



**DPoIG**  
DEUTSCHE POLIZEIGEWERKSCHAFT  
im DBB

Bundesministerium für Verkehr  
und digitale Infrastruktur  
Postfach 20 01 00  
53170 Bonn

**nur per E-Mail:**

[ref-stv14@bmvi.bund.de](mailto:ref-stv14@bmvi.bund.de)  
[ref-dg10@bmvi.bund.de](mailto:ref-dg10@bmvi.bund.de)

**Bundesleitung**

Friedrichstraße 169  
10117 Berlin

Telefon (030) 47 37 81 23  
Telefax (030) 47 37 81 25  
dpolg@dbb.de  
www.dpolg.de

03.12.2020/ms

**Referentenentwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungswesens**

Az.: StV 14/7382.1/10-12; DG10/831.2/2; Ihr Schreiben vom 19.11.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der vorbezeichneten Angelegenheit danken wir für die Möglichkeit einer Stellungnahme und teilen Ihnen die Auffassung der Deutschen Polizeigewerkschaft (DPoIG) wie folgt mit:

**1. Vorbemerkungen**

Aus verkehrspolizeilicher Sicht erscheinen die im vorliegenden Referentenentwurf angedachten Anpassungen im Personenbeförderungswesen absolut notwendig und in ihren Ausformulierungen auch zielführend. Unbenommen hiervon ergeben sich jedoch aus Sicht der DPoIG einzelne Anpassungserfordernisse in dem zugrundeliegenden Referentenentwurf, die Sie den nachfolgenden Ausführungen entnehmen können:

**2. Inhaltliche Anmerkungen zum Referentenentwurf**

**a) Bereitstellung von Mobilitätsdaten (Art. 1 Ziff. 4 des Referentenentwurfs)**

Im Bereich der gewerblichen Personenbeförderung werden bislang regelmäßig Berufskraftfahrer eingesetzt, die neben einer Schulung eine langjährige Erfahrung mitbringen. Dennoch sind im Stadtverkehr immer wieder auch Taxis, Mietwagen und Kraftomnibusse in Verkehrsunfällen verwickelt. Kommt es zu einem vermehrten Einsatz von Gelegenheitsfahrern, steht zu vermuten, dass diese im Mindesten gleich oft in Unfälle verwickelt sein werden.

Insbesondere die Untersuchungen des „Institutes for Road Safety Research“ in den Niederlanden aus dem Jahr 2019 belegen eindrucksvoll, dass nach der Zulassung von Uber-Diensten ein deutlicher Anstieg von Unfällen mit jungen Uber-Fahrern zu verzeichnen war. Zur Reduzierung der genannten Verkehrsunfälle erfolgte eine Implementierung von Ruhezeiten in der App und eine Beschränkung des Mindestalters auf 21 Jahre.

Im Rahmen der Unfallaufnahme stellt die technische Aufzeichnung im Sinne des Referentenvorschlages ein Beweismittel mit unter Umständen nicht unerheblicher Bedeutung dar. Insbesondere die Lenk- und Ruhezeit des Fahrers kann zum Beispiel ein wichtiges Indiz zur Klärung der Ursache eines Verkehrsunfalls mit verletzten Insassen darstellen. Vor diesem Hintergrund sollte im Gesetz geregelt sein, wann und unter welchen Voraussetzungen die in § 3 Abs. 1a BOKraft-E genannten Daten durch die Ermittlungsbehörden angefordert und überprüft werden dürfen.

#### **b) Wegfall des Ortskundenachweises und Einführung einer Ausrüstungspflicht mit Navigationsgeräten (Art. 3, 4 und 5 Ziff. 4 des Referentenentwurfs)**

Nach Art. 3 des Referentenentwurfs ist vorgesehen, dass die in § 2 Abs. 3 S. 4 und Abs. 13 StVG genannte „Ortskenntnisse“ durch einen „Fachkundenachweis“ ersetzt werden soll. Als Begründung hierfür gibt der Gesetzgeber an, dass die bislang erforderlichen Ortskenntnisse des Taxifahrers angesichts des vermehrten Einsatzes von Navigationsinstrumenten im Taxiverkehr zunehmend an Bedeutung verlieren. Demnach sind Navigationssysteme bei entsprechender technischer Ausstattung grundsätzlich geeignet, die Ortskunde des Taxifahrers zu ersetzen.

Diesen Ausführungen kann soweit gefolgt werden, allerdings sollte beachtet werden, dass hierdurch die menschliche Redundanz im Falle eines Systemausfalls wegfällt.

In den weiterführenden Begründungen zur entsprechenden Anpassung der Ausführungsvorschrift in § 48 Absatz 4 Nummer 7 der FeV wird sodann ergänzt, dass den Interessen der Fahrgäste jedoch durch die in der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr („BOKraft“) neu eingeführte Pflicht zur Vorhaltung eines dem Stand der Technik entsprechenden Navigationsgerätes angemessen Rechnung getragen werden soll.

Hierfür sieht der Ordnungsgeber die Implementierung eines neuen § 28a BOKraft-E vor, in dem die Ausrüstungspflicht von Taxen mit einem dem Stand der Technik entsprechenden Navigationsgerät festgeschrieben wird. Diese müssen mindestens über echtzeitdatenbasierte Streckenführungen, Echtzeit-Staumeldungen, Stau- und Sperrungsumfahrungen sowie ein umfassendes Sonderzieleverzeichnis verfügen.

Mit Blick auf die polizeiliche Verkehrsüberwachungsarbeit wäre es jedoch zielführend, wenn etwaige Zuwiderhandlungen gegen die in § 28a BOKraft-E geregelte Ausrüstungspflicht auch Niederschlag in dem Ordnungswidrigkeitenkatalog der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr finden würden (vgl. § 45 BOKraft), um eine dem Fehlverhalten angemessene Bußgeldsanktionierung zu ermöglichen.

### **c) Einführung einer Alternative zum Wegstreckenzähler in Mietwagen (Art. 5 Ziff. 5 des Referentenentwurfs)**

Im Übrigen ist in dem zugrundeliegenden Referentenentwurf vorgesehen, dass anstelle des in § 30 Abs. 1 BOKraft vorgesehenen Wegstreckenzählers in Mietwagen auch eine Ausrüstung mit einem zugelassenen App-basierten System möglich sein soll. Unter Bezugnahme auf die Begründungen des Ordnungsgebers verfügen App-basierte Systeme zur Ermittlung der gefahrenen Strecke mittlerweile über die gleichen Funktionen wie der klassische im Mietwagen anzubringende Wegstreckenzähler und sind diesem gleichwertig. Daher soll auch deren Nutzung, bei entsprechender Zulassung und unter Beachtung der Vorschriften des Eichrechts, möglich sein.

Unter diesen Voraussetzungen bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen die Einführung einer solchen Alternative zum Wegstreckenzähler, allerdings sollte gesetzesübergreifend beachtet werden, dass technische bzw. elektronische Manipulationen solcher App-basierter Systeme zum aktuellen Zeitpunkt nicht dem Anwendungsbereich des Straftatbestandes in § 22b Abs. 1 Nr. 1 StVG unterfallen dürften. Mit Blick in die damaligen Erläuterungen des Gesetzgebers zur Einführung der Strafnorm (vgl. Bundestags-Drucksache 15/5315 vom 19.04.2005, S. 10) wird ersichtlich, dass der Tatbestand offensichtlich nur etwaige Einwirkungen auf den Messvorgang eines in einem Kraftfahrzeug „eingebauten“ Wegstreckenzählers gemäß § 57 Abs. 3 StVZO umfassen sollte. Zwar gibt es in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung keine Legaldefinition zum Begriff des „Wegstreckenzählers“, allerdings geht die einschlägige Fachliteratur davon aus, dass es sich hierbei um Instrumente zum selbsttätigen Zählen der zurückgelegten Entfernungen durch Zählung der Umdrehungen der Räder handelt.

Den Begründungen zum Referentenentwurf kann jedoch nicht entnommen werden, ob die App-basierten Systeme zwingend in einem Multimediasystem des Kraftfahrzeugs verbaut sein müssen und die Entfernung durch eine elektronische Kopplung an die Radumdrehungen messen oder eben vom Kraftfahrzeug unabhängige Systeme darstellen, die die Entfernung über GPS-Koordinaten messen (z.B. Google-Maps auf einem Smartphone). Mit Blick auf die bereits existierenden Systeme dürfte jedoch überwiegend davon auszugehen sein, dass es sich hierbei eher um autonome Systeme handelt, die die zurückgelegte Strecke anhand von GPS-Koordinaten messen. In diesem Fall dürfte der vom Gesetzgeber formulierte Wortlaut in § 22b Abs. 1 Nr. 1 StVG und die im Gesetzgebungsverfahren angedachte Anwendbarkeit der Rechtsnorm auf Wegstreckenzähler nach § 57 Abs. 3 StVZO überschritten worden sein. Darüber hinaus offenbart nicht zuletzt die Formulierung „anstelle“ in § 30 Abs. 1 BOKraft-E, dass es sich hierbei offensichtlich um eine eigenständige Alternative handelt, die eben nicht mehr unter dem Begriff des Wegstreckenzählers gefasst werden kann.

Zur Vermeidung einer Strafbarkeitslücke scheint es somit angezeigt, dass die Strafnorm in § 22b StVG an die zukünftigen Fortentwicklungen des herkömmlichen Wegstreckenzählers angepasst wird.

### **3. Weitergehende Anpassungserfordernisse**

Regelmäßig wird durch die zuständigen Fachbehörden und unabhängigen Prüfungseinrichtungen festgestellt, dass der Einsatz von technischen Hilfsmitteln, wie zum Beispiel Notbremsassistenten, zur Reduzierung der Unfallzahlen und der daraus resultierenden Folgen beitragen kann. Werden gewerblich Personen transportiert, so sollte dem Unternehmer auferlegt werden, dass er sich bei der Beschaffung an aktuellen Standards zu orientieren hat, die mit entsprechenden Anreizen zur Modernisierung des Fuhrparks verknüpft sein sollten. Als positives Beispiel kann der Einsatz technischer Hilfen, wie dem Abbiegeassistenten, in den Lang-Lkw (sog. Gigaliner) genannt werden.

Darüber hinaus ist im Bereich der grenzüberschreitenden Linien oft ein desolater technischer Zustand der Fahrzeuge oder ein für den Transportumfang nicht geeignetes Fahrzeug festzustellen. Nicht selten steht der Gewinn vor der Sicherheit der Fahrgäste. Gerade wenn Pkws nicht nur von im Schnitt etwas mehr als einer Person und im täglichen Pendlerverkehr eingesetzt werden, sondern im Rahmen der gewerblichen Personenbeförderung, ist zu befürchten, dass Verschleißteile öfter überwacht und entsprechend getauscht werden müssen. Dies kann mit einer entsprechenden Regelung analog der technischen Überwachung von Taxen gewährleistet werden (vgl. § 41 BOKraft i.V.m. § 29 Abs. 11 S. 1 StVZO i.V.m. Anlage 8, Ziffer 2.1.2.2 - HU im Abstand von 12 Monaten).

Als Hauptkritikpunkt stellt sich die fehlende Regelung zu etwaigen Lenk- und Ruhezeiten von Kraftfahrzeugen mit nicht mehr als 9 Sitzplätzen in der Personenbeförderung gemäß in § 1 Abs. 1 Nr. 2 Fahrpersonalverordnung (FPersV) dar. Im Bereich des Güterkraftverkehrs wurde festgestellt, dass - unabhängig von der Größe der Nutzfahrzeuge - oftmals der Fahrer die Ursache für schwere Unfälle setzt. Die Fahrpersonalverordnung schließt dabei die Lücke im Fahrpersonalgesetz und schreibt Fahrern der Gewichtsklasse zwischen 2,8 und 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht in § 1 Abs. 6 FPersV vor, handschriftliche Aufzeichnungen über die Lenk- und Ruhezeiten zu führen.

Obwohl dies ein sehr manipulationsanfälliges Instrument ist, trägt es zumindest dazu bei, extreme Verstöße gegen die Sozialvorschriften zu verhindern und schützt den Fahrer vor wirtschaftlichen Interessen der Unternehmer. Somit ist zumindest im Güterverkehr eine gewisse Überwachung vorhanden, nicht aber im Bereich der Personenbeförderung. Insbesondere im gewerblichen Personentransport müssen Passagiere darauf vertrauen können, dass die Technik und der Fahrer geeignet sind, den Gast sicher an sein Ziel zu bringen. Hier muss sich die Frage gestellt werden, ob ein Fahrer, der bereits seit Stunden seiner beruflichen Tätigkeit nachgekommen ist, im Zweitberuf ohne Pause, uneingeschränkt die Verantwortung für Fahrgäste übernehmen kann und darf.

Es wird daher dringend empfohlen, die Regelungen des Fahrpersonalrechts auf die Personenbeförderung auszuweiten. Die entsprechenden technischen Lösungen stehen bereits zur Verfügung. Auch wenn eine Genehmigung für Kleintransporter im grenzüberschreitenden Gelegenheitsverkehr nur selten ausgestellt wird, sind eben diese Fahrzeuge, meist mit mehr oder weniger großen Anhängern, oft auf den Fernstraßen zu sehen.

Regelmäßig werden die Kombinationen für einen gleichzeitigen Personen- und Gütertransport eingesetzt und dabei an die technischen Grenzen gebracht. Im Rahmen der Ergänzung des PBefG sollte diese Form des grenzüberschreitenden Linienverkehrs auch aus dem Graubereich gehoben werden und klare Aussagen zur Beschaffenheit der Fahrzeuge, Anforderungen an den Fahrer sowie Regelungen zu Lenk- und Ruhezeiten getroffen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Bundesvorsitzender