018 oder in den Eckpunkten des BMVI vom Februar 2019, als „Pooling-Dienst“ in den Eckpunkten der PBefG-Findungskommission oder auch als „Ridesharing-Dienst“ (z. B. Selbstbeschreibung von Anbietern wie MOIA).

Weitere Anpassungen des PBefG betreffen:

- Verankerung der **Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit** (§ 1a PBefG; § 8 Abs. 3, 3a PBefG)
- Verlängerung der auf die „**Experimentierklausel**“ gestützten Genehmigung von Ausnahmen von bisher vier auf nun fünf Jahre (§ 2 Abs. 7 PBefG)
- Bereitstellung, Verarbeitung und Löschung von sogenannten „**Mobilitätsdaten**“ (§ 3a bis 3c PBefG)
- Erweiterung der Möglichkeit sogenannter „**Mischkonzessionen**“ in Orten unter 50 000 Einwohnern (§ 46 Abs. 3 PBefG)
- Möglichkeit von Festpreisen bzw. **Mindest- und Höchstpreisen** („Tarifkorridor“) im **Taxiverkehr** (§ 51 Abs. 1 PBefG)
- Vorgaben zur **Barrierefreiheit** im Taxiverkehr und gebündelten Bedarfsverkehr (§ 64c PBefG)
- Einbeziehung des gebündelten Bedarfsverkehrs bei möglichen Vorgaben zu **Fahrzeugemissionen** (§ 64b PBefG)

Die Anpassungen von **StVG**, **FeV** und **BOKraft** haben folgende Inhalte:

- Wegfall der **Ortskundeprüfung** (Taxi) und Einführung eines Fachkundenachweises für den Pkw-Gelegenheitsverkehr generell (= Taxi, Mietwagenverkehr, gebündelter Bedarfsverkehr)
- Kennzeichnung der Mietwagenfahrzeuge und der Fahrzeuge des gebündelten Bedarfsverkehrs mit **Ordnungsnummern**
- die Ermöglichung eines „**konformitätsbewerteten softwarebasierten Systems**“ anstelle eines Fahrpreisanzeigers (Taxi) bzw. Wegstreckenzählers (Mietwagenverkehr)

Die Anpassung des **RegG** betrifft eine Ergänzung der dort vorgenommenen Definition des *öffentlichen Personennahverkehrs* um Kriterien, wann der Verkehr mit Taxen zum ÖPNV im Sinne des RegG zu rechnen ist.<sup>2</sup>

Die Anpassung der **BefBedV** betrifft die Möglichkeit, in besonderen Beförderungsbedingungen Ausnahmen des Vertriebs von Fahrkarten zugunsten bargeldloser Vertriebswege zu regeln.

### 3. Fragestellungen VRR

Folgenden Fragen werden nachfolgend behandelt:

- Welche neuen Themen kommen auf die VRR AöR zu?
- Welche neuen Themen und ggfls. welcher Handlungsbedarf kommen auf die kommunalen Aufgabenträger im VRR zu?
- Welcher Handlungsbedarf entsteht für die kommunalen Verkehrsunternehmen im VRR?
- Mit welchen neuen Playern ist im VRR zu rechnen?

### 3.1 Vorbemerkung

Verbünde wie der VRR werden an keiner Stelle der Anpassungen des PBefG direkt adressiert. Neue Regelungen werden für den VRR aber dadurch relevant, dass zum Teil die kommunalen Aufgabenträger adressiert werden oder betroffen sind bzw. hinsichtlich der Mobilitätsdaten neue Pflichten von Verkehrsunternehmen und Vermittlern begründet werden.

Da die Änderungen des PBefG zu großem Teil den *Pkw-Gelegenheitsverkehr* (Verkehr mit Taxen, Verkehr mit Mietwagen, gebündelter Bedarfsverkehr) betreffen, gilt hier generell, dass die VRR AöR wenn, dann höchstens eher indirekt betroffen ist.

Die neuen Regulierungs- bzw. Steuerungsaufgaben betreffen im Pkw-Gelegenheitsverkehr vor allem die jeweils zuständigen **Genehmigungsbehörden**, die Aufgaben zum Teil in Abstimmung mit dem **Aufgabenträger** wahrnehmen (siehe z. B. die Festlegung der Bündelungsquote für den gebündelten Bedarfsverkehr im Stadt- und im Vorortverkehr und das Monitoring, § 50 Abs. 3 PBefG).

Generell gilt darüber hinaus, dass die PBefG-Novelle selbst zentrale Fragen, die einer Klärung zugeführt werden sollten (z. B.: Wann bedürfen „Vermittlungsplattformen“ einer Genehmigung?), nur unzureichend umgesetzt hat. Ohnehin bedürfen viele der neuen Rechtsbegriffe einer Klärung, deren Ergebnisse nicht absehbar sind. Die vorliegende Einschätzung kann insofern nur vorläufigen Charakter tragen.

### 3.2 Potenziell neue Themen VRR

#### ❖ Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit

§ 1a PBefG formuliert, dass bei der Anwendung des Gesetzes die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen sind.

Wortlaut der Norm und Begründung lassen es offen, welche praxisrelevanten Änderungen mit der Neuregelung in § 1a PBefG tatsächlich verbunden sind: Es bleibt offen, was genau im Anwendungsbereich des PBefG mit den Zielen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit gemeint ist. Eine diesbezügliche Klärung unterstellt bleibt darüber hinaus offen, wie die das PBefG anwendenden Behörden die Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit in ihren Entscheidungen berücksichtigen können.

---

<sup>2</sup> § 2 Satz 2 RegG lautet: „Der Verkehr mit Taxen ist öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes, wenn er die in Satz 1 genannte Verkehrsnachfrage [Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr] zur Beseitigung einer räumlichen oder zeitlichen Unterversorgung befriedigt.“

Die mit § 1a in Verbindung stehende Ergänzung in § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG kann so verstanden werden, dass Klimaschutz und Nachhaltigkeit zusätzlicher Inhalt des Gewährleistungsauftrags der kommunalen Aufgabenträger in Bezug auf den ÖSPV sind (vgl. nachfolgend).

❖ **Mobilitätsdaten**

Die Pflichten zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten richten sich an Unternehmer und Vermittler sowohl von Beförderungen mit Straßenbahnen, Obussen und Kraftfahrzeugen im Linienverkehr<sup>3</sup> als auch bestimmter Formen des Gelegenheitsverkehrs. Zeitlich abgestuft sind bestimmte statische und dynamische Daten an den Nationalen Zugangspunkt zu liefern, dies betrifft im „Linienverkehr“ die in nachfolgender Tabelle aufgelisteten Daten und Bereitstellungsfristen:

<b>Daten „Linienverkehr“</b>	<b>Norm PBefG</b>	<b>Bereitstellungsfrist</b>
<u>statische Betriebsdaten</u> : Name und Kontaktdaten des Anbieters, Fahrpläne, Routen, Preise oder Tarifstruktur, Buchungs- und Bezahlmöglichkeiten sowie Daten zur Barrierefreiheit und zum Umweltstandard der eingesetzten Fahrzeuge	§ 3a Abs. 1 Nr. 1 <b>Buchstabe a</b>	1. September 2021
<u>dynamische Betriebsdaten</u> : Ausfälle, Störungen sowie Verspätungen und die voraussichtliche Abfahrts- und Ankunftszeit sowie die tatsächliche oder prognostizierte Auslastung des Verkehrsmittels	§ 3a Abs. 1 Nr. 1 <b>Buchstabe b</b>	1. Juli 2022
<u>statische Infrastrukturdaten</u> : 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	§ 3a Abs. 1 Nr. 1 <b>Buchstabe c</b>	1. Januar 2022
<u>dynamische Infrastrukturdaten</u> : aktueller Betriebsstatus der unter § 3a Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe c genannten Zugangsknoten und der dort vorhandenen Infrastruktur	§ 3a Abs. 1 Nr. 1 <b>Buchstabe d</b>	1. Juli 2022

<sup>3</sup> Vgl. zum im PBefG sowie in der Mobilitätsdatenverordnung verwendeten Begriffsverständnis „Linienverkehr“ Fußnote **Fehler! Textmarke nicht definiert.**

Zur Datenlieferung verpflichtet werden Unternehmer (§ 3 PBefG) und „Vermittler“ (im Sinne von § 1 Abs. 3 i.V.m. § 2 Abs. 1b PBefG).

Zu klären wird sein, ob die VRR AöR z. B. wegen der Verbundauskunft und der Verbund-App als „Vermittler“ einzuordnen ist.

- § 1 Abs. 3 PBefG definiert die Vermittlung von Beförderungen folgendermaßen:  
*„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.“*
- Gemäß § 2 Abs. 1b Satz 1 PBefG benötigt, wer Beförderungen im Sinne des § 1 Abs. 3 vermittelt, keine Genehmigung; Satz 2 formuliert: *„Er ist Vermittler im Sinne dieses Gesetzes“.*

#### ❖ Bargeldloser Vertrieb

Zugunsten von bargeldlosen Vertriebsformen wurde die BefBedV dahingehend angepasst, dass die besonderen Beförderungsbedingungen vorsehen können, „dass das Verkehrsunternehmen nicht verpflichtet ist, an der Haltestelle oder im Fahrzeug einen Fahrausweiserwerb mit Bargeld zu ermöglichen, sofern auf andere Weise ein Fahrausweiserwerb angeboten wird.“ (§ 7 Abs. 4 BefBedV)

Die Regelung hat auf Initiative des VDV Eingang in das Gesetzgebungsverfahren gefunden. Es muss sich allerdings erst noch erweisen, ob auf Basis dieser Regelung die gewünschten Ausnahmen praktiziert werden können; ein Manko dürfte sein, dass mit der BefBedV keine den ÖPNV vollständig (also auch den ÖPNV gemäß AEG) erfassende Regelung besteht.

### 3.3 Themen Aufgabenträger im VRR

Die Anpassungen des PBefG betreffen die kommunalen Aufgabenträger des ÖSPV hinsichtlich der folgenden Themen:

- a. „Ziele des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit“ (§ 1a, § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG)  
der bisherige Sicherstellungsauftrag des Aufgabenträgers, für eine „ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr“ zu sorgen, wurde um „Grundsätze des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit“ erweitert

(§ 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG) – es wird aber nicht deutlich, welche zusätzlichen Wirkungen der um Klimaschutz und Nachhaltigkeit erweiterte Sicherstellungsauftrag der kommunalen Aufgabenträger konkret entfaltet

b. Ausgestaltung der neuen Verkehrsform des „Linienbedarfsverkehrs“ (§ 44 PBefG)

- i. Das novellierte PBefG unterstellt hier mehr implizit, dass die Ausgestaltung des Linienbedarfsverkehrs vor allem im Nahverkehrsplan erfolgt – laut Begründung sei etwa das Gebiet des Linienbedarfsverkehrs im Nahverkehrsplan auszuweisen, auch die Ausgestaltung weiterer „vor Ort geltenden Anforderungen“ soll vom Aufgabenträger vorzugsweise im Nahverkehrsplan vorgenommen werden (vgl. BT-Drs. 19/26175 S. 47).
- ii. Explizit formuliert § 44 Satz 2, 3 PBefG, dass für den Linienbedarfsverkehr nur vom Aufgabenträger festgelegte Beförderungsentgelte und die Beförderungsbedingungen, die Zuschläge vorsehen können, zur Anwendung kommen können und nennt hier neben dem Nahverkehrsplan den öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder die Vorabbekanntmachung. Ggf. sind auch die Einstiegs- und Ausstiegspunkte des Linienbedarfsverkehrs vorab vom Aufgabenträger (im Nahverkehrsplan?) zu bestimmen, allerdings lässt der Wortlaut der Norm dies im Unklaren.

c. Beteiligung des Aufgabenträger bei der Regulierung der neuen Verkehrsform des gebündelten Bedarfsverkehrs (§ 50 PBefG)

- i. Die Genehmigungsbehörde hat im Stadt- und im Vorortverkehr die Bündelungsquote „im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger“ festzulegen (§ 50 Abs. 3 Satz 1 PBefG).
- ii. Zur Feststellung der Auswirkungen der Bündelungsquote auf die öffentlichen Verkehrsinteressen und auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit führt der Aufgabenträger gemeinsam mit der Genehmigungsbehörde ein Monitoring durch (§ 50 Abs. 3 Satz 3 PBefG).

d. Barrierefreiheit im Verkehr mit Taxen und beim gebündelten Bedarfsverkehr

- i. § 64c Abs. 1 Satz 1 PBefG regelt, dass die **Aufgabenträger** bei den genannten Formen des PKW-Gelegenheitsverkehrs (Taxi, gebündelter Bedarfsverkehr) die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel berücksichtigen sollen, eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit



zu erreichen. Gemäß Satz 2 ist eine dort näher bestimmte Mindestverfügbarkeit von barrierefreien Fahrzeugen vorzusehen, für die ein bundesweiter Richtwert festgelegt ist (5% barrierefreie Fahrzeuge ab 20 Fahrzeugen je Unternehmen).

- ii. Dass im Taxi- und gebündelten Bedarfsverkehr nun den Aufgabenträgern die „Pflicht zur Sicherstellung der Barrierefreiheit“ (BT-Drs. 19/26175, S. 29) obliegen soll, ist überraschend – dem Aufgabenträger kamen bisher keinerlei Kompetenzen im Gelegenheitsverkehr zu. Das PBefG schweigt zudem dazu, über welche Handlungsinstrumente die Aufgabenträger hier Wirkung entfalten können sollen.
  
- e. Bestimmte Regulierungsmöglichkeiten des gebündelten Bedarfsverkehrs und des (App-vermittelten) Mietwagenverkehrs (vgl. z. B. § 49 Abs. 4 Satz 7 PBefG stehen unter dem Vorbehalt, dass sie im **öffentlichen Verkehrsinteresse** erforderlich sind – ggf. ist von den kommunalen Aufgabenträgern zu ermitteln, ob Regulierungen des Gelegenheitsverkehrs zum Schutz des ÖPNV erforderlich sind (etwa wenn durch neue Gelegenheitsverkehrsangebote nicht nur unwesentlich Nachfrage vom ÖPNV abgezogen wird oder sich Angebotsbedingungen des ÖPNV durch zunehmende Straßenbelastungen verschlechtern)

### 3.4 Handlungsbedarf in Bezug auf die Verkehrsunternehmen im VRR

Verkehrsunternehmen im VRR sind die im ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen – von den hier behandelten Themen außen vor bleiben die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), d. h. die im ÖPNV **gemäß AEG** tätigen Verkehrsunternehmen.

Von den Neuregelungen des PBefG sind naturgemäß nur die im ÖPNV **gemäß PBefG** tätigen Verkehrsunternehmen betroffen.

Direkter, zwingender Handlungsbedarf besteht für die Verkehrsunternehmen im Anwendungsbereich des PBefG hinsichtlich der Bereitstellungspflichten von **Mobilitätsdaten** (siehe oben unter 0).

Ansonsten handelt es sich um (eher) indirekte Themen, z. B.:

Einstellen ggf. auf Ausschreibungen/Beauftragungen/Direktvergaben von **Linienbedarfsverkehr** (die beauftragten Verkehrsunternehmen könnten hier insbesondere hinsichtlich der Softwareleistungen, ggf. auch hinsichtlich der einzusetzenden Fahrzeuge, auf Subunternehmerleistungen angewiesen sein)

### 3.5 (Neue) Player im VRR

Mit (neuen) Akteuren im Gebiet des VRR ist im Zusammenhang mit den App-Vermittlungsplattformen sowie ggf. als Betreibern des gebündelten Bedarfsverkehrs und auch als „Datenanbieter“ zu rechnen:

- a. Vermittlungsplattformen wie UBER, FREE NOW, Bolt
- b. Anbieter gebündelter Bedarfsverkehre (vor der Novelle „Ridepooling“) wie MOIA oder CleverShuttle
- c. Anbieter von „Bündelungssoftware“ z.B. door2door, CleverShuttle, moovel, loki, Via – überschneidet sich zum Teil mit Anbietern gebündelter Bedarfsverkehre
- d. „Dritte“ (Datenverwender) = „Erbringer bedarfsgesteuerter Mobilitätsdienstleistungen“, „Erbringer von multimodalen Reiseinformationsdiensten für Endnutzer“ (siehe § 3b Abs. 1 Nr. 3, Abs. 4 PBefG sowie § 1 Nr. 2 Entwurf Mobilitätsdatenverordnung)
  - i. diese Dritten können gemäß § 3b Abs. 1 Nr. 3 PBefG vom Nationalen Zugangspunkt für ihre Angebote statische und dynamische Daten sowohl des „Linienverkehrs“ als auch der erfassten Gelegenheitsverkehre erhalten; die weitere Datenverwendung durch Dritte regelt § 7 Entwurf Mobilitätsdatenverordnung

## 4. Weiteres Vorgehen

Die Novellierung des PBefG und die Auswirkungen in der Praxis werden regelmäßig in den entsprechenden Facharbeitskreisen, ggfls. unter Beteiligung auch externer Fachleute, beraten. Insbesondere der AK Recht der kommunalen Verkehrsunternehmen wird sich in seiner nächsten Sitzung im Dezember wieder damit befassen. Schwerpunktthema wird nach dem derzeitigen Stand die Mobilitätsdatenverordnung sein. Über die Ergebnisse werden die politischen Gremien regelmäßig informiert.