

## Stellungnahme des

### **TAXI- UND MIETWAGENVERBAND DEUTSCHLAND in Gründung**

zum

### **Referentenentwurf der Bundesregierung zum Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts**

vom 04. Dezember 2020

#### **A. Vorbemerkung**

Wir sehen in dem Referentenentwurf einen engagierten und ernsthaften Ansatz, auf die Anforderungen der Digitalisierung an den Beförderungsmarkt mit einem Gesamtmodell zu antworten. Als reines Denkmodell könnte er theoretisch überzeugen, wenn denn alle Prämissen eingehalten und funktionieren würden. Er hat in unseren Augen auch die Interessen der Öffentlichkeit an einem funktionierenden Taxi- und Mietwagengewerbe durch gesetzgeberische Schutzmaßnahmen zumeist im Blick, was wir ausdrücklich hier anerkennen wollen. Insbesondere begrüßen wir in diesem Zusammenhang das grundsätzliche Beibehalten der Rückkehrpflicht für auftragslose Mietwagen.

In der Praxis zweifeln wir aber sehr daran, ob die kommunalen Genehmigungsbehörden den Ausgestaltungs- und Steuerungsmaßnahmen, die ihnen der Entwurf zuweist, ausreichend gerecht werden können. In den größeren Städten mag es noch einigermaßen gelingen, das ausreichende Personal und auch die notwendige Fachkenntnis in der Behörde zur Verfügung zu haben, sodass die Intention der Entwurfsverfasser zumindest in engagierten Städten auch umgesetzt werden kann. In den kleineren Städten und den Landkreisen oder je nach Landesorganisation sogar Gemeinden zeigt die langjährige Erfahrung, dass teilweise nur halbe Behördenstellen mit der Überwachung des Personenverkehrssektors beauftragt und schon jetzt damit heillos überfordert sind. Auch die zu unterstellende Antwort, dass die Verwaltungsbehörden die Überwachung und Steuerung mit den gelieferten Mobilitätsdaten dann leichter erfüllen könnten, erscheint uns als praxisfremd. Vielmehr wird nach unserer Befürchtung die Kommunalverlagerung dazu führen,

1. dass ein unübersichtlicher Flickenteppich von stark abweichenden Regelungen für die Unternehmen entstehen wird,

2. dass das Gesetz dann doch offene Scheunentore für die mit Unmengen von Investorengeldern ausgerüsteten App-Fahrtenvermittlerplattformen bietet, die zunächst mit Dumping und Fortsetzen der - in den letzten Jahren vielfach bewiesenen - Gesetzesverstöße den Markt übernehmen und bereits mittelfristig dann von den Fahrgästen die vorher eingesetzten Finanzmittel sich durch Preiserhöhungen wieder zurückholen werden.

## **B. Im Einzelnen (soweit Beachtlichkeit für Taxi/Mietwagen):**

Zu Art. 1/PBefG

*Zu Nummer 1a/ § 1 Absatz 1*

Die Vermittler in das PBefG einzubeziehen, ist grundsätzlich geeignet, um einen gewissen Ordnungsrahmen auch für diese darzustellen. Die Einbindung zum Zweck der Mobilitätsdatenlieferung ist ein erster Schritt in Richtung personenbeförderungsrechtlicher Verantwortlichkeit.

*Zu Nummer 1b/ § 1 Absatz 1a*

Die als verantwortlich für die Beförderung einzustufenden Fahrtenvermittlungsportale als genehmigungspflichtige Beförderer anzusehen, eröffnet in aner kennenswerter Weise einen Sanktionsmechanismus, der die digitalen Vermittler auf die Beachtung der gesetzlichen Ordnung einbremsen kann. Wir gehen allerdings davon aus, dass dies über die angeführte Rechtsprechung hinaus die Gerichte bereits in naher Zukunft weiter beschäftigen wird, denn in der Werbung stellt bspw. die Firma Uber bereits derzeit permanent dar, dass sie nur als reiner Vermittler und nicht als Beförderer auftritt.

*Zu Nummer 1c/ § 1 Absatz 2 Nummer 1*

Die eindeutige Festlegung auf einen Referenzsatz zur Bewertung der Entgeltlichkeit einer Beförderungsleistung ist als Umsetzung einer langjährigen Gewerbeforderung sehr zu begrüßen.

*Zu Nummer 2/ § 1a*

Gegen die Regelung, Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit bei Anwendung des PBefG zu berücksichtigen, kann vernünftigerweise niemand etwas einwenden.

*Zu Nummer 3a/ § 2 Absatz 1*

Hierzu s. unsere Anmerkung zu Nummer 21/§ 44.

*Zu Nummer 4/ § 3a*

Die Rechtsverordnungsermächtigung ist rechtstechnisch sicherlich in Ordnung, was aber vollkommen schief läuft, ist, dass die Unternehmer des Taxi- und Mietwagengewerbes durch die Mobilitätsdatenverordnung verpflichtet werden sollen, wesentliche statische und dynamische Mobilitätsdaten in einem vorgeschriebenen Datenformat bereit zu stellen. Das überfordert unsere Unternehmer vollkommen.

Was funktionieren dürfte, ist, nach einer gewissen Anlauf- und Umstellungsphase wesentliche dieser eingeforderten Daten von Vermittlungszentralen und auch App-Vermittlern zu erhalten, da diese zumindest in den größeren Städten die digitale Grundausstattung dafür parat halten und in relativ überschaubarer Zeit auch eine der

Mobilitätsdatenverordnung entsprechende Datenlieferung entwickeln können. In kleineren Städten gibt es aber viele Taxizentralen ohne fortgeschrittene Vermittlungstechnik, die selbst das nicht leisten können.

Ein zentralenangeschlossener Taxiunternehmer könnte bei Bestellfahrten über die großstädtische Vermittlung und über einen (zusätzlichen) App-Vermittler auf die Daten zugreifen, dann können diese aber auch direkt der Datenlieferant sein. Der Unternehmer selbst hat vielleicht eine Buchhaltungssoftware auf seinem Rechner im Betriebssitz, Mobilitätsdaten seiner Fahrzeuge erhebt er selbst nicht.

Der nicht einer Vermittlung angeschlossene Unternehmer, immerhin dürften das bis zu ca. 30 % der Taxiunternehmer sein, hat so gut wie keine technische Anbindung, sondern erhält seine Aufträge am Taxistandplatz oder auf sein Mobiltelefon. Hier läuft die Datenübermittlungsvorschrift vollkommen ins Leere und wir sehen abgesehen von der Frage der Angemessenheit auch keine Möglichkeit, diese Unternehmer rechtlich zu einer Anbindung an eine Zentrale oder eine App zu verpflichten.

Fahrzeuggebundene Gerätschaften, die diese Mobilitätsdatenlieferungspflicht erfüllen könnten, sind uns nicht bekannt. Um diesem Einwand gleich vorbeugend zu begegnen: Im Übrigen liefern auch sog. Fiskaltaxameter keine Echtzeitdaten; abgesehen davon ist mangels einer entsprechenden gesetzlichen Ausrüstungspflicht die Verbreitung der sog. Fiskaltaxameter noch wenig fortgeschritten.

Vergleichbar ist die Argumentation für den nicht für eine Vermittlungsplattform fahrenden Mietwagenunternehmer. Dieser empfängt seine Aufträge am Betriebssitz bzw. per Mobiltelefonanruf aus dem Betriebssitz, an dem der Auftrag nach § 49 Abs. 4 Satz 2 PBefG eingegangen ist. Der Wegstreckenzähler ist dabei schon gar nicht dafür ausgerüstet, Mobilitätsdaten liefern zu können.

Für über Plattformen vermittelte Unternehmen gilt das bereits oben für vergleichbar tätige Taxiunternehmen gesagte, dass die Plattform die Mobilitätsdaten jedenfalls nach kurzer Zeit liefern können dürfte.

Zusätzlich zu all diesen Fragen ist auch die Sicherstellung des Datenschutzes nicht gewährleistet. Von der Datensammlung sind Kunden, Fahrer und Unternehmen gleichermaßen betroffen, der Entwurf enthält keine Hinweise auf geeignete Datenschutzvorkehrungen. Für den zu bewältigenden technischen Aufwand, die Mehrarbeit durch Einführung der Systeme und die Nutzung der durch ein Unternehmen erzeugten Daten durch Dritte, insbesondere Konkurrenten, muss es Entschädigungsregelungen geben.

Angeschlossene Taxi- und Mietwagenunternehmen sollten deshalb von der Pflicht nach § 3a ausgenommen werden, da über die Zentrale bzw. App-Vermittlung die nachgefragten Daten erhältlich sind.

Jedenfalls aber fordern wir eine Übergangsfrist für die unausgerüstete Unternehmerschaft. Wir gehen davon aus, dass die Industrie mindestens zwei Jahre braucht, um eine entsprechende fahrzeuggebundene technische Lösung auch für diese Unternehmen zu entwickeln.

*Zu Nummer 7/ § 9 Absatz 1*

Folgerichtig ist, da es auch in der Genehmigung schon wegen der Ermittlung der Auswirkungen auf die lokale Verkehrseffizienz festgehalten werden sollte, einzugrenzen, in welchem Gebiet der Linienbedarfsverkehr und der gebündelte Bedarfsverkehr betrieben werden darf.

Siehe auch unsere Anmerkung zu § 50.

*Zu Nummer 9c/ § 12 Absatz 1 Satz 1 Nummer 4 lit. c*

Siehe Anmerkung zu Nummer 7/ § 9 Absatz 1

*Zu Nummer 10/ § 13 Absatz 5a*

Zu begrüßen ist, dass im Unterschied zur vorherigen Version in der Entwurfshistorie des § 13 Abs. 5a Satz 1 nun die allgemeine Verkehrseffizienz Prüfmaßstab für eine eventuelle Versagung von gebündeltem Bedarfsverkehr ist und nicht mehr nur die Frage, ob ggfs. bereits vorhandene gebündelte Bedarfsverkehre in für die Erfüllung der Verkehrsaufgabe ausreichender Anzahl existieren. Wir lesen diese Veränderung so, dass auch der Einfluss auf andere existente Verkehrsformen des Linien-, aber auch Gelegenheitsverkehrs zu einer Versagung führen kann.

Entsprechend müsste der 1. Absatz der Begründung zu Nummer 10 neu und eindeutig formuliert werden. Dazu kommt, dass auch Satz 2 des vorgeschlagenen Gesetztextes so nicht mehr passt, man könnte klarstellend ergänzend formulieren: „...Höchstzahl der genehmigungsfähigen Fahrzeuge im gebündelten Bedarfsverkehr der zuständigen Behörde ...“.

Siehe auch unsere Anmerkung zu § 50.

*Zu Nummer 12/ § 17 Absatz 1*

Siehe unsere Anmerkung zu Nummer 7/ § 9 Absatz 1.

*Zu Nummer 14b/ § 20 Absatz 1*

Siehe unsere Anmerkung zu Nummer 7/ § 9 Absatz 1.

*Zu Nummer 21/ § 44*

Die Definition des Linienbedarfsverkehrs wie insbesondere auch die zwingende Anwendung der vom Aufgabenträger im Nahverkehrsplan oder per Vorabbekanntmachung festgelegten Beförderungsentgelte erscheinen uns als geeignet, eine Kannibalisierung des übrigen ÖPNV wie auch des Taxiwesens im Wege einer Tarifunterbietung zu verhindern. Die Einordnung als ÖPNV-Verkehrsform und damit die Anwendbarkeit des § 13 Abs. 2 PBefG sichert die Versagungsmöglichkeit, sofern die

öffentlichen Verkehrsinteressen durch einen überbordenden Linienbedarfsverkehr beeinträchtigt werden.

*Zu Nummer 22a und 22b/ § 46 Absatz 1 und 2 Nummer 4*

Folgerichtige Anpassung der Definition bzw. der Aufzählung der zulässigen Gelegenheitsverkehrsformen.

*Zu Nummer 22/ § 46 Absatz 3*

Grundsätzlich ist die Mehrfachkonzessionierung abzulehnen, weil die Betreiber sich die jeweils steuerlich und hinsichtlich der personenbeförderungsrechtlichen Verpflichtungen günstigere Verkehrsform aussuchen. Darauf hat bereits der Bayerische Verwaltungsgerichtshof mit Beschluss vom 18.02.1991 – 11 B 90/140 – richtigerweise hingewiesen. Mit den zu Nummer 4/ § 3a geäußerten Argumenten wird der Ansicht entgegengetreten, dass das Problem über Mobilitätsdaten gelöst werden kann. Der Unternehmer im ländlichen Bereich ist ebenso wie der Kleinunternehmer im städtischen Bereich im Regelfall nicht dafür ausgerüstet, Mobilitätsdaten – zumal in Echtzeit – zu liefern.

Siehe auch Anmerkung zu Art. 5 Nummer 6/ § 31.

*Zu Nummer 23a/ § 49 Absatz 4 Satz 1*

Die Abgrenzung der neuen Gelegenheitsverkehrsform erkennt richtig, dass die drei genannten Verkehrsformen in sehr ähnlichen Märkten operieren und deshalb v.a. der besonders bepflichtete Taxenverkehr wegen seines Charakters als öffentliches Verkehrsmittel besonderen Schutzes bedarf.

*Zu Nummer 23c/ § 49 Absatz 4 Satz 4*

Regelungssystematisch gehört Satz 4 gestrichen, da die inhaltliche Aussage sich in dem neuen Absatz 5 Satz 1 wiederholt.

*Zu Nummer 23d/ § 49 Absatz 4 Satz 5*

Inhaltlich bestehen ausweislich der beizutretenden Begründung keine Bedenken, aber von der Formulierung her schon: der Satzteil „(auch mittels App-basierten Systems)“ gehört direkt hinter „Den Eingang des Beförderungsauftrages“ am Satzanfang. Nicht die Erfassung des Auftrages soll App-basiert ermöglicht werden, sondern es soll klargestellt werden, dass auch eingehende App-Aufträge elektronisch am Betriebssitz erfasst werden müssen.

*Zu Nummer 23e und f/ § 49 Absatz 4 Satz 6 und 7*

Die Ergänzungen sind folgerichtig wegen der Einführung der neuen Verkehrsform.

*Zu Nummer 23h/ § 49 Absatz 5*

Der Mindestabstand von 15 km zwischen Betriebssitz und weiteren Abstellorten in der Betriebssitzgemeinde resp. zwischen verschiedenen Abstellorten für Mietwagen ist eine sachgemäße Anordnung und dürfte einerseits dem Vorwurf der Umweltbelastung aufgrund der erfreulicherweise grundsätzlich beibehaltenen Rückkehrpflicht auftragsloser Mietwagen entgegenwirken, zudem aber auch in Verbindung mit der Kennzeichnung dem Schutz des Taxigewerbes und dem Verhindern der Verkehrsbelastungszunahme in den Innenstädten wegen „kreisender Mietwagen auf Kundensuche“ genügen. In die Gesetzesbegründung ist klarstellend aufzunehmen, dass auch Abstellorte nur in der Betriebssitzgemeinde eingerichtet werden dürfen. In Absatz 5 Satz 3 ist „muss“ anstatt „kann“ aufzunehmen.

*Zu Nummer 24/ § 50*

Wir sehen aufgrund der bisherigen Erfahrungen das Risiko der Gefährdung des Taxiverkehrs. Eine Evaluierung des gebündelten Bedarfsverkehrs nach drei Jahren ist zwingend geboten.

Die Definition des gebündelten Bedarfsverkehrs ist anzuerkennen, wobei wir davon ausgehen, dass – sofern die Betriebspflicht nicht gefährdet ist – auch Taxen Pooling-Verkehre durchführen können müssen. Die sitzplatzweise Vermietung ist dem Taxi erlaubt, ungeachtet dessen kann es der Rechtssicherheit wie der Akzeptanz dienen, die Pooling-Möglichkeit entweder in § 50 direkt oder in § 47 durch einen Verweis auf § 50 auch ausdrücklich festzuschreiben.

Absatz 2 Satz 1 sollte in Umsetzung des dem in § 9 Abs. 1 Nummer 5 und in § 12 Abs. 1 Nummer 4 lit. c gefundenen Bestimmung so ergänzt werden: „... nur innerhalb der Gemeinde *im beantragten Bediengebiet* ...“.

Hinsichtlich des Absatzes 3 sehen wir einen Widerspruch zu der in Absatz 2 Satz 1 formulierten Bestimmung: eine Beförderung soll grundsätzlich nach letztgenannter Vorschrift nur innerhalb der Betriebssitzgemeinde stattfinden. Dann aber wird prämissenartig in Abs. 3 festgestellt, dass gebündelter Bedarfsverkehr im Stadt- und Vorortverkehr mit einer Bündelungsquote zu belegen ist. Betrachten wir die Definition des Tatbestandsmerkmals „Stadt- und Vorortverkehr“ in § 2 Abs. 16 AEG (das PBefG kennt keine Definition dieses Begriffes), stellen wir fest, dass Vorortverkehr solcher ist, der die Verkehrsbedürfnisse eines (auch grenzüberschreitenden) Stadtgebietes oder Ballungsraums und dem Umland befriedigt. Die Bündelungsquote nur innerhalb einer Stadt und in einer nur ausnahmsweise über § 50 Abs. 2 Satz 3 zuzulassenden Beförderung außerhalb der Betriebssitzgemeinde im beantragten Bediengebiet aufzuerlegen, ist nach unserer Ansicht aber nicht ausreichend. Ob Pooling insgesamt funktioniert, ist noch lange nicht klar. Die bisherigen Erfahrungen damit sind – auch beim Taxi-Pooling – eher ernüchternd. Um zu verhindern, dass das neue Institut nur zum Markteintritt und zur Kannibalisierung der existenten Verkehrsformen und auch

des Linienverkehrs missbraucht wird, plädieren wir für eine umfassende und nicht nur ausnahmsweise Festlegung der Bündelungsquote.

Auch und gerade im ländlichen Bereich lassen sich im Übrigen über das Monitoring der Bündelungsquote wichtige Erkenntnisse erzielen, um einen gebündelten Bedarfsverkehr zielgerichtet für die Verbesserung des dortig leidenden Mobilitätsangebotes zu nutzen. Ein jährliches Monitoring muss bundeseinheitlich gesetzlich vorgesehen werden. Bei Nichterreichen der Bündelungs-Quote müssen Sanktionen vorgesehen sein bis hin zur Konsequenz des Entzugs der Genehmigung.

Bei Abs. 4 ist die Formulierung durch die Doppelungen bei den Termini „Sozialstandards“ und „Bündelungsquoten“ in dem Satz 1 wie auch 2 nicht sonderlich gelungen. Die Vorschrift lässt sich wohl auch in einem Satz unterbringen.

*Zu Nummer 25/ § 51 Absatz 1 Satz 3*

Die Möglichkeit eines Tarifkorridors im Taxi-Bestellmarkt wird vollkommen abgelehnt. Der Großkunde wird wegen seiner Marktstärke immer den Mindestpreis zahlen, die dringend auf die Taxibeförderung angewiesenen Menschen wie Kranke, ältere Menschen, diejenigen, die keinen Privat-Pkw zur Verfügung haben und nicht den Linienverkehr nutzen können, werden immer den Maximaltarif zahlen (Schlagwort: „die Oma subventioniert den Großkonzern“). Sozial ist anders!

Weiterhin ist der fixe Taxitarif wichtig zur Ermittlung des Krankenkassenentgeltes bei den Sondervereinbarungen nach § 51 PBefG. Den ohnehin permanent die Preise drückenden Kassen wird die Munition dafür geliefert, die Entgelte weiter nach unten zu drücken. So aber würde in der Folge das ohnehin knappe Taxiangebot im ländlichen Bereich weiter ausgedünnt.

Die ausdrückliche Erwähnung von Festpreisen für bestimmte Relationen im Bestellmarkt wird ebenfalls abgelehnt, denn diese Möglichkeit war schon nach bisherigem Recht zulässig und wird auch für unbestellte Fahrten genutzt. Die Einengung auf Bestellfahrten wird zurückgewiesen und deshalb vorgeschlagen, auch diesen Satzteil und damit insgesamt Satz 3 in dieser Form zu streichen.

Stattdessen wird angeregt, einen Online-Bestell-Tarif auf Basis eines in den Taxitarifordnungen festzulegenden reinen Streckentarifes einzuführen, der dem Taxigewerbe die Chance bietet, in Reiseketten von Reisebüros oder Reiseanbietern direkt mit angeboten werden zu können. Bisher scheiterte das daran, dass der Taxitarif wegen der im Voraus nicht berechenbaren Zeitkomponente keinen Festpreis anbieten ließ. Der Gedanke ist keineswegs, mit diesem Tarifmodell einen Billigtarif zu schaffen, sondern einen um ca. 15% über dem Wegstreckentarif liegenden Vorbestell-Tarif ohne Wartezeitanteil darzustellen. Die genannten 15 % sind die durchschnittlichen Kosten für die Zeitkomponente des gängigen Taxitarifes.

*Zu Nummer 26/ § 51a*

Die Option einer Anti-Dumping-Vorschrift für den Mietwagenverkehr in Abs. 1 wird von uns begrüßt, wobei die grundsätzliche Sorge, dass die örtlichen

Genehmigungsbehörden mit der Handhabe dieser Möglichkeit überfordert werden (s. A. Vorbemerkung), bleibt.

Bei Abs. 2 ist anzumerken, dass auch die Interessen des Taxigewerbes bei der durch die Genehmigungsbehörde durchzuführenden Festsetzung der Mindestentgelte für gebündelten Bedarfsverkehr berücksichtigt werden müssen.

In Abs. 3 muss das Anhörungsrecht auf das Taxigewerbe erstreckt werden.

*Zu Nummer 29/ § 61 Abs. 1*

Die Ordnungswidrigkeitenbewehrung wegen Verstoßes gegen die Verpflichtung, Mobilitätsdaten zu liefern (Abs. 1 Nummer 3 lit. b), wird von uns hinsichtlich der Taxi- und Mietwagenunternehmer mit den Gründen oben zu Nummer 4/ § 3a abgelehnt.

In der lit. d (neu) ist in der eingeklammerten Paragrafenfolge hinter „Beförderungsentgelte“ auch „§ 51a Absatz 4“ aufzunehmen. Anderenfalls wäre die Ordnungswidrigkeitenbewehrung des Unterschreitens des Mindestentgeltes bzw. Überschreitens des Höchstbeförderungsentgeltes beim gebündelten Bedarfsverkehr nicht gegeben!

Lit. f sichert die Standplatzpflicht beim Taxenverkehr und wird begrüßt.

Die in § 50 Abs. 1 und 2 aufgeführten Pflichten und Verbote bezüglich des gebündelten Bedarfsverkehrs sind nach dem Entwurf nicht bußgeldbewehrt. Insofern ist ein lit. i einzuführen, der dies sichert. Der nach dem Entwurf vorgesehene lit. i würde dann zum lit. j.

*Zu Nummer 30/ § 64b*

Die Möglichkeit, länderseitig Fahrzeugemissionen vorzuschreiben, auch auf den gebündelten Bedarfsverkehr zu erstrecken, wird als folgerichtig begrüßt.

*Zu Nummer 31/ § 64c*

Hinsichtlich der Herstellung möglichst weitgehender Barrierefreiheit wird von uns die fehlende Aufnahme des Mietwagens hinterfragt. An der Spontanaufnahmemöglichkeit kann es nicht liegen, denn auch barrierefreie Taxis müssten erst gerufen werden und stehen eher nicht zufällig am Halteplatz. Insofern ist die Situation vergleichbar mit der, wenn ein behinderter Mensch einen Mietwagen beauftragen will.

Weiter ist zu fragen, was denn barrierefreie Fahrzeuge sind? Unserer Ansicht nach kann das nur aus Sicht des behinderten Menschen beurteilt werden. Hat der behinderte Mensch beispielsweise einen Faltrollstuhl, sind schon sicher 90 % aller Taxis barrierefrei, denn die Beförderung ist gesichert, der Rollstuhl kommt in den Kofferraum, dem behinderten Menschen wird durch den Fahrer beim Einstieg geholfen. Sofern die Verfasser Fahrzeuge als barrierefrei ansehen, die in der Lage sind, auch Menschen im Elektrorollstuhl sitzend zu befördern, also Großraumfahrzeuge mit Hebevorrichtung/Rampe und eigenem Stellraum mitsamt geeigneten

Sicherungssystemen, sollte dies zur Vermeidung von Rechtsunsicherheit zumindest in der Begründung angesprochen werden.

#### Zu Art. 2/RegG

Inhalt wie auch die Umsetzung wird sehr begrüßt, weil die Möglichkeit der finanziellen Förderung von Taxiverkehren in mobilitätsunterversorgten (v.a. ländlichen) Räumen geeignet sein kann, unversorgte Gebiete wieder mit der Taxidienstleistung zu versehen.

#### Zu Art. 3/StVG

Inhaltliche Auseinandersetzung unten bei Art. 4 zu Nummer 4.

#### Zu Art. 4/FeV

Der Ersatz der Ortskunde durch die „kleine Fachkunde“ beim Taxifahrer wird grundsätzlich begrüßt. Gefordert wird von uns aber die Einführung einer inhaltlich bundeseinheitlichen Fachkunde auch für Mietwagenfahrer und Fahrer im gebündelten Bedarfsverkehr. Angesichts der zahlreichen Pflichten und Gebote, die beide Verkehrsformen betreffen, aber auch wegen der Konkurrenzsituation um Fahrpersonal, ist es unvertretbar, hier eine Ungleichbehandlung einzuführen.

#### Zu Art. 5/BOKraft

##### *Zu Nummer 2/ § 27*

Die Herstellung der Erkennbarkeit der Mietwagen und der Fahrzeuge im gebündelten Bedarfsverkehr zur besseren Sicherstellung und Überwachung der Pflichten und Gebote wird sehr begrüßt.

##### *Zu Nummer 3a/ § 28*

Die Tatsache, dass App-basierte Systeme gleich funktional wie Taxameter sein können, wird erstmal nicht bestritten, im Ausland sind solche Apps wohl auch im Einsatz, ein für Deutschland vorgesehenes System ist uns aber dato nicht bekannt.

Sofern eine eichrechtskonforme App zur Taxifahrpreismessung (irgendwann) existieren sollte, dürfte gegen deren Einsatz statt des Taxameters schon wegen der zu erwartenden Kostenersparnis erstmal nichts sprechen. Ohne eine solche App-Lösung zu kennen, verweisen wir aber bereits darauf, dass diese Taxameter-App mit einem bestimmten Taxi-Fahrzeug gekoppelt sein muss, sprich, in dessen Bordsysteme eingebaut sein muss. Bei einer von einem bestimmten Fahrzeug unabhängigen App-Lösung melden wir bereits wegen möglichen Missbrauchs große Bedenken an.

Wir lesen den Vorschriftenentwurf so, dass neben der eichrechtlichen Konformität für die App-basierten Systeme noch eine weitere Zulassung erfolgen muss. Welche Zulassungs-Institution soll das sein?

Noch ein Wort zum Begründungstext: wir wissen, was ein klassischer Taxameter ist; was ein *klassischer Fiskaltaxameter* sein soll, wissen wir nicht. Es gibt ohne Frage Fiskaltaxameter-Lösungen, „klassisch“ sind diese deshalb noch lange nicht, da mangels Ausrüstungsvorschrift diese Lösungen keineswegs flächendeckend anzutreffen sind. Selbst in Berlin, wo diese durch das Bundesland vorgeschrieben sind, findet man beileibe nicht in jedem Taxi einen sog. Fiskaltaxameter. Außer in Hamburg sind solche Gerätschaften nur auf freiwilliger Basis im Einsatz, meist deshalb, weil die betreffenden Unternehmer den Vorteil einer sicheren und einfacheren Buchführung schätzen.

*Zu Nummer 4/ § 28a*

Der Navigationsgerätevorhaltepflcht – auch in Gestalt einer App-Lösung auf dem Mobilgerät – wird nicht widersprochen. Der Hinweis sei uns aber erlaubt, dass es uns nicht gelungen ist, auf der im Text ausdrücklich als zulässig angesprochenen Google-Maps-App ein umfassendes Sonderzieleverzeichnis zu finden.

*Zu Nummer 5/ § 30*

Siehe die Bedenken zu Nummer 3a.

*Zu Nummer 6/ § 31*

Es kommt entscheidend auf die folgerichtige Umsetzung an.

*Zu Nummer 7/ § 37 Absatz 1*

Zur Klarstellung regen wir an, nach dem Wort „Fahrpreisanzeiger“ einzufügen: „oder dem App-basierten System nach § 28 Absatz 1 Satz 2“.

#### Außerhalb des Referentenentwurfs/§ 45

Weder die Navigationsgerätevorhaltepflcht nach § 28a noch die Pflichten und Gebote des gebündelten Bedarfsverkehrs nach § 31 sind im Referentenentwurf ordnungswidrigkeitenbewehrt!

Deshalb ist § 45 zu ergänzen:

- hinter Abs. 1 Nummer 5 lit. I durch einen neuen Buchstaben mit dem Text: „§ 28a über Navigationsgerät“;
- bei derzeitigem lit. m durch neuen Text: „§ 31 über die Benutzung von Fahrzeugen mit einer Genehmigung für den Taxen, Mietwagen- und gebündelten Bedarfsverkehr“.

Zu Art. 6/Mobilitätsdatenverordnung

s. Ausführungen zu Art. 1, dort zu 4/ § 3a.

#### Außerhalb des Referentenentwurfs/PBZugV:

Uns fehlt eine geeignete Vorschrift für den Berufszugang des Unternehmers im gebündelten Bedarfsverkehr, insbesondere für die fachliche Eignung. Wir denken, dass die PBZugV zwingend und noch im Rahmen dieses Mantelgesetzes entsprechend angepasst werden muss, weil die wohl herzuleitende Geltung der Vorschriften der Verordnung (EG) 1071/2009 nicht auf den Unternehmer des gebündelten Bedarfsverkehrs passt. Vielmehr sollte wegen einerseits der gewissen Vergleichbarkeit, aber auch andererseits der Konkurrenzsituation mit den anderen Gelegenheitsverkehrsformen ebenso wie bei Taxen und Mietwagen eine eigene Anlage zur PBZugV mit der Festlegung der zu prüfenden Sachgebiete verordnet werden.

### **C. Zusammenfassung zum Referentenentwurf**

Wir begrüßen:

- die grundsätzliche Beibehaltung der Rückkehrpflicht für auftragslose Mietwagen
- die dynamische Verweisung auf das Bundesreisekostengesetz zur eindeutigen Festlegung, wann eine Beförderung entgeltlich erfolgt
- die Genehmigungspflicht für verantwortlich organisierende Vermittler von Beförderungen
- Verkehrseffizienz als Prüfungsmaßstab für eine Versagungsmöglichkeit beim gebündelten Bedarfsverkehr
- Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit zur Verhinderung der Zulassung einer übermäßig großen Zahl von Fahrzeugen
- Rechtssichere Standplatzverpflichtung beim Taxiverkehr
- Erstreckung der Option länderseitiger Emissionsvorschriften auf den gebündelten Bedarfsverkehr
- Finanzielle Förderung von Taxiverkehren in mobilitätsunterversorgten Gebieten durch das Regionalisierungsgesetz
- Kleine Fachkunde
- Ordnungsnummer auch bei Mietwagen und Fahrzeugen im gebündelten Bedarfsverkehr

Wir anerkennen als grundsätzlich richtig:

- Berücksichtigung der Umweltverträglichkeit im PBefG
- Die Gebietsfestlegung für Linienbedarfs- sowie gebündelten Bedarfsverkehr
- Einbeziehung auch „bloßer Vermittler“ in das PBefG
- Linienbedarfsverkehr an festgelegte Beförderungsentgelte zu binden
- Wenn Rückkehrpflicht-Ausnahme beim Mietwagenverkehr, dann aber 15 km Abstand zwischen Betriebssitz und den Abstellorten in der Betriebssitzgemeinde
- Elektronische Erfassung des Auftragseinganges beim Mietwagenbetriebssitz, gilt auch für App-Aufträge
- Anti-Dumping-Option beim Mietwagenentgelt
- Vorhaltepflicht im Taxi für Navigationsgeräte

Wir sehen kritisch:

- Mehrfachkonzessionierungen Taxi/Mietwagen/gebündelter Bedarfsverkehr in Gemeinden bis 50.000 Einwohner
- Bündelungsquote für gebündelten Bedarfsverkehr nur bei Stadt- und Vorortverkehren
- App-basierte Systeme als Ersatz von Taxameter und Wegstreckenzähler

Wir lehnen strikt ab:

- Die Unternehmer im Taxi- und Mietwagengewerbe als Mobilitätsdatenerbringer zu verpflichten
- Die Option eines Taxitarifkorridors
- Die Option der Rückkehrpflicht-Ausnahme beim Mietwagen
- Taxi-Festpreise nur im Bestellmarkt zuzulassen

Wir fordern:

- Ausnahme bei der Mobilitätsdaten-VO für die vermittlungs-/app-angeschlossenen Unternehmer; zumindest aber Übergangsfrist von zwei Jahren für die Pflicht zur Mobilitätsdatenlieferung bei nichtangeschlossenen Taxi- und Mietwagenunternehmern
- Taxi-Pooling ausdrücklich in das Gesetz aufnehmen

- Evaluierung des gebündelten Bedarfsverkehrs zwingend nach drei Jahren
- Ausweitung der Bündelungsquote auf alle gebündelten Bedarfsverkehre
- Sanktionierung bei Unterschreiten der Bündelungsquote
- Online-Bestell-Tarif einzuführen
- Ordnungswidrigkeitenbewehrung für Tarifverstoß bei gebündeltem Bedarfsverkehr
- Ordnungswidrigkeitenbewehrung für Bestell-, Rückkehr- und Bediengebietpflicht sowie Verwechslungsverbote bei gebündeltem Bedarfsverkehr
- Quotenregelung für barrierefreie Fahrzeuge auch im Mietwagenverkehr
- Kleine Fachkunde inhaltlich bundeseinheitlich im Mietwagen- und gebündeltem Bedarfsverkehr
- Ordnungswidrigkeitenbewehrung für Pflichten des gebündelten Bedarfsverkehrs im Rahmen einer Mehrfachkonzessionierung
- Ordnungswidrigkeitenbewehrung bei Verstoß gegen Navigationsgerätevorhaltepflcht
- PBZugV-Vorschriften gebündelten Bedarfsverkehr