

Modernisierung des Personenbeförderungsrechts: Taxi- und Mietwagen fit für das 21. Jahrhundert machen, April 2025

Kernforderungen

- Rückkehrpflicht für Mietwagen abschaffen
- Flexible Preise für Taxi und Mietwagen sicherstellen
- Kommunale Willkür bei Genehmigungspraxis beenden
- Keine neuen Berufseinstiegshürden für das Fahrpersonal

Einführung

Seit Jahrzehnten ist die Mietwagenbranche ein elementarer Wirtschaftsfaktor im urbanen und ländlichen Raum. *Wirfahren* vertritt die Interessen dieser Branche mit weit über 45.000 Fahrern, die tagtäglich einen zuverlässigen Service gewährleisten – in Zusammenarbeit mit digitalen Plattformen, sowie im Limousinen- und Schülerverkehr.

Das aktuelle Personenbeförderungsrecht trägt dem Wandel der Mobilitätsbedürfnisse der Menschen sowie dem digitalen Fortschritt nicht Rechnung. Offenheit für Innovationen sowie bürokratische Entlastungen für Taxi und Mietwagen sind notwendig, um zukünftig einen verlässlichen und ökonomisch sowie ökologisch nachhaltigen Personenbeförderungsservice in der Fläche anbieten zu können.

1. Rückkehrpflicht für Mietwagen abschaffen (§ 49 PBefG (4))

MietwagenfahrerInnen müssen nach jedem Beförderungsauftrag leer zu ihrem Betriebssitz zurückkehren, sofern kein Folgeauftrag vorliegt. Diese Rückkehrpflicht ist sowohl ökologischer als auch ökonomischer Wahnsinn:

Sie führt zu unnötigem Verkehrsaufkommen, Lärm sowie Umweltverschmutzung. Das Fraunhofer Institut hat jüngst die Auswirkungen der Rückkehrpflicht untersucht: Rund 30 Prozent aller Fahrstrecken entstehen durch die Rückkehr zum Betriebssitz. Allein in Berlin fallen täglich fast 200.000 Kilometer an unnötigen Leerfahrten an. Dies entspricht fünf Erdumrundungen pro Tag¹.

Die Rückkehrpflicht ist nicht nur ein ökologischer Wahnsinn, sondern auch ökonomisch extrem herausfordernd. Die künstlich geschaffenen Mehrkosten belasten insbesondere die kleinen und mittelständischen Betriebe übermäßig und widersprechen dem Ziel, KMUs von unnötiger Bürokratie zu befreien. Auch verhindert die Rückkehrpflicht einen Umstieg auf lokal emissionsfreie Fahrzeuge. Elektrofahrzeuge verfügen weiterhin über eine geringere Reichweite als Verbrenner. Ein Mietwagenverkehr unter Einsatz von Elektrofahrzeugen ist mit der Rückkehrpflicht daher ökonomisch nicht nachhaltig.

2. Flexible Preise für Taxis und Mietwagen sicherstellen (§ 51 u. § 51a PBefG)

Unternehmen passen Preise nach Nachfrage und Angebot an. Egal ob die Deutsche Bahn, Hotel-Buchungssysteme oder Fluggesellschaften, alle richten ihre Preise anhand von Auslastungsdaten aus. Auf diese Weise werden Auslastung und Umsatz gesteigert.

Für den Personenbeförderungsmarkt ist es dringend notwendig, die Preise für bestellte Fahrten vollständig freizugeben. Von der Möglichkeit, Taxipreise auf kommunaler Ebene

¹ Fraunhofer Fokus (2024): Transformation des Taxi- und Mietwagengewerbes zur Emissionsfreiheit.

zu flexibilisieren, machen aktuell nur einige Kommunen innerhalb eines begrenzten Korridors Gebrauch. Nur eine im Bundesgesetz verankerte, vollständige Flexibilisierung der Preise für per App oder Telefon bestellte Taxifahrten kann diesen Flickenteppich beheben und das Taxi in das 21. Jahrhundert führen. Gleichzeitig müssen Preisverhandlungen zwischen Kunden und Fahrpersonal im Taxi unterbunden werden.

Die exklusiven Privilegien des Taxis gegenüber dem Mietwagen (Bereithalten an Taxiständen & Winkverkehr) sollten erhalten bleiben. Bei diesen privilegierten Fahrten muss allerdings weiterhin der kommunale Taxitarif zur Anwendung kommen. Allenfalls könnte diskutiert werden, qualitativ höherwertige Taxi-Dienstleistungen (Luxusmodelle, E-Fahrzeuge) durch eine höhere Grundgebühr zu honorieren.

Auch muss bei der Anpassung des Personenbeförderungsrechts der Rechtsprechung des EuGHs (Rechtssache C-50/21 „Prestige and Limousine“) Rechnung getragen werden: Einschränkungen des Mietwagenverkehrs über Preisregulierungen zum Schutz des Taxigewerbes sind nicht europarechtskonform. Institut der Deutschen Wirtschaft (IW) hat in einer umfassenden Studie belegt, dass jegliche Preisregulierungen für den Mietwagen ökonomisch unsinnig sind.² Die Regelungen zur Einführung von Mindestbeförderungsentgelten für Mietwagen müssen daher gestrichen werden.

3. Kommunale Willkür bei der Genehmigungspraxis beenden (§ 12 ff PBefG)

Die Anzahl der Konzessionen für Mietwagen ist kommunal nicht gedeckelt. Um die unternehmerische Freiheit von Mietwagenfirmen dennoch einzuschränken, greifen Genehmigungsbehörden immer wieder auf rechtsmissbräuchliche Maßnahmen zurück und verzögern oder verunmöglichen Genehmigungen: Während einige Städte neuerdings das Baugesetz heranziehen, um die Genehmigung von Betriebssitzen zu verweigern, stellen andere Kommunen abenteuerliche Eigenkapitalanforderungen an Unternehmen, die schlichtweg unerfüllbar sind und in keinster Weise durch das Personenbeförderungsrecht gedeckt sind.

Dieser kommunalen Willkür müssen Grenzen gesetzt und die Freiheit ein Unternehmen zu gründen geschützt werden. Eine niedrigschwellige Vereinheitlichung der Genehmigungsvorgaben sollte bei einer Novelle auf Bundesebene angestrebt werden.

4. Keine neuen Berufseinstiegschürden für das Fahrpersonal (§ 48 FeV)

Mehr als drei Jahre liegt die Abschaffung der Ortskundeprüfung für Taxifahrer zurück, bei Mietwagenfahrern bereits mehr als acht Jahre. Auch ohne Ortskundeprüfung ist es zu keiner Verschlechterung von Service und Sicherheit gekommen. Die bei der letzten Novelle des Personenbeförderungsgesetzes angedachte "kleine Fachkunde" sollte daher ersatzlos gestrichen werden.

In Zeiten von massivem Personalmangel, insbesondere im ländlichen Raum, ist eine solch drastische Berufszugangshürde nicht gerechtfertigt und steht dem politischen Ziel der Entbürokratisierung diametral entgegen. Zusätzliche Kosten sowie ein Mehr an Bürokratie für Bewerber, Unternehmen und Behörden lassen stark an jeglicher Verhältnismäßigkeit neuer Zugangshürden für Taxi- und Mietwagenfahrer zweifeln.

² IW Consult (2024): Über in Deutschland - Ein profitables Geschäftsmodell für Mietwagenunternehmen.