

Das PBefG in der Verwaltungspraxis

Die neuen Möglichkeiten im Gelegenheitsverkehr

Leitfaden





Auf die Genehmigungsbehörden kommt es an

am 1. August 2021 tritt die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in Kraft. In den vorausgegangenen intensiven Beratungen in Bundestag und Bundesrat wurde dieses Gesetz immer wieder als „Grundgesetz der Mobilität“ bezeichnet. Damit wird seine elementare Bedeutung für die Gestaltung des Mobilitätsmarkts gewürdigt. Wirksam wird das „Grundgesetz der Mobilität“ durch konkretes Verwaltungshandeln vor Ort: Es sind die Genehmigungsbehörden, die das Gesetz anwenden und mit ihrem Handeln das Gesetz mit Leben füllen.

Grundgesetz
der Mobilität

Im Gelegenheitsverkehr hat der Gesetzgeber mit der Novelle zwei elementare Weichenstellungen vorgenommen. Erstens schafft er mit dem „gebündelten Bedarfsverkehr“ eine neue Form des Gelegenheitsverkehrs mit eigenen Rechten und Pflichten, die Taxi und Mietwagen ergänzt und dauerhaft genehmigungsfähig ist. Einige der Verkehre, die bislang nach § 2 Abs. 6 PBefG (typenähnliche Genehmigung) oder § 2 Abs. 7 PBefG (Experimentierklausel) genehmigt wurden, bekommen damit einen eigenen, spezifischen Rahmen. Zweitens stärkt der Gesetzgeber mit dem neuen PBefG die kommunale Eigenverantwortung vor Ort. Mit einer Vielzahl und Vielfalt von Kann-Bestimmungen soll das bundesweit gültige Gesetz ausreichend Spielraum schaffen, auf unterschiedliche Gegebenheiten vor Ort einzugehen. Hierzu zählt auch und insbesondere das Dämpfen einer Flut von App-vermittelten Mietwagen in einzelnen Städten, die taxiähnlichen Verkehr anbieten. Das alles schafft neue Möglichkeiten, bringt aber auch eine neue Verantwortung. Und wieder sind es die Genehmigungsbehörden, die hier an entscheidender Stelle wirken.

Taxi,
Mietwagen,
gebündelter
Bedarfs-
verkehr

Kommunale
Eigenver-
antwortung

Flut von
App-
Mietwagen

Auf die Genehmigungsbehörden kommt es an. Das Gesetz gibt den Genehmigungsbehörden neue Möglichkeiten zur Gestaltung des Gelegenheitsverkehrs. Ihnen soll dieser Leitfaden ein Hilfsmittel sein, dieser neuen Verantwortung gerecht zu werden.

Behörden

Inhaltsverzeichnis

1. Verkehr mit Taxen

- Muss die Genehmigungsbehörde jetzt Festpreise und Mindest- und Höchstpreise in die Tarifordnung aufnehmen?
- Können Tarifordnungen auch weiterhin Wochenend- oder Nachttarife vorsehen?
- Können Tarifordnungen auch weiterhin Festpreise für bestimmte Wegstrecken vorsehen?
- Wann sollte die Genehmigungsbehörde handeln?
- Wann sollten Festpreise ermöglicht werden?
- Wie muss ein Festpreis bestimmt sein?
- Wie muss ein Festpreis für bestimmte Wegstrecken bestimmt sein?
- Wie ist ein Festpreis für bestimmte Wegstrecken zu kalkulieren?
- Wie muss ein Festpreis für Fahrten auf vorherige Bestellung bestimmt sein?
- Wie ist ein Festpreis für Fahrten auf vorherige Bestellung zu kalkulieren?
- Wann sollte ein Tarifkorridor (Mindest- und Höchstpreise) eingeführt werden?
- Wie muss ein Tarifkorridor bestimmt sein?
- Wie sollte ein Mindestpreis bestimmt sein?
- Wie sollte ein Höchstpreis bestimmt sein?
- Welche Taxiunternehmen müssen barrierefreie Fahrzeuge anbieten?
- Kann von den Vorgaben zur Barrierefreiheit abgewichen werden?
- Müssen Unternehmen, die bereits über 20 Fahrzeuge betreiben und die neuen Vorgaben der Barrierefreiheit bislang nicht erfüllen, diese sofort umsetzen?
- Kann die Genehmigungsbehörde Emissionswerte für Taxen bestimmen?
- Muss die Genehmigungsbehörde Emissionswerte für Taxen bestimmen?
- Wann sollte die Genehmigungsbehörde Emissionswerte für Taxen bestimmen?

Inhaltsverzeichnis

2. Verkehr mit Mietwagen

- Muss die Genehmigungsbehörde Mindestentgelte für den Mietwagenverkehr festlegen?
- Kann die Genehmigungsbehörde Mindestentgelte für den Mietwagenverkehr festlegen?
- Wann sollte die Genehmigungsbehörde Mindestentgelte für den Mietwagenverkehr festlegen?
- Woran sollte sich ein Mindestentgelt für Mietwagen bemessen?
- Unter welchen Voraussetzungen stehen der Genehmigungsbehörde zusätzliche Steuerungsinstrumente zu Verfügung?
- Welche zusätzlichen Steuerungsinstrumente gibt es?
- Kann die Genehmigungsbehörde eine Vorausbuchungsverpflichtung für Mietwagen einführen?
- In welchen Städten kommt die Genehmigung von weiteren Abstellorten in Betracht?
- Muss die Genehmigungsbehörde einen anderen Abstellort genehmigen?
- Unter welchen Voraussetzungen darf die Genehmigungsbehörde weitere Abstellorte genehmigen?
- Welche Regelungen sind für weitere Abstellorte zu treffen?
- Kann die Genehmigungsbehörde Emissionswerte für Mietwagen bestimmen?
- Muss die Genehmigungsbehörde Emissionswerte für Mietwagen bestimmen?
- Wann sollte die Genehmigungsbehörde Emissionswerte für Mietwagen bestimmen?
- Müssen Mietwagen-Unternehmen barrierefreie Fahrzeuge anbieten?

Inhaltsverzeichnis

3. Gebündelter Bedarfsverkehr

- Was ist gebündelter Bedarfsverkehr?
- Muss beantragter gebündelter Bedarfsverkehr genehmigt werden?
- Unter welchen Voraussetzungen kann die Genehmigung für gebündelten Bedarfsverkehr versagt werden?
- Ist eine Prüfung der Verkehrseffizienz erforderlich, wenn ein gebündelter Bedarfsverkehr mit (lokal) emissionsfreien Fahrzeugen betrieben werden soll?
- Ist die Prüfung der Verkehrseffizienz erforderlich in Bereichen, in denen es bislang keinen oder zu wenig Busse und Bahnen gibt?
- Was ist eine Bündelungsquote?
- Muss die Genehmigungsbehörde eine Bündelungsquote vorgeben?
- Wie sollte eine Bündelungsquote bestimmt sein?
- Welche Regelungen muss die Genehmigungsbehörde treffen?
- Welche zusätzlichen Steuerungsmöglichkeiten gibt es für den gebündelten Bedarfsverkehr?
- Welche Vorgaben zur zeitlichen und räumlichen Beschränkung sind geeignet?
- Wie sollte ein Mindestpreis bestimmt sein?
- Wann sollten Höchstpreise eingeführt werden?
- Wie sollte ein Höchstpreis bestimmt sein?
- Welche Unternehmen des gebündelten Bedarfsverkehrs müssen barrierefreie Fahrzeuge anbieten?
- Kann die Genehmigungsbehörde Emissionswerte für Fahrzeuge im gebündelten Bedarfsverkehr bestimmen?
- Was passiert mit typenähnlichen Verkehren nach § 2 Abs. 6 PBefG?
- Was passiert mit nach der Experimentierklausel zugelassen Verkehren nach § 2 Abs. 7 PBefG?

Inhaltsverzeichnis

4. Vermittler

- Ist die (reine) Vermittlung bei der Genehmigungsbehörde genehmigungspflichtig?
- Wann ist ein Vermittler auch Beförderer?
- Was ist zu tun, wenn ein Vermittler & Beförderer seine Dienste ohne Genehmigung anbietet?



Verkehr mit Taxen

Der Verkehr mit Taxen unterliegt auch weiterhin aufgrund seiner überragenden Bedeutung für die Daseinsvorsorge als Teil des ÖPNV besonderen Verpflichtungen, wie der Betriebs-, Beförderungs-, und Tarifpflicht. Der Gesetzgeber bekennt sich mit der Novelle des PBefG zu dieser herausgehobenen Stellung des Taxis und bestätigt insoweit die höchstrichterliche Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts. Neu geschaffen wird mit der Novelle die Möglichkeit, vor Ort mehr Flexibilität beim Taxitarif zuzulassen, sofern und soweit dies mit den Zielen des Gesetzes vereinbar ist. Beförderungen zu Festpreisen sowie ein Tarifkorridor mit Mindest- und Höchstpreisen wird grundsätzlich ermöglicht.

Taxi =
Daseins-
vorsorge

Betriebs-
pflicht

Beförderungs-
pflicht

Tarifpflicht

§ 47 Verkehr mit Taxen

(1) Verkehr mit Taxen ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, die der Unternehmer an behördlich zugelassenen Stellen bereithält und mit denen er Fahrten zu einem vom Fahrgast bestimmten Ziel ausführt. Der Unternehmer kann Beförderungsaufträge auch während einer Fahrt oder am Betriebssitz entgegennehmen.

(2) Taxen dürfen nur an behördlich zugelassenen Stellen und in der Gemeinde bereitgehalten werden, in der der Unternehmer seinen Betriebssitz hat. Fahrten auf vorherige Bestellung dürfen auch von anderen Gemeinden aus durchgeführt werden. Die Genehmigungsbehörde kann im Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden das Bereithalten an behördlich zugelassenen Stellen außerhalb der Betriebssitzgemeinde gestatten und einen größeren Bezirk festsetzen.

(3) Die Landesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung den Umfang der Betriebspflicht, die Ordnung auf Taxenständen sowie Einzelheiten des Dienstbetriebs zu regeln. Sie kann die Ermächtigung durch Rechtsverordnung übertragen. In der Rechtsverordnung können insbesondere Regelungen getroffen werden über

1. das Bereithalten von Taxen in Sonderfällen einschließlich eines Bereitschaftsdienstes,
2. die Annahme und Ausführung von fernmündlichen Fahraufträgen,
3. den Fahr- und Funkbetrieb,
4. die Behindertenbeförderung und
5. die Krankenförderung, soweit es sich nicht um Beförderungen nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 handelt.

(4) Die Beförderungspflicht besteht nur für Fahrten innerhalb des Geltungsbereichs der nach § 51 Abs. 1 Satz 1 und 2 und Abs. 2 Satz 1 festgesetzten Beförderungsentgelte (Pflichtfahrbereich).

(5) Die Vermietung von Taxen an Selbstfahrer ist verboten.

Muss die Genehmigungsbehörde jetzt Festpreise und Mindest- und Höchstpreise in die Tarifordnung aufnehmen?

Nein. Handelt die Genehmigungsbehörde nicht, so behält die geltende Tarifordnung ihre Gültigkeit und bleibt bindend für den Verkehr mit Taxen innerhalb des Pflichtfahrgebiets.

Tarifordnung

Taxitarif

§ 51 Beförderungsentgelte und -bedingungen im Taxenverkehr

(1) Die Landesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung Beförderungsentgelte und -bedingungen für den Taxenverkehr festzusetzen. Die Rechtsverordnung kann insbesondere Regelungen vorsehen über

1. Grundpreise, Kilometerpreise und Zeitpreise, sowie Festpreise für bestimmte Wegstrecken
2. Zuschläge,
3. Vorauszahlungen,
4. die Abrechnung,
5. die Zahlungsweise und
6. die Zulässigkeit von Sondervereinbarungen für den Pflichtfahrbereich.

Fahrten auf vorherige Bestellung können Festpreise bestimmt oder Regelungen über Mindest- und Höchstpreise getroffen werden, innerhalb derer das Beförderungsentgelt vor Fahrtantritt frei zu vereinbaren ist. Die Landesregierung kann die Ermächtigung durch Rechtsverordnung übertragen.

(2) Sondervereinbarungen für den Pflichtfahrbereich sind nur zulässig, wenn

- 1. ein bestimmter Zeitraum, eine Mindestfahrtenzahl oder ein Mindestumsatz im Monat festgelegt wird,*
- 2. eine Ordnung des Verkehrsmarktes nicht gestört wird,*
- 3. die Beförderungsentgelte und -bedingungen schriftlich vereinbart sind und*
- 4. in der Rechtsverordnung eine Pflicht zur Genehmigung oder Anzeige vorgesehen ist.*

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

(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.

(5) Für die Anwendung der Beförderungsentgelte und -bedingungen gilt § 39 Abs. 3 entsprechend.

Können Tarifordnungen auch weiterhin Wochenend- oder Nachttarife vorsehen?

Ja. Die bestehenden Möglichkeiten zur Tarifgestaltung für Genehmigungsbehörden werden durch die Novelle in keiner Weise eingeschränkt.

Wochenend-
tarif

Nachttarif

Können Tarifordnungen auch weiterhin Festpreise für bestimmte Wegstrecken vorsehen?

Ja. Der Gesetzgeber anerkennt nunmehr sogar ausdrücklich, dass Festpreise für bestimmte Wegstrecken bestimmt werden können.

Festpreis

Wann sollte die Genehmigungsbehörde handeln?

Die Genehmigungsbehörde sollte eine Änderung der Tarifordnung prüfen, wenn dieser Wunsch aus dem örtlichen Taxigewerbe an sie herangetragen wird. Das Vorgehen ist grundsätzlich vergleichbar zum Vorgehen bei Tarifierungen. Der Austausch mit dem Taxigewerbe vor Ort ist hierbei unerlässlich.

Anpassung
Tarifordnung

Wann sollten Festpreise ermöglicht werden?

Festpreise geben Fahrgästen Verlässlichkeit, weil sie weder von der tatsächlichen Fahrstrecke (Umleitungen) noch von der tatsächlichen Fahrzeit (Verkehrssituation) abhängen. Sie verlagern dieses Risiko vom Fahrgast auf den Unternehmer. Bei der Einführung von Festpreisen ist daher zu beachten, dass die Interessen des Fahrgastes und die Interessen des Unternehmers in einen fairen Ausgleich gebracht werden. Eine Festpreis-Option ist grundsätzlich zu begrüßen, wenn ein solcher fairer Ausgleich gelungen ist. Bei häufig nachgefragten Beförderungsstrecken ist ein Festpreis für bestimmte Wegstrecken grundsätzlich zu begrüßen.

Einführung
Festpreis

Wie muss ein Festpreis bestimmt sein?

Das novellierte PBefG kennt zwei Arten von Festpreisen: a) Festpreise für Fahrten zwischen bestimmten Wegstrecken (§ 51 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 PBefG) und b) Festpreise für Fahrten auf vorherige Bestellung (§ 51 Abs. 1 Satz 3 PBefG), ohne an bestimmte Ziele gebunden zu sein. Es handelt sich um zwei unterschiedliche Formen von Festpreisen, die unterschiedlich auszugestalten sind.

Festpreis für
bestimmte
Wegstrecken

Festpreis für
Fahrten auf
Bestellung

Wie muss ein Festpreis für bestimmte Wegstrecken bestimmt sein?

Die Genehmigungsbehörde hat im Rahmen der allgemeinen Vorgaben zur Tarifbestimmung (u.a. auskömmlicher Tarif) weitgehend freie Hand bei der Ausgestaltung von Festpreisen für bestimmte Wegstrecken. Zu bestimmen ist

- ein Start-Punkt,
- ein Ziel-Punkt sowie
- ein Beförderungsentgelt für die Beförderung.

Ein Festpreis für bestimmte Wegstrecken erscheint insbesondere bei stark frequentierten, festen Relationen geeignet. Beispiele: Bahnhof zur Messe oder Flughafen zur Innenstadt.

Wie ist ein Festpreis für bestimmte Wegstrecken zu kalkulieren?

Die Genehmigungsbehörde hat im Rahmen der allgemeinen Vorgaben zur Tarifbestimmung (u.a. auskömmlicher Tarif) weitgehend freie Hand bei der Ausgestaltung von Festpreisen für bestimmte Wegstrecken. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. empfiehlt, den Festpreis so zu wählen, dass der Festpreis dem durchschnittlichen Beförderungsentgelt ohne Festpreis entspricht. Parameter für den Festpreis sind:

Kalkulation
Festpreis für
bestimmte
Wegstrecken

- Grundpreis
- Durchschnittliche Strecke
- Streckenabhängige Tarifkomponente laut Tarifordnung
- Durchschnittliche fahrbedingte Wartezeit
- Zeitabhängige Tarifkomponente laut Tarifordnung
- Festpreis-Aufschlag

Wie muss ein Festpreis für Fahrten auf vorherige Bestellung bestimmt sein?

Ein Festpreis für Fahrten auf vorherige Bestellung ist ein Beförderungsentgelt, das bereits vor Fahrtantritt verbindlich bestimmt ist. Die Bestimmung des Festpreises kann insoweit nicht die tatsächliche Strecke und ggf. Wartezeit abbilden, sondern hat auf Basis von vorab gebildeten Erwartungswerten zu erfolgen. Der Fahrpreis wird also nicht durch Messung des Taxameters gebildet, sondern ähnlich einem Navigationsgerät, was bei Fahrtantritt angibt welche Strecke und welche Fahrzeit erwartet wird.

Kalkulation
Festpreis für
Fahrten auf
Bestellung

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen empfiehlt den Zeitfaktor in Form eines Aufschlags pauschaliert auf die Kilometer umzulegen. Dies stärkt die Preistransparenz für die Fahrgäste und erleichtert die Nachvollziehbarkeit der Preisbildung sowohl für Fahrgäste als auch für Behörden.

§ 51 Abs. 1 Satz 3

Für Fahrten auf vorherige Bestellung können Festpreise bestimmt oder Regelungen über Mindest- und Höchstpreise getroffen werden, innerhalb derer das Beförderungsentgelt vor Fahrtantritt frei zu vereinbaren ist.

Wie ist ein Festpreis für Fahrten auf vorherige Bestellung zu kalkulieren ?

Die Genehmigungsbehörde hat im Rahmen der allgemeinen Vorgaben zur Tarifbestimmung (u.a. auskömmlicher Tarif gem. § 39 Abs. 2 PBefG) weitgehend freie Hand bei der Ausgestaltung von Festpreisen für Fahrten auf vorherige Bestellung. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. empfiehlt, den Festpreis so zu wählen, dass der Festpreis dem durchschnittlichen Beförderungsentgelt ohne Festpreis entspricht. Parameter für den Festpreis sind:

- Grundpreis
- erwartete Strecke
- streckenabhängige Tarifkomponente laut Tarifordnung
- Aufschlag für fahrtbedingte Wartezeit (auf km umgelegt)

Für die Gestaltung des Festpreis-Tarifs in der Praxis gibt es verschiedene Möglichkeiten, beispielsweise:

- Grundpreis plus einheitlicher km-Satz: Das Beförderungsentgelt setzt sich aus dem Grundpreis plus der erwarteten Strecke mal dem km-Satz zusammen.
- Einheitlicher km-Satz mit Mindestumsatz: Das Beförderungsentgelt setzt sich aus der erwarteten Strecke mal dem km-Satz zusammen, wobei der Fahrpreis pro Fahrt einen Mindestbetrag nicht unterschreiten darf, auch wenn die Strecke sehr kurz ist. Beispiel: 1,60 EUR je km, aber immer mindestens 4 EUR.
- Streckenabhängige Tarifstufen: Fahrten bis 3 km kosten x Euro, bis 5km y Euro, bis 10 km z Euro usw.

Die Wünsche des Taxigewerbes vor Ort sollten bei der Wahl des jeweiligen Tarifmodells angemessen gewürdigt werden.

Bei allen Festpreis-Modellen ist beim km-Satz ein Aufschlag für fahrtbedingte Wartezeit zu berücksichtigen, weil andernfalls die Einführung von Festpreisen faktisch einer Tarifsenkung gleichkäme.

Haben Fahrgäste die Wahl zwischen einem Festpreis und einem strecken- und zeitabhängigen Tarif, so werden sie den Festpreis insbesondere dann wählen, wenn mit hohen Wartezeiten (etwa zu Stoßzeiten) zu rechnen ist. Diese Verzerrung zulasten des Taxiunternehmens ist von vornherein zu antizipieren und sollte in einem Festpreis-Aufschlag abgebildet werden.

Auskömml.
Tarif

Wann sollte ein Tarifkorridor (Mindest- und Höchstpreise) eingeführt werden?

Ein Tarifkorridor schafft eine preisliche Flexibilität, innerhalb derer sich die anbietenden Unternehmen voneinander differenzieren können. Der unternehmerische Spielraum wird vergrößert. Gleichzeitig darf dies jedoch nicht dazu führen, dass die Rolle des Taxis als Teil des ÖPNV und der Daseinsvorsorge ausgehöhlt und in Frage gestellt wird. Ebenfalls ist weiterhin sicherzustellen, dass das Tarifsystem einen auskömmlichen Taxibetrieb einschließlich sozialversicherungspflichtiger Beschäftigung in der Praxis weiterhin ermöglicht (vgl. § 39 Abs. 2 PBefG). Der Bundesverband Taxi und Mietwagen empfiehlt eine sorgsame Abwägung vor Einführung eines Tarifkorridors und eine angemessene Würdigung der Wünsche aus dem örtlichen Taxigewerbe.

Tarifkorridor

Bei Zweifeln, ob ein Mindesttarif noch auskömmlich ist, sollte ein Tarifgutachten eines öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen eingeholt werden.

§ 51 Abs. 1 Satz 3

Für Fahrten auf vorherige Bestellung können Festpreise bestimmt oder Regelungen über Mindest- und Höchstpreise getroffen werden, innerhalb derer das Beförderungsentgelt vor Fahrtantritt frei zu vereinbaren ist.

Wie muss ein Tarifkorridor bestimmt sein?

Der Tarifkorridor gilt ausschließlich für vorbestellte Fahrten. Für die einzelne Beförderung ist er einem Festpreis für vorbestellte Fahrten vergleichbar. Er muss somit im Kern einen km-Satz ausweisen, auf den ggfs. die fahrbedingte Wartezeit umgelegt ist. Anders als der Festpreis handelt es sich beim Tarifkorridor aber nicht um einen einzigen km-Satz, sondern um einen Mindestpreis und einen Höchstpreis, innerhalb derer der Unternehmer frei entscheiden kann, zu welchem Preis er die Beförderung anbietet.

Tarifkorridor
für Fahrten
auf
Bestellung

Wie sollte ein Mindestpreis bestimmt sein?

Die (bisherigen) Taxitarife sind so gestaltet, dass sie einen auskömmlichen Taxibetrieb ermöglichen. Solch ein auskömmlicher Taxibetrieb muss auch nach Einführung eines Taxitarifs in der Praxis möglich bleiben (§ 39 Abs. 2 PBefG).

Mindestpreis

Hierbei kommt dem Mindesttarif eine besondere Bedeutung zu. Er muss Preisdumping wirksam verhindern, weil dies in der Konsequenz entweder zu Sozialdumping zulasten der Beschäftigten oder zu einem Wegbrechen von Mobilitätsangebot vor Ort führen würde.

Bei der Definition eines Mindesttarifs ist darüber hinaus zu berücksichtigen, dass der Taxitarif ein wichtiger Orientierungspunkt für die Preisgestaltung etwa im Bereich Krankenfahrten ist. Dieses Marktsegment hängt mittelbar von der Tarifgestaltung ab und ist mit entscheidend für die wirtschaftliche Stabilität der Unternehmen vor Ort.

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen empfiehlt, einen Tarifkorridor nur auf Wunsch des Taxigewerbes einzuführen. Wird ein Tarifkorridor eingeführt, so erscheint es plausibel, dass der (bisherige) Taxitarif dem neuen Mindestpreis entspricht. Ein Mindestpreis unterhalb des Taxitarifs sollte nur auf Wunsch des örtlichen Taxigewerbes und unter Würdigung der spezifischen Situation vor Ort in Betracht gezogen werden.

Bei Zweifeln, ob ein Mindesttarif noch auskömmlich ist, sollte ein Tarifgutachten eines öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen eingeholt werden.

Wie sollte ein Höchstpreis bestimmt sein?

Die (bisherigen) Taxitarife sind so gestaltet, dass sie einen auskömmlichen Taxibetrieb ermöglichen, gleichzeitig aber die Fahrgäste nicht über Gebühr belasten. Der Höchstpreis ist so zu wählen, dass die Funktion des Taxis als Teil von ÖPNV und Daseinsvorsorge für jedermann nicht gefährdet wird. Er ist aber auch so zu wählen, dass wenige Fahrten zum Höchstpreis geeignet sind, viele Fahrten zum Mindestpreis zu kompensieren. Entscheidet sich eine Genehmigungsbehörde dazu, einen Tarifkorridor einzuführen, so ist es ihre Aufgabe, hier eine angemessene Balance zu finden. Dies sollte zwingend im engen Austausch mit dem Taxigewerbe vor Ort erfolgen.

Höchstpreis

Welche Taxiunternehmen müssen barrierefreie Fahrzeuge anbieten?

Taxiunternehmen mit 20 Fahrzeugen und mehr müssen grundsätzlich mindestens ein barrierefreies Fahrzeug anbieten. Ab dieser Flottengröße müssen grundsätzlich 5 % der Flotte barrierefrei sein. Im Einzelfall kann abgewichen werden.

Barrierefreiheit

§ 64c Barrierefreiheit

(1) Beim Verkehr mit Taxen und beim gebündelten Bedarfsverkehr sollen die Aufgabenträger die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel berücksichtigen, eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen. Hierfür ist ab einer Anzahl von 20 Fahrzeugen eine Mindestverfügbarkeit von barrierefreien Fahrzeugen je Unternehmer vorzusehen, für die ein bundesweiter Richtwert von 5 Prozent bezogen auf die Anzahl der von dem Unternehmer betriebenen Fahrzeuge gilt. Die Maßgaben des § 35a Absatz 4a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 26. November 2019 (BGBl. I S. 2015) geändert worden ist, an barrierefreie Fahrzeuge finden Anwendung.

(2) Die Genehmigungsbehörde kann Einzelheiten zur Herstellung einer weitgehenden Barrierefreiheit im Hinblick auf die Mindestanzahl vorzuhaltender barrierefreier Fahrzeuge beim Verkehr mit Taxen und beim gebündelten Bedarfsverkehr festlegen, soweit dies keine unzumutbare wirtschaftliche Härte gegenüber dem Unternehmer darstellt. Sie kann darüber hinaus Ausnahmen im Hinblick auf die Mindestanzahl vorzuhaltender barrierefreier Fahrzeuge bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen, soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist.“

Kann von den Vorgaben zur Barrierefreiheit abgewichen werden?

Ja. Die Genehmigungsbehörde kann Einschränkungen der Barrierefreiheit genehmigen, sofern technische und/oder wirtschaftliche Gründe dies rechtfertigen. Sie kann auch zusätzliche Vorgaben im Interesse der Barrierefreiheit auferlegen, sofern hierdurch keine unzumutbare wirtschaftliche Härte für die betroffenen Unternehmen entstehen. Grundsätzlich ist hier zu berücksichtigen, dass barrierefreie Fahrzeuge für Unternehmer mit signifikant höheren Kosten verbunden sind. Gezielte Förderprogramme können diesen wirtschaftlichen Nachteil ggf. teilweise ausgleichen.

Ausnahmen
Barriere-
freiheit

Müssen Unternehmen, die bereits über 20 Fahrzeuge betreiben und die neuen Vorgaben der Barrierefreiheit bislang nicht erfüllen, diese sofort umsetzen?

Nein. Der Gesetzgeber sieht ausdrücklich vor, dass technische und wirtschaftliche Gründe ein Abweichen von den starren Regeln ermöglichen.

Übergangs-
bestimmung

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass einer sofortigen Umrüstung von Fahrzeugen wirtschaftliche Gründe entgegenstehen und angemessene Übergangsfristen einzurichten sind. Der Bundesverband Taxi und Mietwagen empfiehlt den Dialog zwischen Genehmigungsbehörde und betroffenen Unternehmen.

Kann die Genehmigungsbehörde Emissionswerte für Taxen bestimmen?

Ja, sofern es eine landesrechtliche Grundlage dafür gibt. Das neue PBefG stellt klar, dass es landesrechtlichen Vorgaben zu Emissionswerten für Taxen nicht entgegensteht.

Emissions-
vorgaben

§ 64b Landesrecht im Bereich des Gelegenheitsverkehrs

Dieses Gesetz oder auf Grundlage dieses Gesetzes erlassene Rechtsverordnungen steht oder stehen Vorschriften der Länder nicht entgegen, die den Betrieb des Verkehrs mit Taxen oder mit Mietwagen oder den Betrieb gebündelten Bedarfsverkehrs in Bezug auf Fahrzeugemissionen regeln.

Muss die Genehmigungsbehörde Emissionswerte für Taxen bestimmen?

Nein. Aus dem PBefG ergibt sich keine Verpflichtung, zusätzliche Emissionsvorgaben zu machen.

Wann sollte die Genehmigungsbehörde Emissionswerte für Taxen bestimmen?

Zusätzliche Emissionsvorgaben für Taxen kommen grundsätzlich in Betracht, um kommunale Umwelt- und Klimaziele zu erreichen. Zwingend ist dabei zu beachten, dass der Taxibetrieb in der Praxis weiter reibungslos und wirtschaftlich aufrechterhalten werden kann. Andernfalls führen striktere Emissionsvorgaben für den Taxiverkehr zu einem Rückgang dieses Mobilitätsangebots und einer Stärkung von umwelt- und klimaschädlicherem motorisierten Individualverkehr.

Emissions-
vorgaben



Verkehr mit Mietwagen

Der Verkehr mit Mietwagen bleibt als Form des Gelegenheitsverkehrs dem Grunde nach in seiner bisherigen regulatorischen Form erhalten. In der Praxis hat sich insbesondere in Großstädten in den letzten Jahren unter dem regulatorischen Dach des Mietwagens ein app-vermittelter ad-hoc-Verkehr mit Mietwagen etabliert, der faktisch taxiähnliche Leistungen anbietet. Der Gesetzgeber hat sich dagegen entschieden, Taxi und Mietwagen gleichzustellen und im Gegenteil aktiv dafür entschieden, die Abgrenzung dieser Verkehre zu stärken. Die Rückkehrpflicht für auftragslose Mietwagen bleibt erhalten und wird ergänzt durch zusätzliche Steuerungsinstrumente, die insbesondere geeignet sein sollen, ausufernden Mietwagenverkehr zulasten eines kommunal gesteuerten Mobilitätsangebots, des Taxiverkehrs und nicht zuletzt der Umwelt- und Klimaziele zu verhindern.

App-
vermittelte
Mietwagen

Rückkehr-
pflicht

Steuerungs-
möglichkeiten

§ 49 Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen

(1) Verkehr mit Mietomnibussen ist die Beförderung von Personen mit Kraftomnibussen, die nur im ganzen zur Beförderung angemietet werden und mit denen der Unternehmer Fahrten ausführt, deren Zweck, Ziel und Ablauf der Mieter bestimmt. Die Teilnehmer müssen ein zusammengehöriger Personenkreis und über Ziel und Ablauf der Fahrt einig sein.

(2) Die Voraussetzungen des Absatzes 1 Satz 1 sind nicht gegeben, wenn Fahrten unter Angabe des Fahrtziels vermittelt werden. Mietomnibusse dürfen nicht durch Bereitstellen auf öffentlichen Straßen oder Plätzen angeboten werden.

(3) Die Vorschriften der §§ 21 und 22 sind nicht anzuwenden.

(4) Verkehr mit Mietwagen ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, die nur im Ganzen zur Beförderung gemietet werden und mit denen der Unternehmer Fahrten ausführt, deren Zweck, Ziel und Ablauf der Mieter bestimmt und die nicht Verkehr mit Taxen nach § 47 und nicht gebündelter Bedarfsverkehr nach § 50 sind. Mit Mietwagen dürfen nur Beförderungsaufträge ausgeführt werden, die am Betriebssitz oder in der Wohnung des Unternehmers eingegangen sind. Nach Ausführung des Beförderungsauftrags hat der Mietwagen unverzüglich zum Betriebssitz zurückzukehren, es sei denn, er hat vor der Fahrt von seinem Betriebssitz oder der Wohnung oder während der Fahrt einen neuen Beförderungsauftrag erhalten. Den Eingang des Beförderungsauftrages am Betriebssitz oder in der Wohnung hat der Mietwagenunternehmer buchmäßig oder elektronisch (auch mittels appbasierten Systems) zu erfassen und die Aufzeichnung ein Jahr aufzubewahren. Annahme, Vermittlung und Ausführung von Beförderungsaufträgen, das Bereithalten des Mietwagens sowie Werbung für Mietwagenverkehr dürfen weder allein noch in ihrer Verbindung geeignet sein, zur Verwechslung mit dem Taxenverkehr zu führen. Den Taxen und dem gebündelten Bedarfsverkehr vorbehaltene Zeichen und Merkmale dürfen für Mietwagen nicht verwendet werden. Die §§ 21 und 22 sind nicht anzuwenden. In Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern kann die Genehmigungsbehörde zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen die in ihrem Bezirk geltenden Regelungen für den gebündelten Bedarfsverkehr auch auf den in ihrem Bezirk betriebenen Verkehr mit Mietwagen anwenden, wenn per App vermittelter Verkehr mit Mietwagen einen Marktanteil von 25 Prozent am Fahraufkommen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen, Mietwagen und gebündeltem Bedarfsverkehr überschreitet.

(5) Die Genehmigungsbehörde kann für Gemeinden mit großer Flächenausdehnung Einzelheiten für die Genehmigung von Ausnahmen von der Pflicht zur Rückkehr an den Betriebssitz ohne neuen Beförderungsauftrag an einen anderen Abstellort als den Betriebssitz festlegen. Hierbei ist eine Mindestwegstrecke von 15 Kilometern zwischen Hauptsitz und Abstellort oder bei mehreren Abstellorten zwischen diesen zu Grunde zu legen. Die Genehmigungsbehörde kann insbesondere Regelungen treffen über

- 1. die Anforderungen an den Abstellort und*
- 2. die zulässige Anzahl von Abstellorten.*

Muss die Genehmigungsbehörde Mindestentgelte für den Mietwagenverkehr festlegen?

Nein. Die Genehmigungsbehörde kann von dieser Möglichkeit Gebrauch machen, muss dies jedoch nicht tun.

Mindest-
entgelte

Kann die Genehmigungsbehörde Mindestentgelte für den Mietwagenverkehr festlegen?

Ja. Die Genehmigungsbehörde hat erstmals die Möglichkeit, auch im Mietwagenverkehr Tarifvorgaben, insb. ein Mindestentgelt, vorzuschreiben. Dies dient insb. der Abwehr von Dumping-Verkehren und dem öffentlichen Verkehrsinteresse.

§ 51a Beförderungsentgelte im Verkehr mit Mietwagen und im gebündelten Bedarfsverkehr

(1) Die Genehmigungsbehörde kann zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen für den Verkehr mit Mietwagen, der in ihrem Bezirk betrieben wird, tarifbezogene Regelungen, insbesondere Mindestbeförderungsentgelte festlegen.

(2) Die Genehmigungsbehörde muss für den gebündelten Bedarfsverkehr Regelungen über Mindestbeförderungsentgelte vorsehen, die einen hinreichenden Abstand zu den Beförderungsentgelten des jeweiligen öffentlichen Personennahverkehrs sicherstellen. Sie kann darüber hinaus Folgendes festlegen:

1. Höchstbeförderungsentgelte sowie

2. den Zeitpunkt, zu dem die behördlich festgelegten Entgelte zur Anwendung kommen sollen.

(3) Die Genehmigungsbehörde hat vor der Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten nach Absatz 2 Satz 1 die jeweiligen Aufgabenträger, die im Bezirk der Genehmigungsbehörde tätig werdenden Unternehmen des gebündelten Bedarfsverkehrs und die Industrie- und Handelskammern anzuhören. Bei der Festsetzung von Höchstbeförderungsentgelten nach Absatz 2 Satz 2 Nummer 1 ist § 39 Absatz 2 entsprechend anzuwenden.

(4) Für die Anwendung der Beförderungsentgelte durch den Unternehmer gilt § 39 Absatz 3 entsprechend mit der Maßgabe, dass Mindestbeförderungsentgelte nicht unterschritten und Höchstbeförderungsentgelte nicht überschritten werden dürfen.

Wann sollte die Genehmigungsbehörde Mindestentgelte für den Mietwagenverkehr festlegen?

Mindestentgelte für Mietwagen kommen insb. in Betracht, wenn eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt ist:

Gründe für
Mindest-
entgelte

- Mietwagenverkehr steht in Konkurrenz zu Bus & Bahn und verlagert Verkehr in kleinere Gefäße.
- Mietwagen bieten taxiähnlichen Verkehr und gefährden den regulären Taxibetrieb
- Hinweise auf systematisches Sozialdumping im Bereich des Mietwagenverkehrs (insb. in Metropolen)

Mögliche Indikatoren für die Frage, mit wem der Mietwagenverkehr in Wettbewerb steht, können sein:

- Verbraucherbefragungen
- Marktanalysen (Daten u.a. aus Nationalem Zugangspunkt)
- Vergleichsportale (Google)
- Präsenz von app-vermittelten Mietwagen
- Ad-hoc-Verfügbarkeit von Mietwagen

Beispiel: Sind Mietwagen in ähnlich kurzer Frist verfügbar wie Taxen, so stehen sie regelmäßig in Wettbewerb zueinander. In diesem Fall können Mindesttarife für Mietwagen der Aufrechterhaltung des Taxigewerbes mit seiner Bedien-, Beförderungs- und Tarifpflicht im Sinne des öffentlichen Verkehrsinteresses dienen.

Woran sollte sich ein Mindestentgelt für Mietwagen bemessen?

Für ein Mindestentgelt im Mietwagenverkehr gelten grundsätzlich ähnliche Kriterien wie für den Taxitarif. Auch Mietwagenverkehr sollte auskömmlich möglich sein und nicht Sozialdumping begünstigen. Deshalb empfiehlt der Bundesverband Taxi und Mietwagen, das Mindestentgelt für Mietwagen auf der Höhe des Taxitarifs oder im Falle eines Tarifkorridors für Taxen des Mindestpreises für Taxis festzulegen. Es muss im Kern einen km-Satz ausweisen, auf den die fahrbedingte Wartezeit umgelegt ist.

Bestimmen
des Mindest-
entgeltes

Unter welchen Voraussetzungen stehen der Genehmigungsbehörde zusätzliche Steuerungsinstrumente zu Verfügung?

Der Gesetzgeber sieht zusätzliche Steuerungsinstrumente vor, wenn folgende Voraussetzungen beide erfüllt sind:

- Stadt mit mehr als 100.000 Einwohnern
- Marktanteil von app-vermittelten Mietwagen überschreitet 25 % des Gelegenheitsverkehrs

Zusätzliche
Steuerungs-
möglichkeiten

Eine genauere Untersuchung des Marktanteils empfiehlt der Bundesverband Taxi und Mietwagen spätestens dann, wenn folgende Indikatoren erfüllt sind:

- Anteil der Mietwagen-Konzessionen an den Gesamt-Konzessionen überschreitet 20 %
- nicht-linearer Anstieg an Mietwagen in Städten (Beispiel: Berlin)
- große Mobilitäts-Apps (wie z.B. Uber und FreeNow) bieten im Stadtgebiet Beförderungen mit Mietwagen an bzw. zählen die Stadt zu ihrem Marktgebiet.

Eine genaue Untersuchung sollte dann auf Basis von Daten erfolgen, die der Genehmigungsbehörde von den Beförderungsunternehmen zur Verfügung gestellt werden sowie auf Basis von über den Nationalen Zugangspunkt erhältlichen Daten von Vermittlern und Beförderern. Ausschlaggebend ist der Anteil des per App vermittelten Verkehrs mit Mietwagen am Fahraufkommen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen, Mietwagen und gebündeltem Bedarfsverkehr.

§ 49 Abs. 4 Satz 8

In Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern kann die Genehmigungsbehörde zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen die in ihrem Bezirk geltenden Regelungen für den gebündelten Bedarfsverkehr auch auf den in ihrem Bezirk betriebenen Verkehr mit Mietwagen anwenden, wenn per App vermittelter Verkehr mit Mietwagen einen Marktanteil von 25 Prozent am Fahraufkommen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen, Mietwagen und gebündeltem Bedarfsverkehr überschreitet.

Welche zusätzlichen Steuerungsinstrumente gibt es?

Sind die Voraussetzungen erfüllt, so kann die Genehmigungsbehörde die für den gebündelten Bedarfsverkehr geltenden Regelungen auf den Mietwagenverkehr anwenden. Möglich sind insbesondere:

Kontingent

Zeitliche &
räumliche
Beschränkung

Sozial-
standards

- Kontingentierung der Mietwagen (§ 13 Abs. 5a)
- zeitliche und räumliche Beschränkungen (§ 50 Abs. 2)
- Sozialstandards (§ 50 Abs. 4)

Kann die Genehmigungsbehörde eine Vorausbuchungsverpflichtung für Mietwagen einführen?

Ja. Das Instrument wurde zwar nicht in den Katalog zusätzlicher Steuerungsinstrumente aufgenommen, ist aber eine Form der zeitlichen und räumlichen Beschränkung des Mietwagenverkehrs. In Gemeinden, die die Voraussetzungen erfüllen, kann somit vorgeschrieben werden, dass ein bestimmter Zeitraum zwischen Auftragseingang und Ausführung des Beförderungsauftrags vergehen muss. Dieses Instrument wurde im Ausland teilweise erfolgreich zur Eindämmung einer Flut von Mietwagen und zur Verhinderung der Verdrängung des Taxiverkehrs eingesetzt.

Voraus-
buchungs-
verpflichtung

In welchen Städten kommt die Genehmigung von weiteren Abstellorten in Betracht?

Die Möglichkeit zur Genehmigung von weiteren Abstellorten für Mietwagen besteht nach dem neuen PBefG nur in Gemeinden mit großer Flächenausdehnung. Dies wird im Gesetz und der Begründung nicht näher ausgeführt, jedoch muss der Mindestabstand zwischen Abstellort und Betriebsstätte mindestens 15 km und bei mehreren Abstellorten mindestens 15 km zwischen den Abstellorten betragen. Demnach muss die Voraussetzung „Gemeinde mit großer Flächenausdehnung“ systematisch hierüber hinausgehen, weil sie ansonsten gegenstandslos wäre.

Ausnahmen
Rückkehr-
pflicht

Weitere
Abstellorte

Die Voraussetzungen sind vor Ort einzeln zu bewerten, der Bundesverband Taxi und Mietwagen geht davon aus, dass Gemeinden mit einer Fläche von unter 350 km² nicht in Betracht kommen.

Berechnung: Der Gesetzgeber schreibt einen Mindestabstand zwischen zwei Abstellorten von 15 km vor. Demnach muss bis zum Mittelpunkt dieser Achse von jedem Betriebssitz ausgehend operiert werden können, also in einem Radius von 7,5 km. Unterstellt man also eine Stadt mit einem Abstand der Abstellorte von 15 km plus jeweils 7,5 km zum Stadtrand, so benötigt die Stadt eine Ausdehnung von mindestens 30 km in eine Richtung. Für die Berechnung wird ein näherungsweise elliptisches Stadtgebiet unterstellt. Somit beträgt die erforderliche Fläche rund 350 km². Ist die Stadt eher kreisförmig, ist die erforderliche Fläche sogar noch größer.

Gemeinde ab
350km²

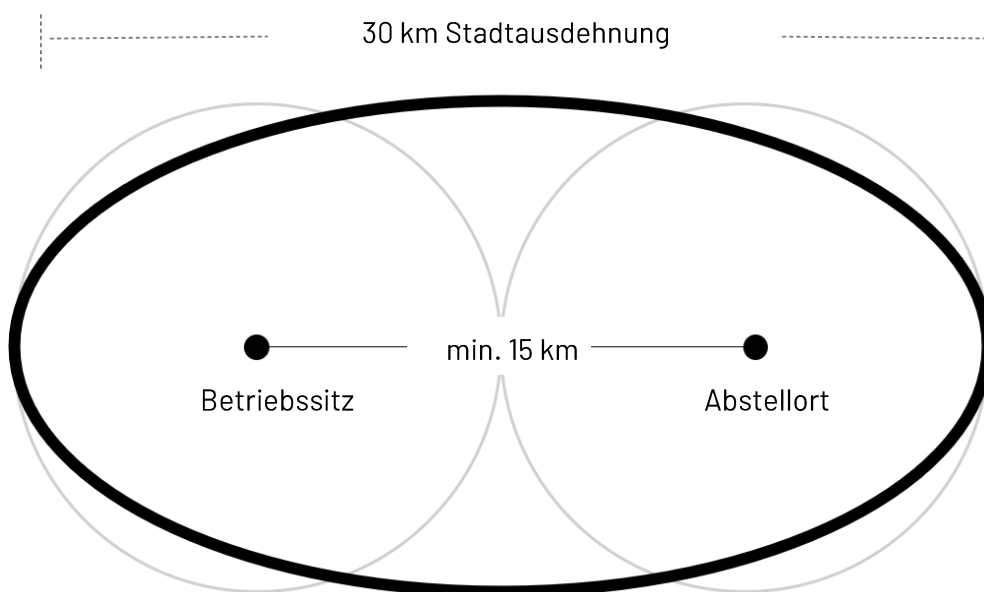
§ 49 Abs. 5

(1) Die Genehmigungsbehörde kann für Gemeinden mit großer Flächenausdehnung Einzelheiten für die Genehmigung von Ausnahmen von der Pflicht zur Rückkehr an den Betriebssitz ohne neuen Beförderungsauftrag an einen anderen Abstellort als den Betriebssitz festlegen.

Hierbei ist eine Mindestwegstrecke von 15 Kilometern zwischen Hauptsitz und Abstellort oder bei mehreren Abstellorten zwischen diesen zu Grunde zu legen. Die Genehmigungsbehörde kann insbesondere Regelungen treffen über

1. die Anforderungen an den Abstellort und
2. die zulässige Anzahl von Abstellorten.

Beispielrechnung:



Muss die Genehmigungsbehörde einen anderen Abstellort genehmigen?

Nein. Ein weiterer Abstellort ist nach dem Gesetz die Ausnahme von der Regel und sollte von der Genehmigungsbehörde nur in begründeten Einzelfällen genehmigt werden.

Unter welchen Voraussetzungen darf die Genehmigungsbehörde weitere Abstellorte genehmigen?

Weitere Abstellorte sind vom Gesetzgeber als Ausnahme vorgesehen. Bei der Genehmigung ist zu beachten, dass zusätzliche Abstellorte die Rückkehrpflicht als Abgrenzungsmerkmal zwischen Taxi und Mietwagen schwächen. Insofern sollte von der Möglichkeit nur in Ausnahmefällen Gebrauch gemacht werden. Mögliche Gründe für einen zusätzlichen Abstellort sind:

Weitere
Abstellorte

- Verfügbarkeit von Schnellladepunkten bei Unternehmen mit vollelektrischen Flotten
- Unternehmensspezifische Sonderfälle. Beispiel: Spezielle Anforderungen an das Abstellen von historischen Fahrzeugen oder Stretchlimousinen
- Wichtig: Die Kontrolle der Rückkehrpflicht muss jederzeit möglich bleiben

Gründe für
weitere
Abstellorte

Wichtig: keinen geeigneten Grund für einen zusätzlichen Abstellort stellt die räumliche Nähe zu Verkehrsknotenpunkten wie Bahnhöfen oder Flughäfen dar. Hier ist davon auszugehen, dass durch einen zusätzlichen Abstellort im Kern Konkurrenz zum Taxigewerbe aufgebaut werden soll, was nicht dem Willen des Gesetzgebers entspricht. Generell sollte in der Nähe von Taxihalteplätzen hiervon abgesehen werden.

Weiterhin sollten zusätzliche Abstellorte nur dann zur Genehmigung in Betracht gezogen werden, wenn die Kontrolle der Rückkehrpflicht dennoch möglich bleibt.

Welche Regelungen sind für weitere Abstellorte zu treffen?

Die Genehmigungsbehörde kann die Anzahl der Abstellorte sowie die Anforderungen an den Abstellort bestimmen. Insbesondere sollte sichergestellt werden, dass die Begründung der Notwendigkeit eines zusätzlichen Abstellorts (bspw. vollelektrische Flotte) zu den Anforderungen (bspw. Verfügbarkeit von Ladepunkten) passt. Auch ist den Bedürfnissen des Fahrpersonals Rechnung zu tragen (Sozialräume, Sanitäranlagen etc.).

Anforderung
Abstellorte

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V. empfiehlt, zusätzliche Abstellorte jeweils nur für ein Unternehmen zu genehmigen und keine geteilte Nutzung von einer Vielzahl von Abstellorten zu ermöglichen. Der Gesetzgeber geht im PBefG davon aus, dass diese Ausnahme von der Rückkehrpflicht nur im engen und kontrollierten Rahmen erfolgen soll. Die Kontrolle der Rückkehrpflicht muss möglich bleiben.

Kann die Genehmigungsbehörde Emissionswerte für Mietwagen bestimmen?

Ja, sofern es eine landesrechtliche Grundlage dafür gibt. Das neue PBefG stellt klar, dass es landesrechtlichen Vorgaben zu Emissionswerten für Mietwagen nicht entgegensteht.

Emissions-
vorgaben

§ 64b Landesrecht im Bereich des Gelegenheitsverkehrs

Dieses Gesetz oder auf Grundlage dieses Gesetzes erlassene Rechtsverordnungen steht oder stehen Vorschriften der Länder nicht entgegen, die den Betrieb des Verkehrs mit Taxen oder mit Mietwagen oder den Betrieb gebündelten Bedarfsverkehrs in Bezug auf Fahrzeugemissionen regeln.

Muss die Genehmigungsbehörde Emissionswerte für Mietwagen bestimmen?

Nein. Aus dem PBefG ergibt sich keine Verpflichtung, zusätzliche Emissionsvorgaben zu machen.

Emissions-
vorgaben

Wann sollte die Genehmigungsbehörde Emissionswerte für Mietwagen bestimmen?

Zusätzliche Emissionsvorgaben für Mietwagen kommen grundsätzlich in Betracht, um kommunale Umwelt- und Klimaziele zu erreichen. Dabei ist aber auch auf unternehmensspezifische Besonderheiten einzugehen. Beispielsweise können historische Fahrzeuge oder Mietwagen-Fahrzeuge der Premium-Klasse höhere Emissionen verursachen als Standard-Fahrzeuge.

Müssen Mietwagen-Unternehmen barrierefreie Fahrzeuge anbieten?

Nein. Anders als für Taxen und den gebündelten Bedarfsverkehr gibt es für Mietwagen keine feste Quote barrierefreier Fahrzeuge. Ausnahme: Wenn eine Genehmigungsbehörde in einer Stadt mit über 100.000 Einwohnern und einem Marktanteil app-vermittelter Mietwagen von über 25 % die Regelungen des gebündelten Bedarfsverkehrs auch auf den Mietwagen anwendet, kann hieraus auch das Erfordernis für das Vorhalten barrierefreier Fahrzeuge erwachsen.

Barriere-
freiheit



Gebündelter Bedarfsverkehr

Durch eine zunehmende Vernetzung und Digitalisierung sind neue Verkehrsformen entstanden. Ein Ziel dieser neuen Verkehre ist es, gleichgerichtete Fahrtwünsche zu bündeln und diese Wünsche mit Hilfe webbasierter Plattformen zusammen zu bringen. Aus diesem Ziel sind zwei neue Verkehrsformen im PBefG entstanden: Der Linienbedarfsverkehr mit ÖPNV-Pflichten und der „gebündelte Bedarfsverkehr“ im Gelegenheitsverkehr ohne ÖPNV-Pflichten. Mit dem gebündelten Bedarfsverkehr ist eine neue Verkehrsform im Gelegenheitsverkehr entstanden, die dem Verkehr mit Mietwagen und dem Verkehr mit Taxen gegenübersteht. Der gebündelte Bedarfsverkehr und seine Steuerung fällt in den Verantwortungsbereich der Genehmigungsbehörden.

Fahrt-
wünsche
bündeln

Gebündelter
Bedarfs-
verkehr

Linien-
bedarfs-
verkehr

§ 50 Gebündelter Bedarfsverkehr

(1) Gebündelter Bedarfsverkehr ist die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, bei der mehrere Beförderungsaufträge entlang ähnlicher Wegstrecken gebündelt ausgeführt werden. Der Unternehmer darf die Aufträge ausschließlich auf vorherige Bestellung ausführen. Die Genehmigungsbehörde kann, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern, bestimmen, dass Fahrzeuge des gebündelten Bedarfsverkehrs nach Ausführung der Beförderungsaufträge unverzüglich zum Betriebssitz oder zu einem anderen geeigneten Abstellort zurückkehren müssen, es sei denn, die Fahrer haben vor oder während der Fahrt neue Beförderungsaufträge erhalten. Die Annahme, die Vermittlung und die Ausführung von Beförderungsaufträgen, das Bereithalten gebündelter Bedarfsverkehre sowie Werbung für gebündelte Bedarfsverkehre dürfen weder allein noch in ihrer Verbindung geeignet sein, zur Verwechslung mit dem Taxen- oder dem Mietwagenverkehr zu führen.

Den Taxen und Mietwagen vorbehaltene Zeichen und Merkmale dürfen für den gebündelten Bedarfsverkehr nicht verwendet werden. Die §§ 21 und 22 sind nicht anzuwenden.

(2) Im gebündelten Bedarfsverkehr dürfen Personen nur innerhalb der Gemeinde befördert werden, in der der Unternehmer seinen Betriebssitz hat. Die Genehmigungsbehörde kann die Beförderung von Personen im gebündelten Bedarfsverkehr zeitlich oder räumlich beschränken, soweit öffentliche Verkehrsinteressen dies erfordern. Sie kann im Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden und dem Aufgabenträger die Beförderung außerhalb der Betriebssitzgemeinde gestatten und einen größeren Bezirk festsetzen.

Anforderung
Abstellorte

(3) Im Stadt- und im Vorortverkehr ist von der Genehmigungsbehörde im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger eine Quote für den Anteil an gebündelten Beförderungsaufträgen festzulegen, der in einem bestimmten Zeitraum innerhalb des Gebietes zu erreichen ist, in dem der Verkehr durchgeführt wird (Bündelungsquote). Grundlage für die Berechnung der Bündelungsquote ist die Beförderungsleistung im Verhältnis der zurückgelegten Personenkilometer zu den zurückgelegten Fahrzeugkilometern. Der Aufgabenträger führt gemeinsam mit der Genehmigungsbehörde zur Feststellung der Auswirkungen der Bündelungsquote auf die öffentlichen Verkehrsinteressen und die auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit ein Monitoring durch. Der Beobachtungszeitraum beträgt höchstens fünf Jahre nach erteilter Genehmigung.

Emissions-
vorgaben

(4) Die Genehmigungsbehörde kann zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen Einzelheiten zur Rückkehrpflicht und weitere Anforderungen an den gebündelten Bedarfsverkehr in Bezug auf die Festsetzung von Bündelungsquoten, Barrierefreiheit und Emissionsvorgaben regeln. Es können Regelungen getroffen werden über

- 1. die Pflicht zur unverzüglichen Rückkehr zum Betriebssitz oder zu einem anderen Abstellort,*
- 2. die Anforderungen an den Abstellort sowie*
- 3. eine zu erreichende Bündelungsquote außerhalb des Stadt- und Vorortverkehrs,*
- 4. Vorgaben zur Barrierefreiheit sowie*
- 5. Emissionsstandards von Fahrzeugen und den Einsatz lokal emissionsfreier Fahrzeuge.*

Die Genehmigungsbehörde kann unter den Voraussetzungen des Satzes 1 darüber hinaus Vorgaben zu Sozialstandards wie zum Beispiel Regelungen zu Arbeitszeiten, Entlohnung und Pausen, im gebündelten Bedarfsverkehr festlegen.“

Was ist gebündelter Bedarfsverkehr?

Gebündelter Bedarfsverkehr wird häufig auch als Pooling bezeichnet, weil hier verschiedene Fahrtwünsche entlang ähnlicher Strecken gebündelt werden. Dass eine solche Bündelung auch in der Praxis stattfindet, muss mittels einer zu erreichenden Bündelungsquote nachgewiesen werden.

Pooling

Muss beantragter gebündelter Bedarfsverkehr genehmigt werden?

Nein. Die Genehmigung eines gebündelten Bedarfsverkehrs kann versagt werden, wenn durch den beantragten Verkehr die Verkehrseffizienz im beantragten Bediengebiet nicht mehr sichergestellt wäre.

§ 13 Abs. 5a

Bei einem gebündelten Bedarfsverkehr kann die Genehmigung versagt werden, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, dass durch die Ausübung des beantragten Verkehrs die Verkehrseffizienz im beantragten Bediengebiet nicht mehr sichergestellt ist. Hierbei sind für den Bezirk der Genehmigungsbehörde von dieser zu berücksichtigen:

- 1. die Festsetzung zu der zulässigen Höchstzahl der genehmigungsfähigen Fahrzeuge der zuständigen Behörde und*
- 2. die Anzahl der bereits genehmigten Fahrzeuge im gebündelten Bedarfsverkehr.“*

Unter welchen Voraussetzungen kann die Genehmigung für gebündelten Bedarfsverkehr versagt werden?

Die Genehmigung eines gebündelten Bedarfsverkehrs kann versagt werden, wenn durch den beantragten Verkehr die Verkehrseffizienz im beantragten Bediengebiet nicht mehr sichergestellt wäre und/oder die Bündelungsquote nicht erreicht wird. Der Begriff Verkehrseffizienz wird im Gesetz nicht näher bestimmt. Mit Blick auf die Zielformulierung des PBefG inklusive der Dimensionen Klimaschutz und Nachhaltigkeit ist davon auszugehen, dass die Verkehrseffizienz dann nicht mehr sichergestellt ist,

Versagungs-
gründe

Verkehrs-
effizienz

wenn ein beantragter Verkehr die Auslastung des ÖPNV (Bus, Bahn, Taxi, Linienbedarfsverkehr) und / oder den Umweltverbund (Fuß, Fahrrad, ÖPNV) zu schwächen droht. Eine hohe erwartete Auslastung oder eine hohe erwartete Bündelungsquote ist nicht ausreichend, da dies zulasten des Umweltverbunds gehen könnte und in der Praxis auch häufig geht. Eine Verbesserung der Verkehrseffizienz durch gebündelten Bedarfsverkehr liegt insbesondere dann vor, wenn Mietwagenverkehr oder privater motorisierter Individualverkehr durch gebündelten Individualverkehr ersetzt wird.

Öffentliches
Verkehrs-
interesse

Ist eine Prüfung der Verkehrseffizienz erforderlich, wenn ein gebündelter Bedarfsverkehr mit (lokal) emissionsfreien Fahrzeugen betrieben werden soll?

Ja. Auch emissionsfreie Fahrzeuge sind mehr Fahrzeuge und führen zu Verkehrsbelastung. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob sie nicht mit anderen emissionsfreien oder emissionsarmen Verkehren des Umweltverbunds in Wettbewerb treten. Beispiel: Wenn ein Fahrgast bisher mit der elektrisch betriebenen Straßenbahn gefahren ist und künftig die gleiche Strecke mit einem elektrisch betriebenen Pkw fährt, hat die Verkehrseffizienz abgenommen.

Emissions-
freie
Fahrzeuge

Ist die Prüfung der Verkehrseffizienz erforderlich in Bereichen, in denen es bislang keinen oder zu wenig Busse und Bahnen gibt?

Ja. Auch wenn hier der Wettbewerb mit Bus und Bahn weniger ausschlaggebend ist, kann Verkehr vom Umweltverbund auf die Straße verlagert werden. Ebenfalls ist ggf. zu prüfen, ob ein Linienbedarfsverkehr eingerichtet ist oder eingerichtet werden soll.

Verlagerungs-
effekte

Was ist eine Bündelungsquote?

Die Bündelungsquote ist ein Indikator dafür, wie sehr es einem gebündelten Bedarfsverkehr gelingt, auch tatsächlich Fahrtwünsche zu bündeln. Gelingt dies nur unzureichend, so ist der Verkehr in der Praxis eher ein individueller Verkehr wie Taxi und Mietwagen und müsste auch als solcher behandelt werden. Die Bündelungsquote errechnet sich aus der Zahl der zurückgelegten Personenkilometer der Fahrgäste geteilt durch die zurückgelegten Fahrzeugkilometer.

Bündelungs-
quote

Pooling-
quote

§ 50 Abs. 3

(1) Im Stadt- und im Vorortverkehr ist von der Genehmigungsbehörde im Einvernehmen mit dem Aufgabenträger eine Quote für den Anteil an gebündelten Beförderungsaufträgen festzulegen, der in einem bestimmten Zeitraum innerhalb des Gebietes zu erreichen ist, in dem der Verkehr durchgeführt wird (Bündelungsquote). Grundlage für die Berechnung der Bündelungsquote ist die Beförderungsleistung im Verhältnis der zurückgelegten Personenkilometer zu den zurückgelegten Fahrzeugkilometern. Der Aufgabenträger führt gemeinsam mit der Genehmigungsbehörde zur Feststellung der Auswirkungen der Bündelungsquote auf die öffentlichen Verkehrsinteressen und die auf Klimaschutz und Nachhaltigkeit ein Monitoring durch. Der Beobachtungszeitraum beträgt höchstens fünf Jahre nach erteilter Genehmigung.

Muss die Genehmigungsbehörde eine Bündelungsquote vorgeben?

Ja. Wenn ein gebündelter Bedarfsverkehr beantragt ist und genehmigt wird, dann muss auch eine Bündelungsquote bestimmt sein.

Wie sollte eine Bündelungsquote bestimmt sein?

Die Bündelungsquote dient der Abgrenzung des gebündelten Bedarfsverkehrs von Taxi und Mietwagen sowie der Sicherstellung eines Teils der verbesserten Verkehrseffizienz. Der Bundesverband Taxi und Mietwegen empfiehlt, eine Bündelungsquote nicht unter 2,0 zu bestimmen. Das würde bedeuten, dass im Durchschnitt zwei Fahrgäste gleichzeitig transportiert werden, was dem Wesen und dem Anspruch eines gebündelten Bedarfsverkehrs entspricht. Hierbei ist zu beachten, dass auch in Taxi und Mietwagen häufig mehrere Fahrgäste befördert werden, die allerdings entweder eine Gruppe bilden oder sich gewissermaßen analog gebündelt haben („wir teilen uns ein Taxi“).

Bestimmung
Bündelungs-
quote

Welche Regelungen muss die Genehmigungsbehörde treffen?

Die Genehmigungsbehörde muss zwingend eine Bündelungsquote für den gebündelten Bedarfsverkehr bestimmen.

Welche zusätzlichen Steuerungsmöglichkeiten gibt es für den gebündelten Bedarfsverkehr?

Die Genehmigungsbehörde kann zur Sicherstellung des öffentlichen Verkehrsinteresses und der Verkehrseffizienz weitere Auflagen für den gebündelten Bedarfsverkehr machen. Dies sind:

Optionale
Steuerungs-
instrumente

- Kontingentierung der Fahrzeuge im gebündelten Bedarfsverkehr
- Rückkehrpflicht für auftragslose Fahrzeuge
- Zeitliche und räumliche Beschränkungen für gebündelten Bedarfsverkehr
- Sozialstandards

§ 50 Abs. 4

(4) Die Genehmigungsbehörde kann zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen Einzelheiten zur Rückkehrpflicht und weitere Anforderungen an den gebündelten Bedarfsverkehr in Bezug auf die Festsetzung von Bündelungsquoten, Barrierefreiheit und Emissionsvorgaben regeln. Es können Regelungen getroffen werden über

- *die Pflicht zur unverzüglichen Rückkehr zum Betriebssitz oder zu einem anderen Abstellort,*
- *die Anforderungen an den Abstellort sowie*
- *eine zu erreichende Bündelungsquote außerhalb des Stadt- und Vorortverkehrs,*
- *Vorgaben zur Barrierefreiheit sowie*
- *Emissionsstandards von Fahrzeugen und den Einsatz lokal emissionsfreier Fahrzeuge.*

Die Genehmigungsbehörde kann unter den Voraussetzungen des Satzes 1 darüber hinaus Vorgaben zu Sozialstandards wie zum Beispiel Regelungen zu Arbeitszeiten, Entlohnung und Pausen, im gebündelten Bedarfsverkehr festlegen.

Welche Vorgaben zur zeitlichen und räumlichen Beschränkung sind geeignet?

Grundsätzlich gibt es zwei Richtungen von zeitlichen und räumlichen Beschränkungen, die vorstellbar sind. Beide können im Einzelfall geeignet sein, um ein gutes Mobilitätsangebot aufzubauen:

Zeitliche &
räumliche
Beschränkung

- Einschluss bestimmter Zeiten und Gebiete
- Ausschluss bestimmter Zeiten und Gebiete

Der Einschluss bestimmter Zeiten und Gebiete ist dann sinnvoll, wenn verhindert werden soll, dass ein gebündelter Bedarfsverkehr Rosinenpickerei betreibt und insb. in Randgebieten und Randzeiten keinen Dienst einrichtet, wenn es aber verkehrlich ggf. besonders sinnvoll wäre.

Einschluss

Der Ausschluss bestimmter Zeiten und Gebiete ist dann sinnvoll, wenn andere Verkehre geschützt werden sollen. Hierbei geht es um den Linienschutz von Bus und Bahn, aber auch um Linienbedarfsverkehr und Taxi. Beispielsweise wäre denkbar, dass Flughäfen nicht vom gebündelten Bedarfsverkehr angefahren werden dürfen, weil diese in der Regel durch den großen ÖPNV und das Taxigewerbe ausreichend angebunden sind.

Ausschluss

Wie sollte ein Mindestpreis bestimmt sein?

Der Mindestpreis ist auch im gebündelten Bedarfsverkehr so zu bestimmen, dass ein auskömmlicher Betrieb möglich ist. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass sich mehrere Fahrgäste die Fahrt teilen, was über die Bündelungsquote auch operationalisiert ist. Schließlich ist unter dem Gesichtspunkt der Verkehrseffizienz ein angemessener Abstand zu ÖPNV-Tarifen zu wahren. Der Mindestpreis für gebündelten Bedarfsverkehr sollte unter dem Taxitarif (weil er Fahrten bündelt) und oberhalb des ÖPNV-Tarifs (damit der ÖPNV nicht kannibalisiert wird) liegen.

Tarifkorridor

Mindestpreise

Wann sollten Höchstpreise eingeführt werden?

Wenn der gebündelte Bedarfsverkehr als Teil des verlässlichen Mobilitätsangebots konzipiert ist, sollten auch Höchstpreise bestimmt werden. Andernfalls können hohe Preise die Fahrgäste wieder in den motorisierten Individualverkehr verlagern.

Höchstpreise

Dringend empfohlen sind Höchstpreise auch dann, wenn ein Einschluss bestimmter Bedienzeiten und Bediengebiete zur Auflage gemacht ist. Andernfalls könnte die Bedienung dieser Zeiten und Gebiete schlicht durch sehr hohe Abschreckungspreise umgangen werden.

Wie sollte ein Höchstpreis bestimmt sein?

Der Höchstpreis sollte Abschreckungspreise wirksam verhindern. Plausibel erscheint, dass der Höchstpreis für gebündelten Bedarfsverkehr dem Taxitarif bzw. im Falle eines Tarifkorridors dem Höchstpreis für Taxis entspricht.

Welche Unternehmen des gebündelten Bedarfsverkehrs müssen barrierefreie Fahrzeuge anbieten?

Unternehmen mit 20 Fahrzeugen und mehr müssen grundsätzlich mindestens ein barrierefreies Fahrzeug anbieten. Ab dieser Flottengröße müssen grundsätzlich 5 % der Flotte barrierefrei sein. Im Einzelfall kann abgewichen werden.

Barriere-
freiheit

§ 64c Barrierefreiheit

(1) Beim Verkehr mit Taxen und beim gebündelten Bedarfsverkehr sollen die Aufgabenträger die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel berücksichtigen, eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen. Hierfür ist ab einer Anzahl von 20 Fahrzeugen eine Mindestverfügbarkeit von barrierefreien Fahrzeugen je Unternehmer vorzusehen, für die ein bundesweiter Richtwert von 5 Prozent bezogen auf die Anzahl der von dem Unternehmer betriebenen Fahrzeuge gilt. Die Maßgaben des § 35a Absatz 4a der Straßenverkehrs-Zulassungs- Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 26. November 2019 (BGBl. I S. 2015) geändert worden ist, an barrierefreie Fahrzeuge finden Anwendung.

(2) Die Genehmigungsbehörde kann Einzelheiten zur Herstellung einer weitgehenden Barrierefreiheit im Hinblick auf die Mindestanzahl vorzuhaltender barrierefreier Fahrzeuge beim Verkehr mit Taxen und beim gebündelten Bedarfsverkehr festlegen, soweit dies keine unzumutbare wirtschaftliche Härte gegenüber dem Unternehmer darstellt. Sie kann darüber hinaus Ausnahmen im Hinblick auf die Mindestanzahl vorzuhaltender barrierefreier Fahrzeuge bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen, soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist.“

Kann die Genehmigungsbehörde Emissionswerte für Fahrzeuge im gebündelten Bedarfsverkehr bestimmen?

Ja, sofern es eine landesrechtliche Grundlage dafür gibt. Das neue PBefG stellt klar, dass es landesrechtlichen Vorgaben zu Emissionswerten für Taxen nicht entgegensteht.

Emissions-
vorgaben

§ 64b Landesrecht im Bereich des Gelegenheitsverkehrs

(1) Dieses Gesetz oder auf Grundlage dieses Gesetzes erlassene Rechtsverordnungen steht oder stehen Vorschriften der Länder nicht entgegen, die den Betrieb des Verkehrs mit Taxen oder mit Mietwagen oder den Betrieb gebündelten Bedarfsverkehrs in Bezug auf Fahrzeugemissionen regeln.

Was passiert mit typenähnlichen Verkehren nach § 2 Abs. 6 PBefG?

Im alten und neuen PBefG gibt es die Möglichkeit der typenähnlichen Genehmigung. Bislang erteilte typenähnliche Genehmigung sind bei Wiedererteilung darauf zu prüfen, ob diese Verkehre nun als gebündelter Bedarfsverkehr zugelassen werden können oder ggf. typenähnlich zu diesem.

§ 46 Formen des Gelegenheitsverkehrs

(1) Gelegenheitsverkehr ist die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen, die nicht Linienverkehr nach den §§ 42, 42a, 43 und 44 ist.

(2) Als Formen des Gelegenheitsverkehrs sind nur zulässig

- Verkehr mit Taxen (§ 47),
- Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen (§ 48),
- Verkehr mit Mietomnibussen und mit Mietwagen (§ 49),
- Gebündelter Bedarfsverkehr (§ 50).

3) In Orten mit mehr als 50 000 Einwohnern oder in den von der höheren Verwaltungsbehörde bestimmten Orten unter 50 000 Einwohnern darf eine Genehmigung für den Taxenverkehr und den Mietwagenverkehr oder den gebündelten Bedarfsverkehr nicht für denselben Personenkraftwagen erteilt werden.

Was passiert mit nach der Experimentierklausel zugelassen Verkehren nach § 2 Abs. 7 PBefG?

Im alten und neuen PBefG gibt es eine Experimentierklausel, die es ermöglicht, zeitlich befristet andere Verkehrsformen zu erproben. Einige so genehmigte Verkehre werden nun den Voraussetzungen des gebündelten Bedarfsverkehrs entsprechen. Nach Auslaufen der Genehmigung oder auch davor kann die Erteilung einer neuen Genehmigung als gebündelter Bedarfsverkehr beantragt werden.

Experimentier-
klausel



Vermittler

Vermittler werden im neuen PBefG erstmals ausdrücklich erwähnt und es wird klargestellt, dass auch sie dem PBefG unterliegen. Vermittler sind demnach Betreiber von Mobilitätsplattformen, deren Hauptgeschäftszweck der Abschluss von Beförderungsverträgen nach dem PBefG ist. Jedoch nur dann, wenn sie nicht selbst Beförderer im Sinne des PBefG sind.

Vermittler im
PBefG

§ 1 Abs. 3

(3) 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.

Ist die (reine) Vermittlung bei der Genehmigungsbehörde genehmigungspflichtig?

Nein. Wer nur Fahrten vermittelt, muss dies nicht genehmigen lassen. Aber: Unter bestimmten Bedingungen ist er nicht reiner Vermittler, sondern wird als Beförderer betrachtet.

§ 2 Abs. 1b

Wer im Sinne des § 1 Absatz 3 eine Beförderung vermittelt, muss nicht im Besitz einer Genehmigung sein. Er ist Vermittler im Sinne dieses Gesetzes.

Wann ist ein Vermittler auch Beförderer?

Unter bestimmten Bedingungen ist ein App-Vermittler nicht reiner Vermittler, sondern wird als Beförderer betrachtet, insbesondere wenn:

Vermittler =
Beförderer?

- gegenüber den Fahrgästen der Eindruck entstehen kann, dass er der Beförderer ist
- er Einfluss auf die Ausführung der Beförderung nimmt, also etwa auf Wegstrecken, Preise oder dergl.

Die Genehmigungspflicht ist beispielsweise für den Dienst „Uber“ bereits gerichtlich festgestellt (LG Frankfurt am Main, Urteil vom 19.12.2019, Az. 3-08 O 44/19; bestätigt durch OLG Frankfurt am Main, Urteil vom 20.05.2021, Az. 6 U 18/20).

Was ist zu tun, wenn ein Vermittler & Beförderer seine Dienste ohne Genehmigung anbietet?

Bietet ein Unternehmen genehmigungspflichtige Leistungen ohne entsprechende Genehmigung an, so hat die Behörde hiergegen vorzugehen. In Betracht kommt eine Gewerbeuntersagungsverfügung. Daneben ist auch zu prüfen, ob ein Ordnungswidrigkeits-Verfahren einzuleiten ist. Neben dem Verwaltungs- und Ordnungswidrigkeits-Verfahren gegen Vermittler ist auch zu prüfen, ob gegen die einzelnen Mietwagenunternehmer wegen Beihilfe zur unerlaubten Personenbeförderung Maßnahmen ergriffen werden müssen.

Vorgehen gegen
nicht
genehmigte
Dienste

Impressum

Bundesverband Taxi und Mietwagen e.V.
Dorotheenstr. 37
10117 Berlin
030-21 22 23 555

Verantwortlich:
Michael Oppermann
Geschäftsführer

michael.oppermann@bundesverband.taxi
www.bundesverband.taxi

Bildnachweise

Seite 01	Linus Weilandt / Hansa Taxi
Seite 02	Bundesverband Taxi und Mietwagen
Seite 07	Taxi-Ruf Bremen
Seite 17	Bundesverband Taxi und Mietwagen
Seite 26	Bundesverband Taxi und Mietwagen
Seite 35	Christian Wiediger / Unsplash

Stand: Juni 2021