



Klare Verhältnisse bei Taxi und Mietwagen.

Das „Grundgesetz der Mobilität“, das Personenbeförderungsgesetz, wurde im Jahr 2021 modernisiert. Die neuen Regeln kommen aber nur sehr langsam auf der Straße an. Nach fünf Jahren ist es an der Zeit für einen Blick zurück und nach vorn: Wie kann das PBefG besser wirken?

Der Bundesverband Taxi und Mietwagen will mit diesem Papier einen konstruktiven Beitrag zu dieser Debatte leisten. Gegenstand dieser Überlegungen ist nicht eine grundlegende, weitere Novelle des Rechtsrahmens. Vielmehr geht es darum, der Novelle von 2021 mit minimalinvasiven Eingriffen zu mehr und besserer Wirksamkeit in der Praxis zu verhelfen. Es braucht endlich klare Verhältnisse bei Taxi und Mietwagen.

1 KLARES PROFIL

Taxi ist Taxi und Mietwagen ist Mietwagen. Die Abgrenzung der beiden Verkehrsformen ist ein Dreh- und Angelpunkt der Diskussion. Es muss wieder klar sein: Wer ad hoc Menschen befördern möchte, der braucht eine Taxigenehmigung und muss Taxipflichten (Tarifpflicht, Betriebspflicht, Beförderungspflicht) nachkommen. Wer ein andere Geschäftsmodell hat, nutzt dafür die Verkehrsform Mietwagen.

Eine präzise Definition der Verkehrsformen schafft Klarheit.

2 KLARE ZIELE

Fünf Jahre modernisiertes PBefG zeigen ganz klar: Der Tarifkorridor allein reicht nicht, um das Taxi vor Dumping-Wettbewerb durch Plattform-Mietwagen zu schützen. Es braucht Mindestbeförderungsentgelte. Die sind im Gesetz zwar angelegt, doch der Bezug auf den „Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen“ macht es für kommunale Behörden komplex, die Einführung rechtssicher zu begründen.

Eine Konkretisierung der öffentlichen Verkehrsinteressen schafft Klarheit.

KLARE VORAUSSETZUNGEN

Wie muss eine kommunale Behörde die Gefährdung öffentlichen Verkehrsinteressen nachweisen? Diese Frage bereitet in der Praxis nicht nur Kopfzerbrechen, sondern kostet auch viel Zeit und Geld. Das Verwaltungsgericht Leipzig hat hierzu bereits Recht gesprochen: „Eine nachvollziehbare Tatsachenbasis dafür, dass ohne Tätigwerden mit einiger Sicherheit eine Beeinträchtigung von öffentlichen Verkehrsinteressen eintreten würde, reicht bereits aus.“ Dieser Maßstab sollte ausdrücklich ins Gesetz aufgenommen werden.

Ein transparenter Maßstab für Verwaltungshandeln schafft Klarheit.

KLARER REGELFALL

Am Ende geht es immer um den Preis – auch bei den Mindestbeförderungsentgelten (MBE). Kommunen können sie bestimmen, aber welche Höhe ist hier zu wählen? Dazu bietet das PBefG aktuell keinen Anhaltspunkt. Kommunen haben ein Werkzeug, aber keine Bedienungsanleitung. Sie brauchen einen Regelfall, an dem sie sich orientieren können.

Ein Default-MBE schafft Klarheit.

5 KLARER AUFTRAG

Manchmal hilft es, wenn man weiß, was von einem erwartet wird. Deshalb wollen wir dass alle Großstädte (80 Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern in Deutschland) sich obligatorisch mit dem Thema Mindestbeförderungsentgelte befassen müssen und diese einführen „sollen“. Sie können sich dann bewusst dafür entscheiden, oder bewusst dagegen. Aber sie müssen aktiv eine Entscheidung treffen und der Gesetzgeber nimmt ihnen einen Teil der Begründungslast, wenn sie sich dafür entscheiden.

„Soll“ statt „Kann“ für Großstädte schafft Klarheit.

6 KLARE VERBESSERUNGEN

Seit der Modernisierung des PBefG hat sich auch das Taxigewerbe deutlich modernisiert. Über 85 % der Taxis sind heute bundesweit digital bestellbar, in den Städten flächendeckend. Aber das Taxi soll ein System sein, auf dass man sich jederzeit und in ganz Deutschland, auch im ländlichen Raum, verlassen kann. Deshalb sollte bundeseinheitlich der Standard angehoben werden.

Bundeseinheitliche Standards bei Kartenakzeptanz und Festpreisen schaffen Klarheit.

7 KLARE VERANTWORTLICHKEITEN

Mit der Modernisierung des PBefG wurden erstmals die Vermittler ins PBefG aufgenommen. In der Praxis aber entziehen sich die überregionalen Vermittler weiterhin der Verantwortung. Zulassung, Kontrolle und Aufsicht beziehen sich nur auf die Unternehmen, die die Beförderung ausführen. Dabei sind die großen Vermittlungsplattformen längst zu dominanten Marktakteuren geworden. Sie müssen endlich stärker in die Verantwortung genommen werden.

Ausgestaltete Vermittler-Verantwortung schafft Klarheit.

8 KLARE VISION

Die Robotaxis kommen. Sie sind keine Bedrohung für das Taxigewerbe, sondern eine Weiterentwicklung – wenn auch die Robotaxis nach den Taxiregeln spielen. Denn dann sind sie kommunal steuerbar: Mit Kontingenten, Tarifen und kommunal bestimmten Bediengebieten. Damit die Technologie im Taxi ankommt, braucht es kleine Anpassungen im PBefG: So muss zum Beispiel das Heranwinken eines Robotaxis digital per App erfolgen können.

Der Grundsatz Robotaxis sind Taxis schafft Klarheit.

Schon durch wenige, minimalinvasive Verbesserungen ist es möglich, dem Grundgesetz der Mobilität zu mehr Wirkung zu verhelfen. Die vorgeschlagenen Veränderungen verbessern deutschlandweit spürbar das Leistungsangebot für die Fahrgäste, schaffen Klarheit für die Unternehmen und geben den Kommunen mehr Souveränität in der Gestaltung des Mobilitätsangebots.

Fünf Jahre nach der Novelle ist höchste Zeit: Endlich klare Verhältnisse bei Taxi und Mietwagen!

VORGESCHLAGENE ÄNDERUNGEN

§ 47 Abs. 1 PBefG

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

§ 50 Abs. 1 Satz 4 PBefG

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

§ 51a Abs. 1 PBefG

Die Genehmigungsbehörde kann zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen für den Verkehr mit Mietwagen, der in ihrem Bezirk betrieben wird, tarifbezogene Regelungen, insbesondere Mindestbeförderungsentgelte festlegen. **Die Genehmigungsbehörde handelt auf Grundlage einer nachvollziehbaren Tatsachenbasis dafür, dass ohne ihr Tätigwerden mit einiger Sicherheit eine Beeinträchtigung von öffentlichen Verkehrsinteressen, insbesondere der Funktionsfähigkeit des lokalen öffentlichen Verkehrssystems einschließlich seiner Bestandteile, eintreten würde. In Städten mit mehr als 100 000 Einwohnern soll die Genehmigungsbehörde für den Verkehr mit Mietwagen, der in ihrem Bezirk betrieben wird, Mindestbeförderungsentgelte nach Satz 1 festlegen.**

§ 28b BOKraft (neu einzufügen)

Taxen müssen mit einem dem Stand der Technik entsprechenden Gerät zur Abwicklung von Zahlungstransaktionen (Kartenlesegerät) ausgerüstet sein. Dabei kann es sich auch um ein softwarebasiertes System auf einem entsprechenden Endgerät handeln.