

***Entwurf, Stand: 13.09.2017***

**Bericht**

**der länderoffenen Arbeitsgruppe des Arbeitskreises  
öffentlicher Personenverkehr der GKVS (AK ÖPV)**

**zur möglichen Modernisierung der  
personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften  
einschließlich der Freistellungsverordnung**



## **I. Zusammenfassung**

Der Arbeitskreis öffentlicher Personenverkehr der GKVS (AK ÖPV) schlägt folgende Anpassungen insbesondere der personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften im Hinblick auf die Modernisierung des Taxen- und Mietwagenverkehrs, die Stärkung flexibler Bedienformen im ÖPNV, die Abgrenzung durch personenbeförderungsrechtliche Vorschriften freigestellten Verkehren, die Freistellungstatbestände sowie auf die Digitalisierung und Sharing Economy vor:

### **1. Taxenverkehr**

Die Kontingentierung der Taxigenehmigungen soll generell aufgehoben werden. Damit einhergehend wird eine verstärkte Kontrolle der Unternehmen durch die Genehmigungs-, Finanz- und Arbeitsschutzbehörden und die Finanzkontrolle Schwarzarbeit (FKS) erwartet.

Der Taxitarif soll als Höchsttarif ausgestaltet werden, um den Unternehmen eine Unterschreitung in Schwachlastzeiten in Konkurrenz zum Mietwagenverkehr zu ermöglichen. Eine Begrenzung des Tarifs nach oben soll dagegen für das Pflichtfahrgebiet weiterhin beibehalten werden, um der Rolle des Taxis bei der Daseinsvorsorge als bezahlbares und verlässliches Mobilitätsangebot gerecht zu werden. Der festzusetzende Höchsttarif soll sich dabei an den derzeit festgelegten Tarifen orientieren.

Auch künftig soll zur Abgrenzung des Taxis zum Mietwagen das Aufstellen an Taxiständen und für Taxis vorbehaltene öffentlichen Plätzen (z. B. Bahnhöfen) sowie das Heranwinken den Taxis vorbehalten bleiben.

### **2. Mietwagen**

Die bisher geregelte Rückkehrpflicht zum Betriebssitz nach Beendigung eines Fahrauftrages soll aufgehoben werden. Dagegen soll die Zulässigkeit einer Einzelplatzvermietung auch weiterhin der Entscheidung der Genehmigungsbehörde im Einzelfall vorbehalten bleiben, um unerwünschte Konkurrenzen des Mietwagenverkehrs zum ÖPNV zu vermeiden. Zur Ermöglichung einer Kontrolle des

Mietwagenverkehrs sollen künftig auch Mietwagen durch eine Ordnungsnummer nach außen erkennbar sein.

### **3. Flexible Bedienformen**

Der geltende Rechtsrahmen des PBefG lässt die Umsetzung aller überhaupt genehmigungspflichtigen flexiblen Bedienformen entweder als Linienverkehr oder Gelegenheitsverkehr zu. Einer grundlegenden Änderung des PBefG bedarf es im Hinblick auf die Etablierung flexibler Bedienformen nicht. Auf Länderebene bedarf es lediglich der Anpassung der Förderbestimmungen im Falle einer Finanzierung als Gelegenheitsverkehre ausgestalteter flexibler Bedienformen.

Lediglich in umsatzsteuerlicher Hinsicht sind als Gelegenheitsverkehre genehmigte flexible Bedienformen im ÖPNV derzeit benachteiligt. Daher soll der ermäßigte Umsatzsteuersatz auch für diese Verkehre gelten, wenn dort ausschließlich Verbundtarife zur Anwendung kommen. Dies soll vorrangig durch eine Änderung des Umsatzsteuergesetzes, nachrangig durch eine Modifizierung des § 2 Abs. 6 PBefG bewirkt werden.

### **4. Abgrenzung genehmigungspflichtiger und genehmigungsfreier Beförderungen**

Grundsätzlich sind entgeltliche oder geschäftsmäßige Personenbeförderungen genehmigungspflichtig, während unentgeltliche Beförderungen und Beförderungen deren Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigen, genehmigungsfrei sind. Zur näheren Bestimmbarkeit der Betriebskosten soll eine dynamische Verweisung auf die Höhe der Wegstreckenentschädigung im Sinne des Einkommensteuergesetzes (EStG) ins PBefG aufgenommen werden.

### **5. Freistellungstatbestände**

Die Möglichkeit, im Rahmen der Freistellungsverordnung Beförderungen von den Vorschriften des PBefG freizustellen, soll erhalten bleiben. Sämtliche Freistellungstatbestände wurden überprüft, eine grundlegende Änderung wurde jedoch nicht gesehen.

Neu eingeführt werden soll eine Kategorie von Beförderungsfällen, die nur dann vom PBefG freigestellt sind, wenn zum Schutz der Fahrgäste Mindestvoraussetzungen erfüllt sind, die sowohl an das Fahrpersonal als auch an das Fahrzeug gestellt werden. Hierbei handelt es sich um Beförderungen, die zwar nicht als Haupttätigkeit durchgeführt werden, ein gewisser mittelbarer wirtschaftlicher Vorteil durch die Durchführung der Beförderungen dennoch vorhanden ist. Daher sollen diese Beförderungen nicht bedingungslos frei gestellt werden.

Beförderungen von Schülerinnen und Schülern, Kindergartenkindern sowie behinderten Menschen als besonders schützenswert eingestufte Gruppen sollen aus der Freistellungsverordnung gestrichen und im PBefG neu geregelt werden.

## **6. Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)**

Als Folge der Änderungen der Regelungen im Taxi- und Mietwagenbereich sowie der Freistellungsverordnung sind auch die Regelungen der BOKraft anzupassen.

## **7. Digitalisierung und Sharing Economy**

Der AK ÖPV hatte von der GKVS auch den Auftrag erhalten, die personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften im Hinblick auf die Digitalisierung und die Geschäftsmodelle der „Sharing Economy“ zu evaluieren. Hinsichtlich der flexiblen Bedienformen bestehen im PBefG grundsätzlich keine Hemmnisse zur Zulassung digital ausgestalteter Fahrangebote. Im Bereich der Taxi- und Mietwagen sollen die personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften so angepasst werden, dass die digitale Annahme von Fahraufträgen ermöglicht wird. Die im Zuge der Digitalisierung eine wichtige Rolle spielende Einzelplatzvergabe bei Mietwagen, um Fahrtangebote zu bündeln, soll jedoch nicht generell erlaubt werden. Nach geltendem Recht sind diese im Einzelfall nicht verboten. Einzelplatzvergaben werden insbesondere in urbanen Räumen nachgefragt, wo bereits ein gutes ÖPNV-Angebot existiert. Es wird daher befürchtet, dass eine generelle Zulassung von Einzelplatzvergaben zu einer Konkurrenzierung des ÖPNV führen kann, die nicht gewollt ist.

Darüber hinaus können Beförderungen durch Privatpersonen nur dann zugelassen werden, wenn keine Entgeltlichkeit vorliegt. Andernfalls wird ein Verstoß gegen arbeits-, sozial- und steuerrechtliche Vorschriften gesehen.

## **II. Einleitung**

Die Gemeinsame Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) hat im September 2016 den Beschluss gefasst, den Arbeitskreis Öffentlicher Personenverkehr (AK ÖPV) zu bitten, gemeinsam mit dem Bund die personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften einschließlich der Freistellungsverordnung dahingehend zu evaluieren und zu prüfen, wie diese Vorschriften insbesondere im Hinblick auf die Digitalisierung im Verkehrsbereich und die Geschäftsmodelle der "Sharing Economy" modernisiert werden können, ohne die Sicherstellung der Verkehrsangebote im Rahmen der Daseinsvorsorge zu gefährden. Es soll dabei sichergestellt werden, dass die bestehenden arbeits-, sozial- und steuerrechtlichen Anforderungen der gewerblichen Personenbeförderung nicht unterlaufen werden können und durch Veränderungen keine unlauteren Wettbewerbsbedingungen begünstigt werden.

Dieser Bitte ist der AK ÖPV in seiner Sitzung im Dezember 2016 nachgekommen und hat die Einrichtung einer länderoffenen Arbeitsgruppe für eine mögliche Modernisierung aller in Betracht kommenden personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften, einschließlich der Freistellungsverordnung, beschlossen.

In insgesamt vier jeweils zweitägigen AG-Sitzungen wurden Vorschläge zu den Themenbereichen Taxi- und Mietwagenverkehr, Vermittlungsplattformen, alternative Bedienformen, Bestimmung der Betriebskosten, Freistellungsverordnung sowie BOKraft erarbeitet.











anstatt der bislang festgesetzten (starren) Beförderungsentgelte. Damit soll die Möglichkeit geschaffen werden, dass Taxen, beispielsweise in Zeiten geringerer Nachfrage, den festgesetzten Höchstarif auch unterschreiten dürfen. Mit dieser Liberalisierung soll der Taxenverkehr insgesamt attraktiver werden. Den Taxenunternehmen wird damit die Möglichkeit eröffnet, die Auslastung und die Wirtschaftlichkeit ihres Betriebes zu steigern.

Hintergrund dieser Entscheidung ist, dass den Taxen die Möglichkeit eröffnet werden soll, lange Steh- und Wartezeiten durch ein für die Fahrgäste attraktiveres Preisangebot zu verkürzen. Dabei soll der Fahrpreis frei verhandelbar sein und somit dem Kalkulationsrisiko der Unternehmen unterliegen. Durch die bislang geltenden Festpreise haben Taxen derzeit hinsichtlich des Fahrpreises im Pflichtfahrgebiet keinen Verhandlungsspielraum. Im Mietwagenbereich ist es dagegen bereits möglich, vor Fahrtantritt einen Beförderungspreis auszuhandeln. Dem Taxengewerbe wird somit ein wirksames Instrument an die Hand gegeben, um sich gegen die heute regelmäßig günstigeren Fahrpreise im Mietwagenverkehr durch eigene preisliche Maßnahmen, etwa auch im Rahmen von Marketingaktionen, zu wehren und die Attraktivität des Taxenverkehrs zu steigern, um für mehr Fahrgäste, gerade in schwächeren Auslastungszeiten zu werben.

Mit dem Höchstarif soll der Fahrpreis lediglich hinsichtlich der Höhe festgelegt werden, sodass in Zeiten hoher Nachfrage die Fahrpreise gedeckelt sind und der Höchstarif nicht überschritten werden darf.

Die neu eingeführte Obergrenze soll jedoch nicht dazu genutzt werden, die derzeit festgesetzten Beförderungsentgelte deutlich hochzusetzen. Vielmehr sollen sich die Höchstarife an den bisherigen Festsetzungen orientieren.

## **b) Mindesttarif**

Neben der Einführung eines Höchstarifs wird auch die Frage einer Festlegung auf einen Mindesttarif als Untergrenze diskutiert, um einen ruinösen Wettbewerb zu verhindern. Die Festlegung eines Mindesttarifs erscheint jedoch nicht notwendig. Die Überprüfung der Einhaltung des Mindesttarifs ist insbesondere bei Abrechnung eines

frei verhandelten Fahrtpreises schwierig. Es soll daher dem Kalkulationsrisiko der Unternehmer unterliegen, für welchen Preis diese eine Fahrt anbieten. Der Taxenunternehmer ist nicht verpflichtet auf vom Höchsttarif abweichende Tarife einzugehen. Die Beförderungspflicht gilt nur für den Höchsttarif oder wenn sich die beiden Parteien auf einen niedrigeren Tarif geeinigt haben.

Im Ergebnis wird davon ausgegangen, dass auch ohne eine Einführung eines Mindesttarifs in vielen Fällen eine kostendeckende Fahrt durchgeführt wird. Denn die verhandelten Entgelte werden in der Regel über den variablen Kosten der Fahrt liegen und damit einen Deckungsbeitrag zu den Gesamtkosten liefern. Es wird davon ausgegangen, dass sich der Markt entsprechend einspielen wird.

Aufgrund der Einführung von Höchsttarifen muss § 51 Abs. 5 gestrichen und Abs. 1 ergänzt werden. In Absatz 5 wird auf § 39 Abs. 3 PBefG verwiesen, in dem das Verbot der Unter- oder Überschreitung des festgelegten Beförderungstarifs geregelt ist. Durch die Festlegung auf Höchsttarife, die unterschritten werden dürfen, muss dieser Verweis konsequenter Weise gestrichen werden. Es wird daher vorgeschlagen, den Absatz 5 ganz zu streichen und den ersten Absatz des § 51 durch eine Formulierung des Verbots der Überschreitung des Höchsttarifs zu ergänzen.

### **c) Sondervereinbarungen**

Durch die Einführung von Höchsttarifen und damit auch frei verhandelbaren Fahrpreisen können Sondervereinbarungen nicht mehr restriktiv im Sinne des § 51 Abs. 1 Nr. 6, Abs. 2 reglementiert werden. Diese Vorschriften müssen daher gestrichen werden. Aufgrund dieser Anpassung muss, wie oben ausgeführt, § 47 Abs. 4 PBefG angepasst werden.

Die Streichung der Sondervereinbarungen aus dem Gesetz soll jedoch nicht bedeuten, dass solche Vereinbarungen nicht mehr getroffen werden dürfen. Die Festsetzung eines Höchsttarifs bedeutet, dass ein Fahrgast die Beförderung mit der Taxifahrerin / dem Taxifahrer frei aushandeln kann. Davon unberührt bleibt die Möglichkeit, Sondervereinbarungen beispielsweise mit Krankenkassen über

regelmäßig angebotene Beförderungen oder eine Vielzahl von Beförderungen zu treffen. Es wird dabei die Gefahr gesehen, dass durch die Möglichkeit, jederzeit den Höchsttarif bzw. den vereinbarten Sondertarif unterschreiten zu können, sich die Taxiunternehmen bei den Verhandlungen zu Sondervereinbarungen ggf. in einer schwierigen Verhandlungsposition befinden. Dies soll jedoch in Kauf genommen werden, um den Taxiunternehmen überhaupt die Möglichkeit eines frei kalkulierten Sondertarifs zu ermöglichen. Die Taxenunternehmer zeigen bereits heute einen hohen Organisationsgrad in Genossenschaften und Verbänden die eine Verhandlung auf Augenhöhe mit den Großkunden und somit ein „level playing field“ ermöglichen. Mietwagen haben bereits jetzt die Möglichkeit Preise frei zu verhandeln, da diese keinem festgelegten Tarif unterfallen. Es handelt sich somit lediglich um eine Gleichstellung zum Mietwagenverkehr und eine Abschaffung der bisherigen Benachteiligung des Taxenverkehrs.

Des Weiteren wird darauf hingewiesen, dass es bereits übliche Praxis ist, dass die Krankenkassen die Beförderungsleistungen durch Ausschreibungen vergeben. An diesen Ausschreibungen können sich durch die Freigabe der Tarife neben den Mietwagen- auch Taxiunternehmen beteiligen.

Diskutiert wurde auch die Frage, inwieweit eine Regelung zu Sondervereinbarungen nur für den ländlichen Raum geschaffen bzw. erhalten werden sollte. Dies wurde allerdings abgelehnt, da bereits jetzt, durch Mischkonzessionen im Sinne des § 46 Abs. 3 PBefG, ein Unternehmen Sondervereinbarungen als Taxi- oder als Mietwagenbeförderung in Orten unter 50.000 Einwohnern vereinbaren kann. Diese Möglichkeit bleibt auch durch die Streichung der Regelung im § 51 Abs. 1 Nr. 6, Abs. 2 PBefG erhalten.

Durch die Abschaffung der Genehmigungs- und Anzeigepflicht für Sondervereinbarungen findet eine spürbare Reduzierung des bürokratischen Aufwandes und eine deutliche Verwaltungsvereinfachung statt.

#### **d) Anforderungen an ein Fiskaltaxameter**

Aufgrund der Einführung eines Höchsttarifs sowie der Möglichkeit den Fahrpreis frei zu verhandeln, stellt sich die Frage, welche rechtlichen und technischen

Anforderungen an Fiskaltaxameter zu stellen sind, damit diese Tarife für die Eich- und Finanzbehörden nachvollziehbar und kontrollierbar sind.

Zunächst wird zu bedenken gegeben, dass die Möglichkeit, einen Betrag frei einzugeben, Raum für Manipulationen biete. Es besteht jedoch Einigkeit, dass mögliche Manipulationen und rechtswidrige Abrechnungen nicht die Einführung eines Höchsttarifs verhindern dürfen. Zum einen darf die Taxibranche nicht unter Generalverdacht gestellt werden und zum anderen ist eine entsprechende Abrechnungspraxis für Mietwagen bereits vorhanden. Hierbei ist zu beachten, dass durch die verpflichtende Ausstellung einer Rechnung / Quittung eine Nachkontrolle weiterhin möglich ist. Durch den hohen Anteil an Firmenkunden und der Fahrten für die Sozialversicherungsträger besteht für viele Kunden ein Interesse an einer ordnungsgemäßen Abrechnung, sowohl im Taxen- als auch im Mietwagenverkehr. Die grundsätzliche Möglichkeit der nicht ordnungsgemäßen Erfassung wird in vielen Fällen durch die Kunden verhindert.

Auch im Bereich der Barzahlung bestehen Manipulationsrisiken. Dies betrifft allerdings sämtliche Bereiche, in denen Bargeldzahlung möglich ist. Es stellt sich daher die Frage, ob Bargeldzahlung in Taxen generell abgeschafft werden sollte. Dies wird jedoch abgelehnt, da eine generell rechtswidrige Abrechnungspraxis nicht unterstellt werden könne. Es wird allerdings empfohlen, verstärkt auf bargeldlose Zahlungen im Taxibereich zu setzen. Zuschläge für bargeldloses Zahlen sollten daher zukünftig nicht weiter erhoben werden.

Es wird zudem empfohlen, eine Regelung ins PBefG aufzunehmen, mit der die Taxi- und Mietwagenunternehmen verpflichtet werden sollen, gängige bargeldlose Zahlungen zu akzeptieren.

Hinsichtlich der rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen, die ein Fiskaltaxameter erfüllen muss, um sowohl den festgelegten Höchsttarif als auch einen frei ausgehandelten Fahrpreis abbilden zu können, hat die Eichbehörde in Hamburg die folgenden Hinweise abgegeben.

Die gängigen Taxameter können rein technisch so eingestellt werden, dass eine „freie Eingabe“ des Fahrpreises erfolgen kann, welche dann auch entsprechend gespeichert wird. Daher besteht kein Hinderungsgrund für die Einführung eines frei verhandelbaren Tarifs. Es stellt sich allerdings das Problem, dass nicht kontrollierbar ist, ob der eingegebene Preis des Taxifahrers auch derjenige ist, der mit dem Fahrgast abgerechnet wurde. Das ist allerdings bereits heute bei den per Taxameter berechneten Preisen nicht anders. Es besteht die Möglichkeit, vor Fahrtende auf „Kasse“ zu schalten oder aber Fahrten ohne einschalten des Taxameters durchzuführen. Es wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass ein vereinbarter oder per Taxameter berechneter Preis dann auch so abgerechnet wird, vor allem, wenn bargeldlos gezahlt wird.

Eine Übermittlung des abgerechneten Fahrpreises an die Finanzverwaltung sehen die eich- und steuerrechtlichen Regelungen nicht vor, jedoch müssen Taxameter über eine Schnittstelle zur Datenauslesung verfügen.

In Bayern soll die Möglichkeit der Eingabe von mit dem Fahrgast vereinbarten Festpreisen in das Taxameter bereits nach einigen örtlichen Regelungen zum Taxenverkehr möglich sein. In Hamburg wurde ein über das Taxameter per Tastendruck anwählbarer Festpreis von 30 € programmiert, der dann auch vom Gerät genauso wie der strecken- und zeitabhängige Fahrpreis gespeichert wird. Derzeit noch problematisch ist jedoch, dass die gängigen Taxameter lediglich über ein Viertastefeld und keine numerischen Eingabemöglichkeiten verfügen. Derzeit ist nur ein „Durchsteppen“ über diese Tasten möglich. Führende Taxameterhersteller arbeiten aber bereits an Lösungen, die eine gesicherte Eingabe über Zusatzgeräte möglich machen.



## **6. § 51 Abs. 3 PBefG**

*„(3) Bei der Festsetzung der Beförderungsentgelte und -bedingungen sind § 14 Abs. 2 und 3 sowie § 39 Abs. 2 entsprechend anzuwenden.“*

Der Verweis auf § 39 Abs. 2 in diesem Absatz soll konkretisiert werden, indem auf § 39 Abs. 2 Satz 1 PBefG verwiesen werden soll. Hierbei handelt es sich lediglich um eine redaktionelle Änderung.

## **7. § 51 Abs. 4 PBefG**

*„(4) Die ermächtigten Stellen können für einen Bereich, der über den Zuständigkeitsbereich einer die Beförderungsentgelte und -bedingungen festsetzenden Stelle hinausgeht, in gegenseitigem Einvernehmen einheitliche Beförderungsentgelte und -bedingungen vereinbaren.“*

In den Abs. 4 soll zur einheitlichen Anwendung ein Verweis auf Abs. 1 eingefügt werden, um klarzustellen, dass nur solche Beförderungsentgelte und –bedingungen vereinbart werden können, die Abs. 1 entsprechen.

## **8. § 13 Abs. 4, 5 PBefG**

*„(4) Beim Verkehr mit Taxen ist die Genehmigung zu versagen, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, daß durch die Ausübung des beantragten Verkehrs das örtliche Taxengewerbe in seiner Funktionsfähigkeit bedroht wird. Hierbei sind für den Bezirk der Genehmigungsbehörde insbesondere zu berücksichtigen*

- 1. die Nachfrage nach Beförderungsaufträgen im Taxenverkehr,*
- 2. die Taxendichte,*
- 3. die Entwicklung der Ertrags- und Kostenlage unter Einbeziehung der Einsatzzeit,*
- 4. die Anzahl und Ursachen der Geschäftsaufgaben.*

*Zur Feststellung der Auswirkungen früher erteilter Genehmigungen auf die öffentlichen Verkehrsinteressen soll die Genehmigungsbehörde vor der Entscheidung über neue Anträge einen Beobachtungszeitraum einschalten.*

*Der Beobachtungszeitraum soll höchstens ein Jahr seit der letzten Erteilung einer Genehmigung betragen.*

*(5) Bei der Erteilung der Genehmigungen für den Taxenverkehr sind Neubewerber und vorhandene Unternehmer angemessen zu berücksichtigen. Innerhalb der Gruppen sollen die Antragsteller nach der zeitlichen Reihenfolge des Eingangs der Anträge berücksichtigt werden. Ein Antragsteller wird unabhängig vom Zeitpunkt der Antragstellung nachrangig behandelt, wenn er*

- 1. das Taxengewerbe nicht als Hauptbeschäftigung zu betreiben beabsichtigt,*
- 2. sein Unternehmen nicht als Hauptbeschäftigung betrieben hat oder innerhalb der letzten acht Jahre ganz oder teilweise veräußert oder verpachtet hat oder*
- 3. seiner Betriebspflicht nicht ordnungsgemäß nachgekommen ist.*

*Einem Antragsteller darf jeweils nur eine Genehmigung erteilt werden, sofern nicht mehr Genehmigungen erteilt werden können, als Antragsteller vorhanden sind. Die Genehmigung ist Neubewerbern für die Dauer von zwei Jahren zu erteilen; die aus der Genehmigung erwachsenden Rechte und Pflichten dürfen während dieses Zeitraums nicht übertragen werden.“*

Der zweite wesentliche Vorschlag zur Liberalisierung des Taxiverkehrs ist die Aufhebung der Konzessionslimitierung. In Berlin und Hamburg sind die Limitierungen bereits abgeschafft. Die Abschaffung der Konzessionsbeschränkungen in Hamburg wird dabei stets als Positivbeispiel herausgestellt, da nach Freigabe der Taxikonzessionen gleichzeitig die Kontrollen des Taxigewerbes erhöht wurden. Durch diese Maßnahme hat sich der Markt selbst reguliert. Nach einer Erhebung („Vergabepaxis von Taxikonzessionen in Deutschland“, Thorsten Heikler, 2016, Zeitschrift für Verkehrswissenschaften 87,2 S. 91-112) besteht in den überwiegenden Regionen im ländlichen Raum keine Konzessionsbeschränkung für den Taxenverkehr. Die These, dass die Kontingentierung der Versorgungssicherheit im ländlichen Raum dient, kann nicht bestätigt werden.

Aufgrund der Aufhebung der Konzessionsbeschränkungen müssen § 13 Abs. 4, 5 PBefG gestrichen werden. Dieser Schritt kann jedoch nur dann sinnvoll umgesetzt werden, wenn gleichzeitig bei der Genehmigungserteilung die beantragenden Unternehmen entsprechend überprüft werden. Des Weiteren müssten auch die Kontrollen im Bereich der arbeits-, sozial- und steuerrechtlichen Vorschriften, insbesondere der FKS auch während einer laufenden Genehmigung, erhöht werden.

Mischkonzessionen außerhalb des § 46 Abs. 3 PBefG sollen trotz der Freigabe der Taxikonzessionen nicht ermöglicht werden. Auch die Vergabe von Einzelplätzen, wie sie im Bereich der Mietwagen teilweise möglich sind, soll im Taxibereich nicht erlaubt sein.

Hintergrund der Aufhebung der Limitierung von Taxikonzessionen ist, dass es für die Genehmigungsbehörden oft schwierig ist zu bestimmen, welche Anzahl an Taxen zugelassen werden kann, bevor ein ruinöser Wettbewerb entsteht. Um diese Anzahl gerichtsfest festlegen zu können, müssen derzeit oft kostenintensive Gutachten zur Marktsituation der jeweiligen Kommune erstellt bzw. in Auftrag gegeben werden. Einschätzungen der Genehmigungsbehörden ohne ein entsprechendes Gutachten hielten der gerichtlichen Überprüfung, wenn ein Konkurrenzunternehmen Klage erhoben hatte, oft nicht stand. Zusätzlich bestehen gerade bei stark schwankender Nachfrage aufgrund von Großereignissen (Messen, Festivals etc.) große Schwierigkeiten, eine geeignete Höhe für die Kontingentierung zu bestimmen. Dies führt regelmäßig zu einer Knappheit bei diesen Ereignissen und einer zu hohen Anzahl von Genehmigungen abseits der Veranstaltungen. Daneben werden in jüngerer Zeit vermehrt verfassungsrechtliche Bedenken gegen eine Kontingentierung im Taxengewerbe hervorgebracht.

Durch die Limitierung von Taxikonzessionen wurden bestehende Genehmigungen insbesondere in Ballungsräumen zu Handelsobjekten zu hohen Preisen. Diese Möglichkeit würde durch die Freigabe der Konzessionen abgeschafft. Ein solches „Geschäftsmodell“ wird als wenig schützenswert erachtet. Gerade jungen Unternehmen mit frischen Ideen ist aufgrund der hohen finanziellen Aufwendungen für den Erwerb einer Taxigenehmigung häufig der Marktzugang verwehrt. Dies kann



















## V. Vermittlungsplattformen

Derzeit agieren so genannte Vermittlungsplattformen auf dem Taxi- und Mietwagenmarkt, bei denen Beförderungen ausschließlich vermittelt, die Fahrten selbst von anderen Unternehmern durchgeführt werden. Kritisch gesehen wird, dass diese Vermittlungsplattformen im Regelfall (vorbehaltlich der offenen gerichtlichen Verfahren gerade auf europäischer Ebene) nicht den Vorschriften des PBefG unterfallen, da sie die Beförderungen selbst nicht durchführen. Daher haben die nach PBefG zuständigen Behörden derzeit keine Möglichkeit, die Anbieter der Vermittlungsplattformen beispielsweise hinsichtlich der Umsatzzahlen zu kontrollieren. Auch in anderen gesetzlichen Vorschriften bestehen keine entsprechenden Regelungen zu dieser Art Geschäftsmodell. Es stellt sich deshalb die Frage, wie beispielsweise die Anzahl der Vermittlungen kontrolliert werden kann, um auch die Anzahl der ausgeführten Beförderungen durch die Unternehmen einzuschätzen.

Es wird daher empfohlen, dass Vermittlungsplattformen zu einer Mitarbeit verpflichtet werden. In welchem Gesetz eine entsprechende Verpflichtung zur Mitarbeit aufgenommen werden sollte, kann nicht abschließend geklärt werden. In Frage kommen beispielsweise das PBefG, die GewO oder das Steuerrecht.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Genehmigungsbehörden eine entsprechende Finanzkontrolle nicht durchführen könnten, die gewonnenen Informationen wären insbesondere für die Steuer- und Sozialbehörden von größerem Interesse.

Zudem wären durch diese Vermittlungsdaten die an Haltepunkten oder im „Winkeverkehr“ angenommenen Taxifahrten nicht erfasst.

Hier handelt es sich jedoch nicht um ein spezielles Problem der Personenbeförderung, sondern ein allgemeines Phänomen der Vermittlung von Dienstleistungen durch weltweite Plattformen. Auch bei der Vermittlung von Vermietungen oder Arbeitsaufträgen wäre ab einer gewissen Mindesthöhe / Bagatellgrenze eine Verpflichtung zur automatisierten Mitteilung der Höhe der regelmäßig vermittelten Aufträge an die Steuer- und Sozialbehörden durch die

entsprechenden Bundesbehörden zu prüfen, um die Einhaltung der Steuer- und Sozialversicherungspflichten wirksam zu gewährleisten

## **VI. Flexible Bedienformen**

Vor dem Hintergrund der Beschlussfassung der GKVS zu den personenbeförderungsrechtlichen Grundlagen für flexible Bedienformen im September 2014 sowie einer Abfrage bei den Genehmigungsbehörden der Länder ist festzustellen, dass alle bisher eingerichteten flexiblen Bedienformen genehmigungsrechtlich abgebildet werden konnten.

Je nach Ausgestaltung der genehmigungspflichtigen flexiblen Bedienformen ist eine Genehmigung entweder als Linienverkehr oder als Gelegenheitsverkehr in Verbindung mit § 2 Abs. 6 PBefG erforderlich. Ein grundlegender Änderungsbedarf besteht daher nicht.

Die Förderung von als Gelegenheitsverkehr ausgestalteten flexiblen Bedienformen zu gewährleisten, ist durch eine Änderung der ÖPNV-Gesetze der Länder ohne weiteres möglich und von diesen zu prüfen. NRW hat beispielsweise mit der jüngsten Änderung des ÖPNVG NRW den ÖPNV-Begriff um den Linienverkehr ergänzende, ersetzende oder verdichtende Gelegenheitsverkehre (§ 1 Abs. 2 Satz 1 ÖPNVG NRW) erweitert.

Kritisch bleibt dabei allerdings, dass bei einer Genehmigung einer flexiblen Bedienform als Gelegenheitsverkehr in Verbindung mit § 2 Abs. 6 PBefG der ermäßigte Umsatzsteuersatz nicht zur Anwendung kommt und dadurch die Leistung verteuert wird.

Vom Aufgabenträger gewünschte und ggfs. im Nahverkehrsplan verankerte Verkehre der flexiblen Bedienformen sollten unabhängig von ihrer nach geltendem Recht vorzunehmenden Zuordnung zum Linien- oder Gelegenheitsverkehr dem ermäßigten Umsatzsteuersatz unterfallen, wenn sie den ÖPNV ergänzen, ersetzen oder erweitern.

Dazu sollte vorrangig § 12 Abs. 2 Nr. 10 UStG um die Verkehrsarten erweitert werden, die in § 8 Abs. 2 PBefG genannt sind. Allerdings kann hier nicht

eingeschätzt werden, ob eine Änderung des § 12 Abs. 2 Nr. 10 UStG vom Bundesfinanzministerium mitgetragen würde und damit Aussicht auf Erfolg hätte.

Alternativ könnten vom Aufgabenträger gewünschte und ggfs. im Nahverkehrsplan verankerte Verkehre der flexiblen Bedienformen, wenn sie den ÖPNV ergänzen, ersetzen oder erweitern, durch eine Änderung des PBefG als Linienverkehr eingeordnet werden. Hierzu wird die folgende Formulierung, die im § 2 Abs. 6 Satz 2 PBefG verankert werden könnte, vorgeschlagen:

„Den Linienverkehr nach § 42 nach Bedarf verdichtende, ergänzende oder ersetzende Beförderungen im öffentlichen Personennahverkehr sind abweichend von Satz 1 stets dem Linienverkehr nach § 42 zuzuordnen, soweit die ausschließliche Anwendung verbundener Beförderungstarife und Beförderungsbedingungen Bestandteil der Genehmigung ist.“

Mit dieser Formulierung könnte die Möglichkeit geschaffen werden, dass solche Verkehre selbst dann dem Linienverkehr zugeordnet werden, wenn sie nach der Gesamtbetrachtung im derzeitigen Rechtsrahmen eher dem Gelegenheitsverkehr zuzuordnen wären. Dies steht unter der Bedingung, dass für diese Verkehre verbundene Beförderungstarife und Beförderungsbedingungen gelten. Von einem direkten Bezug auf einen Nahverkehrsplan wurde abgesehen, da es in einigen Regionen keinen Nahverkehrsplan gibt.

Durch die Zuordnungsmöglichkeit zu den Linienverkehren, mit der die Zuordnung zum Gelegenheitsverkehr nur noch in Ausnahmefällen erfolgen würde, würde der öffentliche Personennahverkehr im Sinne des § 8 Abs. 1 PBefG sehr weit ausgelegt. Zudem würde die Regelung des § 8 Abs. 2 PBefG nicht mehr notwendig erscheinen.

Flexible Bedienformen sollen nach § 2 Abs. 6 PBefG der Verkehrsart zugeordnet werden, von der zumindest die wesentlichen Merkmale erfüllt sind. Die durch den Formulierungsvorschlag intendierte Zuordnungsprivilegierung zum Linienverkehr könnte daher als systemwidrig gewertet werden.

## **VII. Betriebskosten i.S.d. § 1 Abs. 2 PBefG**

### *„§ 1 PBefG*

*(2) Diesem Gesetz unterliegen nicht Beförderungen*

*1. mit Personenkraftwagen, wenn diese unentgeltlich sind oder das Gesamtentgelt die Betriebskosten der Fahrt nicht übersteigt; (...)*“

Weitere Schwierigkeiten bestehen aus Sicht der Genehmigungsbehörden bei der Begrifflichkeit der Betriebskosten im Sinne des § 1 Abs. 2 PBefG, wonach Beförderungen bestimmt werden, die nicht dem PBefG unterliegen. Es wurde diskutiert, wie die Betriebskosten genauer bestimmt werden können, um Abgrenzungsschwierigkeiten zukünftig möglichst auszuschließen.

Es wird vorgeschlagen, in den § 1 Abs. 2 PBefG eine dynamische Verweisung auf die Höhe der Wegstreckenentschädigung im Sinne des § 9 Abs. 1 S. 3 Nr. 4 S. 2 Einkommensteuergesetzes (EStG) aufzunehmen. Dadurch wird eine Abgrenzung anhand eines näher bestimmbareren Bagatellbetrages von derzeit 0,30 Euro pro Kilometer ermöglicht. Bei Änderungen dieses Betrags im EStG, müsste aufgrund der dynamischen Verweisung das PBefG nicht erneut angepasst werden.



## **VIII. Verordnung über die Befreiung bestimmter Beförderungsfälle von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (Freistellungsverordnung – FrStllgV)**

Die Freistellungsverordnung erfasst Beförderungsfälle, die im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht besonders ins Gewicht fallen und wegen ihrer Bedeutung nicht genehmigungspflichtig sind. Sie ist auf Grundlage des § 57 Abs. 1 Nr. 8 PBefG erlassen worden.

Die FrStllgV soll grundsätzlich erhalten bleiben, um einige Beförderungsfälle weiterhin von den Vorschriften des PBefG befreien zu können. Eine Überprüfung der einzelnen Tatbestände der FrStllgV führt jedoch zu teils umfänglichem Anpassungsbedarf.

Die Frage, inwieweit die in der Verordnung zu regelnden Tatbestände noch von der Ermächtigungsgrundlage des § 57 Abs. 1 Nr. 8 PBefG in der derzeitigen Fassung erfasst sind, soll durch eine entsprechende Datenabfrage geklärt werden. Daher wurden zunächst mögliche Freistellungstatbestände unabhängig vom Umfang der Verkehre identifiziert.

### **1. Mittelbarer wirtschaftlicher Vorteil i.S.d. § 1 Abs. 1 S. 2 PBefG**

„§ 1

*(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.“*

Beförderungen können nur dann von den Vorschriften des PBefG freigestellt werden, wenn für diese kein Entgelt entrichtet wird. Gemäß § 1 Abs. 1 S. 1 PBefG unterliegt die entgeltliche und geschäftsmäßige Beförderung den Vorschriften des PBefG. Nach § 1 Abs. 1 S. 2 PBefG sind als Entgelt auch wirtschaftliche Vorteile anzusehen, die mittelbar für die Wirtschaftlichkeit einer auf diese Weise geförderten Erwerbstätigkeit erstrebt werden.



































das Fahrpersonal. Im Falle eines Verstoßes könnten somit gegen den Unternehmer und den Fahrer rechtliche Schritte eingeleitet werden.

### **3. § 6 BOKraft**

*„Der Unternehmer hat der Genehmigungsbehörde unverzüglich mitzuteilen*

- 1. Betriebsvorkommnisse, die ein öffentliches Aufsehen erregen,*
- 2. Unfälle, bei denen ein Mensch getötet oder schwer verletzt worden ist,*
- 3. Betriebsstörungen im Obusverkehr und im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen, die voraussichtlich länger als 24 Stunden dauern.“*

Es wurde diskutiert, ob eine Meldeverpflichtung nach Nr. 2 für Unfälle, bei denen ein Mensch getötet oder schwer verletzt worden ist, für das PBefG Light gelten soll. Dies wurde abgelehnt, da davon auszugehen ist, dass die entsprechenden Behörden über die Meldesysteme der Polizei von solchen Unfällen Kenntnis erlangen. Eine zusätzliche Meldung wird somit als entbehrlich erachtet.

### **4. §§ 7, 8, 9 BOKraft**

*„§ 7 Grundregel*

*Das im Fahrdienst eingesetzte Betriebspersonal hat die besondere Sorgfalt anzuwenden, die sich daraus ergibt, daß ihm Personen zur Beförderung anvertraut sind.*

*§ 8 Verhalten im Fahrdienst*

*(1) Das Betriebspersonal, das im Fahrdienst oder zur Bedienung von Fahrgästen eingesetzt ist, hat sich rücksichtsvoll und besonnen zu verhalten.*

*(2) Im Obusverkehr sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach § 42 PBefG ist die nächste Haltestelle rechtzeitig anzukündigen.*

*(2a) Im Verkehr mit Kraftomnibussen hat der Fahrzeugführer dafür zu sorgen, daß den Fahrgästen durch Informationseinrichtungen (§ 21 Abs. 2) angezeigt wird, wann Sicherheitsgurte anzulegen sind. Vor Fahrtantritt hat der Fahrzeugführer die*

*Fahrgäste auf die Pflicht zum Anlegen von Sicherheitsgurten hinzuweisen, soweit eine solche Pflicht besteht.*

*(3) Im Obusverkehr sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen ist dem im Fahrdienst eingesetzten Betriebspersonal untersagt,*

*1. während des Dienstes und der Dienstbereitschaft alkoholische Getränke oder andere die dienstliche Tätigkeit beeinträchtigende Mittel zu sich zu nehmen oder die Fahrt anzutreten, obwohl es unter der Wirkung solcher Getränke oder Mittel steht,*

*2. (weggefallen)*

*3. beim Lenken des Fahrzeugs Fernsehrundfunkempfänger zu benutzen,*

*4. während der Beförderung von Fahrgästen Übertragungsanlagen, Tonrundfunkempfänger oder Tonwiedergabegeräte zu anderen als betrieblichen oder Verkehrsfunk-Hinweisen zu benutzen,*

*5. sich beim Lenken des Fahrzeugs zu unterhalten.*

*(4) Im Gelegenheitsverkehr mit Kraftomnibussen finden die Vorschriften des Absatzes 3 Nr. 1, 3 und 5 entsprechende Anwendung.*

*(5) Im Taxen- und Mietwagenverkehr sowie im sonstigen Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen finden die Vorschriften des Absatzes 3 Nr. 1 und 3 entsprechende Anwendung.*

#### *§ 9 Verhalten bei Krankheit*

*(1) Mitglieder des im Fahrdienst oder zur Bedienung von Fahrgästen eingesetzten Betriebspersonals dürfen diese Tätigkeit nicht ausüben, solange sie oder Angehörige ihrer häuslichen Gemeinschaft an einer in § 34 Abs. 3 Nr. 2, 4, 6, 8, 11 des Infektionsschutzgesetzes vom 20. Juli 2000 (BGBl. I S. 1045) genannten Krankheit leiden, es sei denn, sie weisen durch ärztliches Zeugnis nach, daß keine Gefahr einer Übertragung der Krankheit besteht.*

*(2) Hat ein Fahrzeugführer eine Krankheit, die seine Eignung beeinträchtigt, ein Fahrzeug sicher im Verkehr zu führen, so darf er keine Fahrten ausführen.*

*(3) Erkrankungen nach den Absätzen 1 und 2 sind dem Unternehmer unverzüglich anzuzeigen.“*

Die Regelungen der §§ 7 - 9 sollen für das PBefG Light gelten und daher in den Normenkatalog des § 1 Abs. 2 BOKraft aufgenommen werden. Dabei soll § 8 Abs. 3 Nr. 5 BOKraft nicht für das PBefG Light gelten, ohne darauf explizit im § 1 Abs. 2

BOKraft hinzuweisen. Dies wird durch § 8 Abs. 5 klargestellt, wonach für Taxen- und Mietwagen sowie sonstigen Gelegenheitsverkehr lediglich die Regelungen der Nrn. 1-3 im Abs. 3 gelten.

Des Weiteren wird empfohlen, § 8 BOKraft an die heutigen technischen Entwicklungen anzupassen und entsprechend zu ändern.

## **5. §§ 14, 15 BOKraft**

### *„§ 14 Verhalten der Fahrgäste*

*(1) Die Fahrgäste haben sich bei der Benutzung der Betriebsanlagen und Fahrzeuge so zu verhalten, wie es die Sicherheit und Ordnung des Betriebs und die Rücksicht auf andere Personen gebieten. Anweisungen des Betriebspersonals ist zu folgen.*

*(2) Den Fahrgästen ist insbesondere untersagt,*

*1. in Obussen und Kraftomnibussen sich mit dem Fahrzeugführer während der Fahrt zu unterhalten,*

*2. die Türen während der Fahrt eigenmächtig zu öffnen,*

*3. Sicherungseinrichtungen mißbräuchlich zu betätigen,*

*4. Gegenstände aus dem Fahrzeug zu werfen oder hinausragen zu lassen,*

*5. während der Fahrt auf- oder abzuspringen,*

*6. ein als besetzt bezeichnetes Fahrzeug zu betreten,*

*7. ein Fahrzeug zu betreten oder zu verlassen, wenn die bevorstehende Abfahrt angekündigt ist oder die Türen geschlossen werden,*

*8. (weggefallen)*

*9. Tonrundfunk- oder Fernsehrundfunkempfänger sowie Tonwiedergabegeräte zu benutzen.*

*(3) Im Obusverkehr sowie im Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen sind die Fahrgäste außerdem verpflichtet,*

*1. die Fahrzeuge nur an den Haltestellen zu betreten und zu verlassen; Ausnahmen bedürfen der Zustimmung des Betriebspersonals,*

*2. zügig ein- und auszusteigen und dabei die besonders gekennzeichneten Türen zu benutzen,*

*3. Durchgänge sowie Ein- und Ausstiege freizuhalten,*

*4. sich im Fahrzeug stets einen festen Halt zu verschaffen,*

5. sie begleitende Kinder sorgfältig zu beaufsichtigen und dafür zu sorgen, daß Kinder nicht auf den Sitzplätzen knien oder stehen.

(4) Verletzt ein Fahrgast trotz Ermahnung die ihm obliegenden Pflichten nach den Absätzen 1 bis 3, kann er von der Beförderung ausgeschlossen werden.

#### § 15 Beförderung von Sachen

(1) Der Fahrgast hat Sachen (Handgepäck, Reisegepäck, Kinderwagen) so unterzubringen und zu beaufsichtigen, daß die Sicherheit und Ordnung des Betriebs durch sie nicht gefährdet und andere Fahrgäste nicht belästigt werden können. Satz 1 gilt auch für Tiere; sie dürfen nicht auf Sitzplätzen untergebracht werden. Durchgänge sowie Ein- und Ausstiege sind freizuhalten.

(2) Von der Beförderung sind gefährliche Stoffe und gefährliche Gegenstände ausgeschlossen, insbesondere

1. explosionsfähige, leicht entzündliche, radioaktive, übelriechende oder ätzende Stoffe,

2. unverpackte oder ungeschützte Sachen, durch die Fahrgäste verletzt werden können,

3. Gegenstände, die über die Wagengrenzung hinausragen.

(3) § 14 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 4 ist anzuwenden.“

Es wird diskutiert, ob die §§ 14, 15 für das PBefG Light Anwendung finden sollten, da sich ggf. Haftungsfragen aufgrund der Verhaltensweise der Fahrgäste ergeben könnten. Im Ergebnis sollen diese nicht in den Normenkatalog des § 1 Abs. 2 BOKraft aufgenommen werden, da im Regelfall die Fahrgäste den Fahrern bzw. Unternehmern bekannt sind.

## 6. §§ 16, 17 BOKraft

### „§ 16 Anzuwendende Vorschriften

Für Bau, Ausrüstung und Beschaffenheit der Fahrzeuge gelten neben den auf Grund des Straßenverkehrsgesetzes erlassenen Verordnungen die Vorschriften dieser Verordnung. Für Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr und Transitverkehr (§§ 52 und 53 des Personenbeförderungsgesetzes) mit Staaten außerhalb der

*Europäischen Union können abweichend von Satz 1 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Umweltverträglichkeit besondere Anforderungen gestellt werden, die den in der Europäischen Union geltenden Vorschriften entsprechen.*

#### *§ 17 Zulässige Fahrzeuge*

*Die der Personenbeförderung dienenden Fahrzeuge müssen mindestens zwei Achsen und vier Räder haben.“*

Die §§ 16, 17 sollen für das PBefG Light gelten, da sie Mindestanforderungen an die eingesetzten Fahrzeuge stellen. Beide Vorschriften sollen auch weiterhin unverändert für Taxen- und Mietwagen gelten.

### **7. §§ 18, 19 BOKraft**

#### *„§ 18 Ausrüstung*

*Beim Einsatz der Fahrzeuge ist die Ausrüstung den jeweiligen Straßen- und Witterungsverhältnissen anzupassen. Wenn es die Umstände angezeigt erscheinen lassen, sind Winterreifen, Schneeketten, Spaten und Hacke sowie Abschleppseil oder -stange mitzuführen.*

#### *§ 19 Beschaffenheit und Anbringung von Zeichen und Ausrüstungsgegenständen*

*Zeichen und Ausrüstungsgegenstände an oder im Fahrzeug müssen so beschaffen und angebracht sein, daß niemand gefährdet oder behindert wird.“*

Es wird angeregt, bei der Überarbeitung der Vorschriften der BOKraft zu prüfen, ob diese Vorschriften noch beibehalten oder im Rahmen einer Normenbereinigung gestrichen werden sollten, da entsprechende Regelungen straßenverkehrsrechtlich geregelt sein könnten. Sofern entsprechende Vorschriften im Straßenverkehrsrecht bereits geregelt sind, besteht keine Notwendigkeit, diese in der BOKraft und eine entsprechende Anwendung für das PBefG Light zu regeln. Falls durch eine Streichung eine Regelungslücke entstehen würde, müssten die §§ 18, 19 erhalten und für das PBefG Light entsprechend geregelt werden.

## **8. § 25 Abs. 1 BOKraft**

*„(1) Taxen und Mietwagen müssen mindestens auf der rechten Längsseite zwei Türen haben.“*

Es wurde diskutiert, ob das Erfordernis von zwei Türen auf der rechten Längsseite erhalten bleiben soll. Diese Vorschrift soll weiter aufrechterhalten werden. Ausnahmen hiervon können wie bisher im Einzelfall genehmigt werden, sodass man sich neuen Entwicklungen von Fahrzeugen, die beispielsweise mit nur einer (sehr langen) Tür konzipiert sind, nicht verschließen würde. Allerdings bleibt es so bei einer Einzelfallentscheidung und keiner generellen Zulassung. Für Fahrzeugentwickler würde ein genereller Verzicht auf eine zweite Tür zwar eine größere Planungssicherheit bedeuten. Auf Seiten der Länder überwiegt aber der Sicherheitsaspekt im Falle eines Unfalls, wenn schneller Zugang zu der hinteren Sitzreihe notwendig ist.

Aufgrund des Sicherheitsgedankens im Falle eines Unfalls soll § 25 Abs. 1 BOKraft auch für das PBefG Light gelten.

Die Möglichkeit, für bestimmte neue Fahrzeugmodelle, wie sie derzeit in Projekten getestet werden, einheitliche Voraussetzungen für eine bundesweite Ausnahme festzusetzen, besteht für das BMVI bereits schon heute in § 43 Abs. 2 BOKraft.

## **9. § 25 Abs. 2 BOKraft**

*„(2) Taxen und Mietwagen müssen mit einer Alarmanlage versehen sein, die vom Sitz des Fahrzeugführers aus in Betrieb gesetzt werden kann. Die Alarmanlage muß die Hupe zum Tönen in Intervallen und die Scheinwerfer sowie die hinteren Fahrtrichtungsanzeiger zum Blinken bringen. Zusätzlich kann das Taxenschild nach § 26 Abs. 1 Nr. 2 - auch mittels eingebauter roter Leuchtdioden - zum Blinken gebracht werden.“*

Für Mietwagen soll die Vorschrift nicht mehr gelten, da diese keine unbekannte Laufkundschaft bedienen. Mietwagen müssen im Regelfall vor Fahrtantritt bestellt werden, sodass zumindest einige Daten der Fahrgäste identifizierbar sind. Gleiches gilt für Beförderungen nach dem PBefG Light.

Für Taxen soll die gesamte Vorschrift weiterhin gelten. Diskutiert wurde, ob die Notwendigkeit aller genannten Voraussetzungen der Alarmanlage, insbesondere die Hupe zum Tönen in Intervallen, noch gegeben ist. Dies wurde mehrheitlich bejaht. Es wird befürchtet, dass bei weniger strengen Anforderungen an eine Alarmanlage künftig aus Kostengründen günstigere Modelle, die keinen vergleichbaren Schutz für das Fahrpersonal gewährleisten, eingesetzt werden könnten. Zudem werden durch diese Anforderungen die Unternehmer auch nicht daran gehindert, zusätzliche - beispielsweise stille oder andere digitale - Alarmer einzusetzen.

#### **10. § 25 Abs. 3 BOKraft**

*„(3) Taxen und Mietwagen können mit einer Trennwand ausgerüstet sein, die zum Schutz des Fahrzeugführers ausreichend kugelsicher ist. Die Trennwand soll entweder zwischen den Vorder- und Rücksitzen angebracht sein oder den Sitz des Fahrzeugführers von den Fahrgastplätzen abteilen; sie darf versenkbar oder so beschaffen sein, daß ein Teil seitlich verschoben werden kann.“*

§ 25 Abs. 3 BOKraft soll unverändert erhalten bleiben.

#### **11. § 26 BOKraft**

*„(1) Taxen müssen kenntlich gemacht sein*

*1. durch einen hell-elfenbein-farbigen Anstrich; als Farbton ist zu wählen RAL 1015 des Farbtonregisters RAL 840 HR des Ausschusses für Lieferbedingungen und Gütesicherung (RAL) beim Deutschen Normenausschuß,*

*2. durch ein auf dem Dach der Taxe quer zur Fahrtrichtung angebrachtes, von innen beleuchtbares, auf der Vorderseite und auf der Rückseite mit der Aufschrift "Taxi"*















