

Unterrichtung

durch die Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Rechtsrahmens für intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern und die Datenbereitstellung über den Nationalen Zugangspunkt – Drucksache 21/2999 –

Stellungnahme des Bundesrates und Gegenäußerung der Bundesregierung

Stellungnahme des Bundesrates

Der Bundesrat hat in seiner 1060. Sitzung am 19. Dezember 2025 beschlossen, zu dem Gesetzentwurf gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes wie folgt Stellung zu nehmen:

1. Zu Artikel 1 (§ 5 Absatz 4 Satz 2 Nummer 1 IVSG)

Artikel 1 § 5 Absatz 4 Satz 2 Nummer 1 ist zu streichen.

Begründung:

Die Regelung hat in ihrer jetzigen Fassung keinen Mehrwert. So ist bereits fraglich, wie Daten hinsichtlich der Auslastung von „Vorrangplätzen für Menschen mit Behinderung“ ermittelt werden sollen, da diese zu-
meist nicht automatisiert gewonnen werden können. Darüber hinaus ist der Erfahrungswert derartiger Daten fraglich, da auf Vorrangsitzen nicht nur Menschen mit Behinderung sitzen können, sondern auch alle anderen Fahrgäste. Bei den „Daten zu Stellflächen für Hilfsmittel“ ist fraglich, was alles unter den Begriff „Hilfsmittel“ fällt. Hier sollte eine beispielhafte Nennung von etwaigen Hilfsmitteln in der Gesetzesbegründung erfolgen.

2. Zu Artikel 1 (§ 14 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe b IVSG)

In Artikel 1 § 14 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe b ist nach der Angabe „von“ die Angabe „nicht verpflichtenden“ einzufügen.

Begründung:

In § 14 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe b IVSG-E wird auf die Ausgestaltung und den Betrieb von Landes-
systemen abgestellt, die durch eine Rechtsverordnung ohne Zustimmung des Bundesrates geregelt werden können. Brandenburg beispielsweise verfügt gegenwärtig über kein eigenes Landessystem. Vor dem Hintergrund der in der Stellungnahme der kommunalen Spitzenverbände vom 28. November 2025 aufgeworfenen

Fragen, z. B. zum mit dem geplanten Gesetz verbundenen direkten Durchgriff auf die Kommunen seitens des Bundes, könnte die Etablierung von Landessystemen als mögliche Lösung angesehen werden. Ein Landessystem wäre beispielsweise für das Land Brandenburg mit zusätzlichen Kosten verbunden. Mit der Ergänzung soll klargestellt werden, dass die Einführung von Landessystemen nicht gegen den Willen der betroffenen Länder erfolgt.

3. Zu Artikel 3 Absatz 2 Nummer 1 (§ 1 Absatz 3, § 2 Absatz 1b PBefG)

Der Bundesrat spricht sich gegen die in Artikel 3 Absatz 2 Nummer 1 vorgesehenen Streichungen von § 1 Absatz 3 und § 2 Absatz 1b PBefG aus. Er bittet, im weiteren Gesetzgebungsverfahren sicherzustellen, dass in Artikel 3 Absatz 2 Nummer 1 die Angabe „§ 1 Absatz 3, § 2 Absatz 1b und“ entfällt.

Begründung:

Die geplante Streichung von § 1 Absatz 3 und § 2 Absatz 1b PBefG würde den derzeit einzigen klaren Rechtsrahmen für die Vermittlung von Taxi- und Mietwagenfahrten aufheben. Diese Vorschriften wurden im Jahr 2021 bewusst eingeführt, um Taxizentralen und App-basierte Vermittlungsplattformen wie UBER, Bolt oder Freenow rechtlich einzubinden und eine wirksame Kontrolle zu ermöglichen.

Ohne diese Regelungen könnten Vermittlungsplattformen nicht mehr nach dem Personenbeförderungsrecht überwacht werden. Ordnungs- und Genehmigungsbehörden verlören zentrale Eingriffsbefugnisse, wodurch illegale oder nicht genehmigte Beförderungsangebote deutlich schwerer zu unterbinden wären. Dies würde das Risiko für Schwarzarbeit, Sozialbetrug und rechtswidrige Geschäftsmodelle erhöhen und zu erheblichen Problemen im Gelegenheitsverkehr führen.

Die Streichung ist weder durch europäische Vorgaben noch durch das IVSG erforderlich und wird in der Begründung des Gesetzentwurfs nicht sachgerecht hergeleitet. Sie würde die Zielsetzungen der PBefG-Novelle 2021 unterlaufen und die Gleichbehandlung von traditionellen und neuen Vermittlungsformen beeinträchtigen.

Zur Sicherung eines funktionsfähigen Ordnungsrahmens sollte die vorgesehene Streichung deshalb nicht umgesetzt werden.

4. Zu Artikel 3 Absatz 2 Nummer 3 – neu – (§ 66 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 PBefG)

Nach Artikel 3 Absatz 2 Nummer 2 ist die folgende Nummer 3 einzufügen:

„3. § 66 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 wird gestrichen.“

Begründung:

Der bisherige § 66 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) verweist allein auf die Umsetzung des § 57 Absatz 1 Nummer 12 PBefG. Da § 57 Absatz 1 Nummer 12 PBefG jedoch gemäß Artikel 3 Nummer 2 Buchstabe b des Gesetzentwurfs gestrichen werden soll, geht die Berichtspflicht des § 66 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 PBefG ins Leere. Aus diesem Grunde ist die Regelung des § 66 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 PBefG ebenfalls zu streichen.

Gegenäußerung der Bundesregierung

zu der Stellungnahme des Bundesrates vom 19. Dezember 2025 zum Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Rechtsrahmens für intelligente Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern und die Datenbereitstellung über den Nationalen Zugangspunkt (BR-Drs. 646/25 – Beschluss)

Zu Nummer 1 (Streichung § 5 Absatz 4 Nummer 1)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Es geht hier um die Pflicht, Daten zur Auslastung von Vorrangplätzen für Menschen mit Behinderungen bereitzustellen. Es gibt bereits technische Möglichkeiten, diese Daten automatisiert zu erfassen. Verkehrsunternehmen sollen verpflichtet werden, die erfassten Daten bereitzustellen, wenn sie vorliegen. Auch wenn nicht unterschieden wird, ob die Plätze von Menschen mit Behinderungen oder anderen Fahrgästen belegt sind, bieten die Informationen einen Nutzen für Menschen mit Behinderungen. Bezüglich der Definition von Hilfsmitteln gibt es verschiedene Leitfäden, in denen beispielhaft verschiedene Hilfsmittel, wie Rollstühle und Elektro-Mobile, beidarmig und einarmig geführte Gehhilfen etc. aufgeführt sind. Die Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen wird auch in ihrer Eigenschaft als Nationale Stelle entsprechende Leitfäden veröffentlichen.

Zu Nummer 2 (Ergänzung in § 14 Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe b)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Der Gesetz-Entwurf kennt keine verpflichtenden Landessysteme und trägt nur dem Umstand Rechnung, dass solche Systeme existieren und weiterhin berücksichtigt werden sollen. Die angestrebte Anpassung ist daher nicht nötig. Zudem unterliegt, die angesprochene Regelung gemäß § 14 Absatz 3 der Zustimmung des Bundesrates. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass selbst für den Fall, dass der Bund die Einrichtung verpflichtender Landessysteme beabsichtigen sollte, zuvor eine Änderung des IVSG erforderlich wäre.

Zu Nummer 3 (keine Streichung § 1 Absatz 3 und § 2 Absatz 1b PBefG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab.

Zweck und Funktion der §§ 1 Abs. 3 und 2 Abs. 1b PBefG werden missverstanden, da entgegen der Annahme des Bundesrates deren Streichung weder den Rechtsrahmen für Vermittler von Taxi- und Mietwagenfahrten noch die Befugnisse der Genehmigungsbehörden beseitigt. § 1 Absatz 3 PBefG dient allein dazu, Vermittler zur Bereitstellung bestimmter Daten zu verpflichten, während § 2 Abs. 1b PBefG ergänzend klarstellt, dass Vermittler nicht im Besitz einer Genehmigung sein müssen. Mit der Streichung der §§ 3a bis c PBefG entfallen nun die einzigen Vorschriften im PBefG, die sich an Vermittler richten, so dass die §§ 1 Abs. 3 und 2 Abs. 1b PBefG ins Leere gehen würden. Aufsichts- und Prüfungsbefugnisse der Genehmigungsbehörden bestanden und bestehen auch weiterhin nur gegenüber Unternehmern im Sinne des PBefG und nicht gegenüber Vermittlern. Der behauptete Verlust von zentralen Eingriffsbefugnissen ist damit nicht nachvollziehbar. Ein Verzicht auf die Streichung würde vielmehr dem Koalitionsvertrag widersprechen, wonach Gesetze, die ihren Zweck nicht mehr erfüllen, gestrichen werden (Zeile 1867). Unberührt bleibt hingegen § 1 Abs. 1a PBefG, der Vermittler als Beförderer einordnet, wenn sie die Beförderung organisatorisch und vertraglich kontrollieren.

Zu Nummer 4 (Streichung des § 66 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 PBefG)

Die Bundesregierung lehnt den Vorschlag des Bundesrates ab, die Evaluierungspflicht aufzuheben, da die Änderungen gemäß Artikel 3 Absatz 2 IVSG-E erst Ende 2028 in Kraft treten sollen. Der Evaluierungsbericht nach § 66 Abs. 1 PBefG ist aber bis 2026 zu erstellen und umfasst auch die Umsetzung der Mobilitätsdatenverordnung, die erst Ende 2028 außer Kraft tritt. Da sie im Evaluierungszeitraum noch gilt, bleibt die Berichtspflicht bestehen.

