

Stellungnahme und Anmerkungen des VLD e.V. zum vorliegenden Referenten-Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 03.11.2020

Der VLD e.V. (im Folgenden VLD) begrüßt ausdrücklich die längst überfällige Modernisierung des Personenbeförderungsgesetzes. Als die bundesweite Vertretung der Mietwagenbranche mit sehr diversem Unternehmer- und Angebotsfeld gestalten wir aktiv die Zukunft der Personenbeförderung mit.

Stichwort Zukunft:

Der vorliegende Entwurf zeigt in seiner Ausprägung den notwendigen Wunsch, Bewährtes zu bewahren und Modernes zuzulassen. Allerdings neigt er weiterhin dazu, zu viele Einzelfallregelungen und Ausnahmen auf lokaler, kommunaler Ebene zuzulassen und hier eine bundeseinheitliche Regelung zu versagen. Dort, wo der ÖPNV als Verkehrsform und Teil der Daseinspflege betroffen ist, mag dies richtig und sinnvoll sein. Im Falle der Mietwagen bedeutet dieses Vorgehen erhebliche Rechtunsicherheit, Wettbewerbsverzerrungen und auch von unseren Mitgliedern erlebte Willkür. Gegen diese sind nur schwer Einsprüche möglich und der Weg eines Widerspruches kann eine schier endlose, kostspielige und zeitraubende Odyssee werden. Hier schafft nur eine eindeutige Norm in Form eines Bundesgesetzes die notwendige Rechtssicherheit, um unternehmerisch tätig zu werden.

Der Mietwagen in all seinen Formen - vom Flughafenshuttle aus dem Umland, über den Kleinbus für Schulen und Firmen bis hin zur Luxuslimousine - schafft mit seinen Angeboten eine sinnvolle Ergänzung von individueller Mobilität. Er befördert unterschiedlichste Menschen, und das mit geschultem Personal und mit großer unternehmerischer Verantwortung.

Fairer Wettbewerb entsteht nur dort, wo die Bedingungen innerhalb einer Branche gleich sind. Niemand leidet mehr unter der illegalen Beförderung in Privat-PKW als wir, niemand kommt mehr dadurch in Verruf. Wir wünschen uns eine Gesetzeslage, die uns nicht fortwährend stigmatisiert, sondern die zukunfts offen den Mietwagen als Form der Personenbeförderung bejaht.

Zu Artikel 1

Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Zu 1. Vorbemerkung:

In der vorliegenden Fassung bezieht sich die Ergänzung „oder deren Vermittlung“ kontextual lediglich auf Kraftfahrzeuge.

Der VLD schlägt eine umfassendere Formulierung vor:

§1 soll daher wie folgt geändert werden:

In §1(1) wird nach „geschäftsmäßige Beförderung“ eingefügt: „oder deren Vermittlung“

§ 1 Sachlicher Geltungsbereich

(1) Den Vorschriften dieses Gesetzes unterliegt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung oder deren Vermittlung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsbussen (O-Bussen) und mit Kraftfahrzeugen. Als Entgelt sind auch wirtschaftliche Vorteile anzusehen, die mittelbar für die Wirtschaftlichkeit einer auf diese Weise geförderten Erwerbstätigkeit erstrebt werden.

Zu 4: Erfassung von Mobilitätsdaten

Vorbemerkung:

Mietwagen sind qua Verordnung nur sehr begrenzt Teil einer bedarfsgesteuerten Mobilitätslösung. Die zugrunde gelegte EU-Verordnung 2017/1926 bezieht sich auf Verkehrsmittel, die ähnlich und oder analog dem öffentlichen Personennah- und Fernverkehr zugänglich sind. In Deutschland zählen Mietwagen nicht zu dieser Verkehrsgattung. Die Begründung im Anhang des Entwurfes sehen wir somit als für Mietwagen unzutreffend an. Der VLD legt Wert auf die Feststellung, dass eine anonymisierte, nicht-öffentliche Aufzeichnung von Bewegungsdaten zum Zwecke der Statistik und fiskalischen Ermittlung durchaus im Interesse der Branche liegt, jedoch in der vorliegenden Form abgelehnt werden muss.

Auch ist die Begründung eines umweltschützenden Interesses vor dem Hintergrund der Umweltbelastung durch eine weiterhin gewünschte (und vom VLD abgelehnte) Rückkehrpflicht für Mietwagen und Sammelverkehre hier von untergeordneter Bedeutung, zumal bei Mietwagen kein lenkender Einfluss durch Kommunen aufgrund von aktuellen, fahrzeugspezifischen Bewegungsdaten erkennbar scheint. Die Preistransparenz bei der Verkehrsmittel-Vorauswahl des Verbrauchers ist aufgrund der freien Fahrstreckenwahl des Gastes bei Fahrtbeginn nicht gegeben. Das Gesamtaufkommen an Mietfahrzeugen innerhalb der Verkehrsmatrix ist deutlich zu gering, um dem Wunsch nach sinnvoller Verkehrsgestaltung durch Erfassung von Mobilitätsströmen sinnvolle Informationen beizusteuern.

Die vorgeschlagene Fassung des §3 gefährdet zudem das Geschäftsmodell eines erheblichen Teiles der Mietwagenverkehre. Der öffentliche Zugang von Bewegungsdaten kann insbesondere für Geschäftsreisende, Amtsträger und Prominente und hier insbesondere bei wiederkehrenden Wegpunkten, Zielen und Routen ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellen oder zumindest einen Eingriff in die Persönlichkeitsrechte dieser Fahrgäste darstellen.

Der VLD schlägt daher vor:

Nach §3 ist wie folgt zu ändern:

„§ 3a Bereitstellung von Mobilitätsdaten

Der Unternehmer und der Vermittler sind **mit Ausnahme der reinen Mietwagenverkehre** verpflichtet, die in der Anlage der Verordnung über die Bereitstellung von Mobilitätsdaten aufgeführten wesentlichen statischen und dynamischen Daten zu seiner Dienstleistung, die für

a) das Angebot bedarfsgesteuerter Mobilitätsdienstleistungen,

b) die Bereitstellung multimodaler Reiseinformationsdienste,

c) die Verkehrslenkung sowie

d) den Klimaschutz wesentlich sind,

standardisiert und maschinenlesbar über einen nationalen Zugangspunkt bereitzustellen.“

Zu 23. Auftragsannahme

Vorbemerkung:

Digitale Systeme machen es weder sinnvoll noch notwendig, dass eine dokumentierte Auftragsannahme am Betriebssitz zu erfolgen hat. Für den selbstfahrenden Unternehmer ergibt sich aus der Regelung sogar eine erhebliche Rechtsunsicherheit. Zur Abgrenzung und zum Schutz des Taxigewerbes ist eine Regelung, welche die Auftragsannahme zeitlich vor den Beginn des Fahrtantritts legt vollkommen ausreichend.

Der VLD schlägt daher wie folgt vor:

Der Satz:

„Mit Mietwagen dürfen nur Beförderungsaufträge ausgeführt werden, die am Betriebssitz oder in der Wohnung des Unternehmers eingegangen sind.“
wird geändert in:

„Mit Mietwagen dürfen nur Beförderungsaufträge ausgeführt werden, die zeitlich vor Antritt der Beförderung beim Unternehmer elektronisch, schriftlich oder fernmündlich eingegangen sind.“

Zu 23. Rückkehrpflicht

Vorbemerkung:

Die Rückkehrpflicht als solche weist nach wie vor ökologisch und ökonomisch in die falsche Richtung. Die ökologisch notwendige Flexibilisierung und Vernetzung der Verkehrsangebote wird (auch unter gewisser Einbeziehung der Mietwagen) notwendig sein, um eine attraktive Alternative zum Individualverkehr mit dem PKW zu schaffen. Im urbanen Bereich zur Entlastung der Flächen und zur Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte, auf dem Land zur Erhaltung der Attraktivität des Lebensraumes. Die Rückkehrpflicht in der aktuellen Form unterminiert dieses Bestreben.

Taxen und ÖPNV sind aufgrund ihrer besonderen Stellung auch weiterhin jene, die ihren Vorsprung bei der Fahrgastansprache durch existierende Infrastrukturen an besonderen Verkehrsknotenpunkten wie Bahnhöfen, Flughäfen, Einkaufsstraßen und -Zentren wahren werden.

Der vermehrte Einsatz von rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen führt auf mittlere Sicht hinaus in den Wintermonaten zu einer verringerten Reichweite ganzer Flotten. Gerade die Mietwagenbranche setzt vermehrt auf diese klimagas-reduzierenden Technologien. Aufgrund absehbarer Engpässe bei der Lade-Infrastruktur würde eine notwendige Umstellung auf diese Technologien von der Rückkehrpflicht (gleich in welcher Form) massiv behindert.

Die zu §49 Absatz 4 vorgeschlagene Abmilderung einer generellen Rückkehrpflicht schafft erhebliche Rechtsunsicherheit im Ganzen, da es alleine im Ermessen einer lokalen Behörde liegt, ob sie „öffentliche Verkehrsinteressen beeinträchtigt sieht“ und hier erhebliche Ungleichheiten zuungunsten von Mietwagen geschaffen werden können.

Auch benachteiligt die aktuell vorgeschlagene Regelung zur Rückkehrpflicht für Mietwagen kleine und mittlere Unternehmen in unverhältnismäßiger Weise. Sie würde es finanzstarken Anbietern ermöglichen, sich einen Wettbewerbsvorteil durch die Anmietung von teuren Abstellorten nahe an oder gar in passagierstarken Standorten zu verschaffen. Diese Option kann sich ein kleiner Anbieter nicht leisten; und der Organisationsgrad der Branche ist auf lokaler Ebene zu gering, um hier Zusammenschlüsse zu erwarten. Es wäre

einem ruinösen Verdrängungswettbewerb die Tür geöffnet, bei dem marktkapitalisierte Unternehmen klar im Vorteil wären.

Weiterhin macht eine Rückkehrpflicht bei sog. Reiseverkehr mit dem Mietwagen praktisch keinen Sinn (z.B.: Die Auftragszeit endet 400 km weit vom Betriebssitz am Abend und soll dort am nächsten Tag wieder fortgeführt werden). Für die angestrebte Regelung bei Eventverkehren ist diese Regelung auch nicht praktikabel.

Eine bundeseinheitliche Regelung mit der Abschaffung der Rückkehrpflicht ist aufgrund der angeführten Gründe daher geboten.

In § 49 (4) ist daher zu streichen:

~~„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 fernmündlich einen neuen Beförderungsauftrag erhalten.“~~

Zu 23. c) Die Einfügung von Satz 4 nach Satz 3 entfällt somit.

Zu 23. d) in Absatz 4 bleibt Satz 4 Satz 4 und wird wie folgt geändert:

Das Wort „Der“ wird durch das Wort „Den“ ersetzt und nach dem Wort „buchmäßig“ die Wörter „oder elektronisch (auch mittels App-basierten Systems)“ eingefügt.

Zu 23. e) In Absatz 4 bleibt Satz 5 Satz 5 und wird wie folgt geändert:

Nach dem Wort „Taxenverkehr“ werden die Wörter „oder dem gebündelten Bedarfsverkehr“ eingefügt.

Zu 23. f) Absatz 4 Satz 6 bleibt Satz 6 und wird wie folgt geändert:

Nach dem Wort „Taxen“ werden die Wörter „und dem gebündelten Bedarfsverkehr“ eingefügt.

Zu 23. g) In Absatz 4 bleibt Satz 7 Satz 7

Zu 23. h) Es wird kein neuer Absatz nach Absatz 4 angefügt.

Zu 26. Mindestentgelte

Vorbemerkung:

Die Mietwagenverkehre stehen aufgrund ihrer Regulierung nicht in direktem Wettbewerb mit dem ÖPNV und sind daher vom Paragrafen 51a auszunehmen. Die Unterschiedlichkeit der Mietwagenverkehre im Detail ermöglicht eine große Preisspanne und Angebotsvielfalt. Andere Neuregelungen wie z.B. die Kennzeichnungspflicht für Mietwagen sind für eine Unterbindung der illegalen, ruinösen Personenbeförderung deutlich besser geeignet. Der vorliegende Entwurf schafft eine juristisch fragwürdige Präzedenz auf kommunaler Ebene. Die Kommunen als Kontrollorgan müssen vielmehr in die Lage versetzt werden, auf die Einhaltung bereits geltender Normen und Gesetze in der Personenbeförderung zu achten, um den Verbraucher zu schützen. Eine Entlastung über den vorgeschlagenen, vehementen Markteingriff wird illegale Beförderung und Preisdumping nicht verhindern, sondern notwendigen Wettbewerb zur Verbesserung von Angeboten und Wachstum unmöglich machen. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass Branchen mit garantierten Festpreisen in Leistungsbereitschaft und Veränderungswillen kontinuierlich abnehmen und so an tatsächlicher Wettbewerbsfähigkeit verlieren. Mietwagen tangieren hier ganz bewusst nicht den Bereich der Daseinsvorsorge, in die der ÖPNV eingebunden ist und wo eine solche Regelung im allgemeinen Interesse liegen muss.

Das UWG regelt im Anhang zu §3 Absatz 3 in 5) und 19) bereits umfänglich auch die möglichen Verstöße im Mietwagenverkehr in einer geltenden, einklagbaren Form. Die Beweislast liegt hier beim Kläger. Der vorliegende Entwurf zu Änderung des § 51 im PBefG kehrt diese Beweislast zuungunsten des Mietwagen-Verkehres um. Außerdem kann die geplante Regelung eine mögliche „versteckte Subvention“ bestimmter Unternehmen darstellen, da dort überhöhte Preise zur unbestreitbarer Norm erhoben werden können.

Diese Umkehr ist im Hinblick auf Taxi-Tarifordnungen (welche sich nach einem vollständig anderen Geschäftsmodell mit eigenen, erheblichen Schutzräumen richten) insofern gefährlich, als dass sie den natürlichen Wettbewerb der Verkehrsformen und deren Ergänzung in klar geregelten Abgrenzungen unterbindet und auch den Wettbewerb der Unternehmer untereinander in

unzulässiger Weise einschränkt. Klagen auf europäischer Ebene sind hier zu erwarten.

Der Mietwagenverkehr ist daher ausdrücklich von dieser Regelung auszunehmen.

26. soll daher wie folgt lauten:

§ 51a

Beförderungsentgelte im Verkehr im gebündelten Bedarfsverkehr

(1) Die Genehmigungsbehörde muss für den gebündelten Bedarfsverkehr Regelungen vorsehen über Mindestbeförderungsentgelte, die einen hinreichenden Abstand zu den Beförderungsentgelten des jeweiligen Öffentlichen Personennahverkehrs sicherstellen. Sie kann darüber hinaus Festlegungen treffen über:

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

(3) Vor der Festsetzung von Mindestbeförderungsentgelten nach Absatz 2 Satz 1 sind die jeweiligen Aufgabenträger anzuhören. Bei der Festsetzung von Höchstbeförderungsentgelten nach Absatz 2 Satz 2 ist § 39 Abs. 2 entsprechend anzuwenden.

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

Ergänzung §49 - Kurzzeitkonzessionen

Vorbemerkung:

Mietwagenunternehmen sind aufgrund ihrer fachlichen Eignung Partner für Fahrzeugflotten bei Großveranstaltungen wie Events oder Messen, Sportveranstaltungen oder kulturellen Veranstaltungen. Hierbei wird vom Ausrichter oder Sponsor oft der Einsatz bestimmter Fahrzeugtypen oder Fabrikate vorgegeben, teilweise werden die Fahrzeuge vom Fahrzeughersteller im Rahmen von sog. Sponsorings gestellt. Die Fahrten finden meist zwischen wenigen Orten (Hotel, Flughäfen, etc.) und dem Veranstaltungsort statt. Die Dauer der Veranstaltungen ist zeitlich begrenzt und eng umrissen.

Die notwendige Menge an Fahrzeugen oder Fahrpersonal ist für den Unternehmer nicht immer darstellbar. Da solche Veranstaltungen oft zeitgleich sind, oder aus sich heraus selbst wieder erhöhte Nachfrage nach Mietwagen erzeugen, ist eine Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen oft nicht möglich.

In einigen Genehmigungsbezirken sind sog. Vereinfachte Kurzzeitkonzessionen gängige Praxis, in anderen werden sie regelmäßig versagt oder unter praxisfernen Auflagen gestattet. Es fehlt an einer bundeseinheitlichen Regelung welche die gängige Praxis auch unter wettbewerbstechnischen Aspekten in genehmigungsfähiges Recht umwandelt und den Genehmigungsbehörden und Unternehmern die dringend notwendige Rechtssicherheit bietet.

Vorschlag VLD:

Nach Absatz 4) ist Absatz 5) anzufügen

5) Zum Verkehr mit Mietwagen zählen auch sog. Event- oder Messefahrten mit Fahrzeugen im Rahmen einer zeitlich begrenzten Veranstaltung (z.B. aus Sport, Politik, Kultur, Wirtschaft). Nicht zu diesen Fahrten zählen private Feiern wie z.B. Hochzeiten, Beerdigungen oder Geburtstage, sofern an diesen kein überragendes öffentliches Interesse besteht und deren Ausrichtung einen privaten Charakter aufweist. Übersteigt die verfügbare Anzahl der hierfür beim Unternehmer durch den Kunden und/oder Veranstalter angeforderten Fahrzeuge nach Art, Marke oder Fahrzeugklasse dessen konzessionierten Fahrzeugbestand, so sind Kurzzeitkonzessionen zu erteilen, die es dem Unternehmer ermöglichen, diesen Auftrag abzuwickeln. Die Kurzzeitkonzessionen sind unter den vorliegenden Bedingungen für Fahrzeuge zu erteilen:

1) die zum Zeitpunkt der genehmigten Veranstaltung eine mindestens 1 Jahr gültige Hauptuntersuchung besitzen, 2) die in Deutschland zugelassen sind, 3) als Fahrzeuge ohne Zulassung als „Mietwagen“ über den Nachweis einer für den Einsatzzweck abgeschlossenen und gültigen Haftpflichtversicherung verfügen, 4) weniger als 24 Monate alt oder historisch wertvoll oder für den Veranstaltungszweck nachgewiesenermaßen notwendige Fahrzeuge sind.

Die Fahrzeuge dürfen von den Bestimmungen der BoKraft § 25, § 26, § 27, § 28, § 29 abweichen.

Übersteigt die verfügbare Anzahl zur Durchführung durch den Unternehmer die durch den Kunden und/oder Veranstalter angeforderten Fahrer die beim Unternehmer beschäftigten Fahrer, so darf er weitere Fahrer einsetzen, sofern diese: 1) bei ihm zum Zeitpunkt der Leistung beschäftigt werden oder selbständig nachgewiesen ein Gewerbe betreiben, 2) über einen gültigen Führerschein der geforderten Fahrerlaubnisklasse verfügen und zum Zeitpunkt der Leistung mindestens 21 Jahre alt sind.

Die Überprüfung des Unternehmers nach § 12 4) 3. Findet bei Kurzzeitkonzessionen keine Anwendung.

Die Genehmigung nach § 13. 1. findet bei Kurzzeitkonzessionen keine Anwendung.

Die Beantragung bei der zuständigen Genehmigungsbehörde hat unter Vorlage der notwendigen Nachweise 10 Tage vor Beginn des ersten Tages der Konzessionierung zu erfolgen. Änderungen im Fuhrpark und Daten eingesetzter Fahrer können bis 24 Stunden vor Beginn des Genehmigungszeitraumes eingereicht werden.

Die Genehmigungsbehörde stellt je Fahrzeug eine Kurzzeitkonzession mit den Angaben 1) Genehmigte Veranstaltung, 2) Zeitraum/Gültigkeit, 3) Nr. der vorhandenen Genehmigungsurkunde, 4) Kennzeichen des genehmigten Fahrzeugs, 5) Fahrzeugnummer des genehmigten Fahrzeuges aus. Diese Genehmigung ist im Original im Fahrzeug mitzuführen.

Der Unternehmer meldet alle Fahrer mit vollständigen Personendaten und Führerschein-Daten an die Genehmigungsbehörde. Er hat eine Gesamtliste aller Fahrer anzufertigen und diese zur genehmigten Veranstaltung mitzuführen.

Artikel 5 Änderungen BOKraft

1. Kennzeichnungspflicht

Der VLD unterstützt ausdrücklich die Einführung einer Kennzeichnungspflicht für Mietwagen. Die bisher vorgeschlagene Ordnungsnummer ist im digitalen Zeitalter aus verschiedenen Gründen jedoch schlecht geeignet, die für Behörden, Standortbetreiber und Kunden notwendigen Informationskriterien zu erfüllen. Darüber hinaus ist sie an für Mietwagen ungünstiger Stelle angebracht: Der Mietwagen muss als solcher durch den Kunden bereits bei der Vorfahrt von vorne identifizierbar sein. Somit kommt nur die Frontscheibe infrage. Die Platzierung an der Heckscheibe ist auch aufgrund von verbreiteter Tönung der Heckscheiben nicht sinnvoll.

Zu 2. § 27 Daher schlägt der VLD wie folgt vor:

2. § 27 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 2 wird folgender Absatz 3 angefügt:

„(3) Bei Mietwagen ist an der rechten unteren Ecke der Frontscheibe eine nach außen wirkende, fälschungssichere Markierung nach Anlage 3a anzubringen.“

Weiterhin ist eine vom VLD gewünschte Fälschungssicherheit mit der vorgeschlagenen Lösung nicht möglich. Anders als die Taxen verfügt das Mietwagengewerbe nicht über lokal zentrale Vereinigungen, die sich derzeit schon selbst überwachen. Es muss daher möglich sein, die Kennzeichnung so zu gestalten, dass elektronisch hinterlegte Detailinformationen zum Fahrzeug abrufbar sind, um seitens Behörden, Standorten und Kunden die Echtheit der Ordnungsnummer zu verifizieren.

Zu 8. schlägt der VLD daher wie folgt vor:

Nach Anlage 3 wird folgende Anlage 3a eingefügt:

„Anlage 3a (§ 27 Abs. 3)

a) Bestandteile der fälschungssicheren Markierung:

1) Elektronisch lesbares Element (QR-Code, Barcode)

- 2) Fortlaufende, einzigartige Nummer der Markierung
- 3) KFZ-Kennzeichen
- 4) Schriftzüge „Lizensierter Mietwagen“ und „Licensed Limousine“

b) Ausführung:

Kreisrunder Aufkleber mit manuellem Beschriftungsfeld für KFZ-Kennzeichen vertikal und horizontal mittig angeordnet. Fälschungssicher durch Perforation und Selbstzerstörung bei Ablösen.

Form:	kreisrund
Durchmesser:	80mm
Höhe Feld KFZ-Kennzeichen:	25mm
Position elektronisch lesbares Element:	zentral oberhalb Feld KFZ-Kennzeichen
Position einzigartige Nummer:	unterhalb Feld KFZ-Kennzeichen
Position Schriftzüge:	nahe Außenwand, umlaufend in Kranz

Farbe Fläche:	lichtgrau
Farbe Kranz, umlaufend:	blau
Farbe Schriftzug:	schwarz
Farben digitale Markierung:	schwarz/weiß

(Inhalt: nicht darstellbares Ordnungsnummern-Schild)“

c) Elektronisch hinterlegte Angaben

- 1) KFZ-Kennzeichen
- 2) Fahrzeugtyp
- 3) Farbe
- 4) Unternehmerangaben (Name, Ort, Rufnummer)

5) Nummer der Genehmigungsurkunde

Der VLD schlägt für eine bundeseinheitliche Regelung zum Handling vor:

Plaketten werden vom TÜV nach Vorlage der Genehmigungsurkunde bundeseinheitlich ausgegeben und verwaltet

- Es handelt sich um Einmal-Plaketten, die sich bei Entfernung zerstören
- Webseite wird vom TÜV erstellt und verwaltet

Die Kosten hierfür werden durch eine Umlage-Gebühr zur Plakettenvergabe erwirtschaftet.

- Aufgrund einer ähnlichen Gesamtsituation hinsichtlich der Möglichkeit illegaler Verkehre schlägt der VLD die Prüfung einer analogen Vorgehensweise für Poolingverkehre vor.

Zu Artikel 6

Verordnung über die Bereitstellung von Mobilitätsdaten („Mobilitätsdatenverordnung“)

Wie bereits erwähnt, ist der öffentliche Zugang zu Bewegungsdaten von Mietwagenverkehren problematisch und innerhalb der geltenden Regelungen der Verkehre wenig sinnvoll.

Der VLD schlägt daher vor:

Änderung § 2 1) wird ergänzt nach „Personenbeförderungsgesetzes sind“, es wird eingefügt „mit Ausnahme reiner Mietwagenverkehre“.

Anmerkung des VLD zum Fachkundenachweis:

Vorbemerkung

Der VLD begrüßt die Notwendigkeit der Qualifikation in der professionellen Personenbeförderung. Eine Beschränkung auf das Taxigewerbe ist jedoch der falsche Schritt: alle Anbieter qualifizierter, gewerblicher Personenbeförderung sollten für ihre Mitarbeiter verpflichtend Qualifikations-Module vorweisen müssen.

Es ist vor dem Hintergrund zunehmender Verkehrsdichte, kultureller Diversität und dem hohen Maß an persönlichen Verantwortung der Fahrzeugführer fraglich, ob die Forderung der „Niedrigschwelligkeit“ des Tests sinnvoll ist, oder ob anstatt dessen nicht vielmehr Sprachbarrieren und Teilhabe-Schranken durch die Form des Testes abgebaut werden sollten.

Der VLD schlägt wie folgt vor:

- Verpflichtende Eignungsmodule zum Führen eines Taxis, Mietwagens oder Poolfahrzeuges für alle Personen, die nicht durch Arbeitszeitnachweise belegen können, mindestens seit drei Jahren vor Inkrafttreten der Regelung regelmäßig und gewerblich Personen in

erheblichem Umfang (mindestens 200 h/Jahr) befördert zu haben und gleichzeitig älter als 25 Jahre sind.

Folgende Module zu je 2,5 h werden vorgeschlagen:

- Kenntnis über Gesetze und Verordnungen, welche die gewerbliche Personenbeförderung betreffen oder in sie hineinwirken
- Behandlung von Fahrgästen unter Berücksichtigung der allgemeinen Gleichberechtigung. Rechte der Fahrgäste und der Fahrer
- Verhalten im Notfall, allgemeine Gefahrenabwehr für Fahrer und Fahrgäste
- Richtiges Beladen und sichere Beförderung
- Vereinfachte Ortskunde in Stadt/Kreis mit Lage Krankenhäuser, Versorgungszentren, verkehrswichtigen Einrichtungen, Kultureinrichtungen, Ämter und Behörden

Die Module a) bis d) sollen von Vertretern der jeweiligen Verbände (inkl. Berufsgenossenschaften) im Rahmen einer Workshopreihe erstellt und verabschiedet werden. Die Handelskammern und Ministerien haben hier beratende Wirkung mit dem Ziel der Rechtssicherheit bundeseinheitlicher Umsetzung bis auf lokale Ebene. Modul e) erstellt inhaltlich die jeweils zuständige Verkehrsbehörde. Die Module werden ungeprüft nach Anwesenheit von Fahrschulen, Prüfstellen und weiteren geeigneten Stellen Vereinen gemäß Verordnung und in gültigen Fassungen angeboten.

Absender:

VLD

Bundesverband der Chauffeurwagen Unternehmen e. V.

An den Theklafeldern

04328 Leipzig

Über den VLD.

Der VLD ist der Bundesverband für Mietwagen- und Chauffeurunternehmer in ganz Deutschland.

Unser Fokus liegt in der Schaffung fairer und gleicher Marktbedingungen sowie der Rechtssicherheit für die Betriebe unserer Mitglieder und aller über 10.000 Unternehmen der Mietwagenbranche.

Die Mietwagenbranche ergänzt in vielen wichtigen Aspekten die Personenbeförderung in den Ballungsräumen und auf der Fläche. Das Angebot unserer Mitglieder reicht vom Flughafenshuttle in der ländlichen Region bis zur klassischen Luxuslimousine in den Wirtschaftsmetropolen. Sicherheit, Komfort und Fahrgastfreundlichkeit ergänzen sich nach unserem Verständnis zu einem wertvollen Angebot, das sich klar von anderen Verkehrsformen abgrenzt und gleichzeitig im gemeinsamen Mix aller Verkehrsträger eine essenzielle Rolle spielt.

Marktregularien begrüßen wir, sofern diese den qualifizierten Personentransport als Ganzes gegen unfairen Wettbewerb schützen. Wir lehnen Marktbeschränkungen und Privilegien dort ab, wo sie Wettbewerb verhindern und die Auswahlmöglichkeiten der Menschen nach maßgeschneiderten Transportbedürfnissen blockieren oder überkommene Traditionen für Wenige schützen.

Bis zu heutigem Tag werden wir als Mobilitätsanbieter an vielen Standorten systematisch auf lokaler Ebene benachteiligt: Zu einigen Flughäfen können wir kaum oder gar nicht zu Terminals direkt vorfahren und unsere Fahrgäste einladen oder in Ruhe verabschieden, an Bahnhöfen ist es oft ähnlich.

Touristische Ziele sowie Bereiche von Innenstädten können sprichwörtlich von allen Personenbeförderungsformen außer Mietwagen angefahren werden, was bei touristischen oder geschäftlichen Fahrten für erhebliche Probleme sorgt.

Andere Länder haben den positiven Stellenwert der Mietwagen erkannt und handeln entsprechend mit verbesserten und garantierten Zugängen zu stark frequentierten Beförderungsorten. Wir wünschen uns ein aktives Miteinander und keine Stigmatisierung unserer Verkehrsangebote.

Der VLD begrüßt ausdrücklich die Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes und anderer Richtlinien zur Schaffung von Rechtssicherheit für alle Anbieter in diesem Segment nach marktwirtschaftlichen und ökonomischen Gesichtspunkten. Die Zukunft wartet nicht auf uns – kein Mobilitätsanbieter darf sie verhindern wollen, sondern wir müssen sie aktiv mitgestalten: Für Sicherheit, Fairness und Wettbewerb in der qualifizierten Personenbeförderung