



VSPV

Der Mobilitätsverband



Novellierung des PBefG

Stand: Mai 2026

Verband des privaten gewerblichen Straßenpersonenverkehrs Nordrhein-Westfalen VSPV e.V.
Benninghofer Str. 152
44269 Dortmund
0231 528 227
info@vspv-nrw.de

V.i.S.d.P.: Sascha Waltemate, Geschäftsführer

Plädoyer für eine Novellierung des Gelegenheitsverkehrs

Das Personenbeförderungsrecht steht erneut an einem Punkt, an dem seine Weiterentwicklung nicht nur angezeigt, sondern strukturell geboten ist. Mit der in diesem Jahr anstehenden Evaluierung der letzten Novelle des Personenbeförderungsgesetzes tritt eine Phase ein, in der die praktischen Wirkungen der Reform erstmals systematisch bilanziert werden können. Diese Bilanz fällt ambivalent aus. Zwar hat die Novelle versucht, auf die Dynamik digital vermittelter Verkehrsformen zu reagieren und neue Akteure in das bestehende Regelungssystem einzubinden. Zugleich ist jedoch erkennbar geworden, dass zentrale Annahmen der Reform die tatsächliche Entwicklung des Gelegenheitsverkehrs nur unzureichend erfasst haben. Die normative Architektur des Gesetzes und die operative Realität digital organisierter Mobilität haben sich seither weiter auseinanderentwickelt.

Die Regulierung des plattformvermittelten Mietwagenverkehrs hat sich in wesentlichen Punkten als vollzugsschwach erwiesen, während zugleich die strukturelle Rolle des Taxis im Mobilitätssystem nicht neu bestimmt, sondern implizit relativiert wurde. Rückkehrpflicht, Tarifbindung und Betriebspflicht sind in einem Umfeld digitaler Disposition und permanenter Nachfrageprognose in ihrer bisherigen Form weder hinreichend begründbar noch effektiv durchsetzbar. Zugleich hat sich gezeigt, dass die intendierte Gleichgewichtslage zwischen Taxi- und Mietwagenverkehr in der Praxis nicht entstanden ist. Plattformvermittelte Nachfrageverkehre konzentrieren sich auf profitable Einsatzfelder und entziehen damit dem gemeinwohlgebundenen Verkehr jene Erlössegmente, aus denen seine Vorhaltung finanziert wird. Die Folgen sind strukturell absehbar: eine Erosion verlässlicher Verfügbarkeit außerhalb nachfragestarker Zeiten und Räume sowie ein wachsender Druck zur öffentlichen Kompensation.

Hinzu tritt eine Leerstelle, die im Gesetz selbst angelegt ist. Die Novelle hat digitale Vermittlung zwar zugelassen, sie jedoch nicht als ordnungspolitische Infrastruktur begriffen. Plattformen wirken faktisch als zentrale Koordinationsinstanzen des Gelegenheitsverkehrs, ohne dass ihre Rolle im Mobilitätssystem rechtlich präzise bestimmt wäre. Damit fehlt ein Instrument, um gemeinwohlgebundene und marktgetriebene Verkehrsleistungen innerhalb derselben digitalen Architektur differenziert zu steuern. Die Folge ist eine faktische Konvergenz der Verkehrsformen bei fortbestehender formaler Trennung, die weder der Realität noch den Anforderungen integrierter Mobilitätssysteme gerecht wird.

Vor diesem Hintergrund kann die Evaluierung der geltenden Regelungen nicht in punktuellen Anpassungen erschöpft bleiben. Sie muss den Blick darauf richten, welche Funktion der Gelegenheitsverkehr künftig im Mobilitätssystem erfüllen soll und welche ordnungspolitische Struktur erforderlich ist, um diese Funktion zu sichern. Die anstehende Fortschreibung des Personenbeförderungsrechts ist damit nicht lediglich eine Korrektur der letzten Reform, sondern die Gelegenheit, die Weichen für eine zukunftsfähige Ordnung digital vermittelter Mobilität zu stellen. Das folgende Plädoyer entwickelt aus dieser Perspektive eine strategische Vision und die daraus abzuleitenden Leitprinzipien und Instrumente einer funktional differenzierten Neuordnung des Gelegenheitsverkehrs im Personenbeförderungsrecht.

Executive Summary

Ausgangslage

Die Evaluierung der PBefG-Novelle 2021 fällt ambivalent aus. Die normative Architektur des Gesetzes und die operative Realität digital organisierter Mobilität haben sich weiter auseinanderentwickelt. Die Regulierung des plattformvermittelten Mietwagenverkehrs hat sich in wesentlichen Punkten als **vollzugsschwach** erwiesen. Die intendierte Gleichgewichtslage zwischen Taxi- und Mietwagenverkehr ist in der Praxis **nicht entstanden**. Plattformvermittelte Nachfrageverkehre konzentrieren sich auf profitable Einsatzfelder und entziehen dem gemeinwohlgebundenen Verkehr jene Erlössegmente, aus denen seine Vorhaltung finanziert wird.

Zugleich hat die Novelle digitale Vermittlung zwar zugelassen, sie jedoch nicht als ordnungspolitische Infrastruktur begriffen. Die bisherige Unterscheidung zwischen Taxi und Mietwagen entlang historischer Betriebsformen – Bereithaltung vs. Bestellung vom Betriebssitz – trägt die heutige Verkehrsrealität nicht mehr.

Strategische Vision

Das Positionspapier plädiert für den Übergang von einer historisch gewachsenen Gewerbeordnung zu einer **funktional differenzierten Plattformordnung**:

- **Das Taxi** wird als tarifgebundener, verlässlich verfügbarer und öffentlich integrierter Verkehrsträger positioniert, der die Grundmobilität sichert und als intermodaler Lückenschließer im öffentlichen Verkehrssystem wirkt.
- **Der Mietwagenverkehr** wird als privatwirtschaftlicher Komplementärverkehr anerkannt, der Nachfrageeffizienz und Innovationsdynamik einbringt, ohne die strukturellen Voraussetzungen gemeinwohlgebundener Verkehrsleistungen zu unterlaufen.
- **Digitale Plattformen** werden zum zentralen Ordnungsinstrument: Sie ermöglichen die Koordination beider Verkehrsformen, ohne ihre ordnungspolitische Differenz aufzuheben.

Die entscheidende Innovation liegt nicht in der Auflösung bestehender Kategorien, sondern in ihrer digital vermittelten Koordination. Das Taxi bleibt privatwirtschaftlich betrieben, erhält jedoch einen privilegierten Zugang zu öffentlich verantworteten Plattformstrukturen.

Ordnungspolitische Leitprinzipien

Die vorgeschlagene Novellierung beruht auf sechs Leitprinzipien:

1. **Funktionale Differenzierung:** Regulierung nicht nach Betriebsform, sondern nach der Funktion der Verkehrsleistung im Mobilitätssystem.
2. **Integrierte Daseinsvorsorge:** Systematische Einbettung des Taxis in multimodale Verkehrsnetze als Voraussetzung seiner Integrations-fähigkeit.
3. **Digitale Koordination:** Plattformen als Differenzierungsinstrument, das unterschiedliche Verkehrslogiken innerhalb eines gemeinsamen Systems abbildet.
4. **Komplementäre Marktordnung:** Sicherung der ökonomischen Basis des gemeinwohlgebundenen Systems bei Erhalt privatwirtschaftlicher Effizienzpotenziale.
5. **Unionsrechtsfeste Ausgestaltung:** Funktionale Legitimierung aller Instrumente, gestützt auf Art. 58 AEUV und die EuGH-Rechtsprechung zu Daseinsvorsorge.

6. **Datenbasierte Markttransparenz:** Nutzung plattformgenerierter Daten für Aufsicht, Vollzug und evidenzbasierte Verkehrsplanung.

Regulatorische Kerninstrumente

Instrument	Funktion
Funktionale Verkehrsartendefinition	Differenzierung entlang Gemeinwohlbindung statt Betriebsform; unionsrechtsfeste Begründungsgrundlage
Privilegierte Plattformintegration	Prioritärer Zugang gemeinwohlgebundener Verkehrsleistungen zu öffentlichen Routing-, Buchungs- und Abrechnungssystemen
Ordnungsrahmen Komplementärverkehr	Funktionale Komplementarität sichern; Preisrahmen/Mindestentgelte gegen ruinösen Wettbewerb
Rückkehrregelungen (neu)	Differenzierte, datenbasierte Steuerung statt pauschaler Rückkehrpflicht; verhältnismäßig und digital operationalisiert
Tarifliche Integrations-fähigkeit	Festpreisermittlung vor Fahrtbeginn auf Tarifbasis; Voraussetzung für multimodale Buchungsintegration
Datenbasierte Vollzugs-architektur	Standardisierte Datenbereitstellung für Aufsicht, Compliance-Kontrolle und evidenzbasierte Verkehrsplanung
Institutionelle Plattformordnung	Trennung von Infrastrukturverantwortung (Staat) und Leistungserbringung (Markt); vergleichbar mit Verkehrsverbänden

Konkrete Maßnahmen

Das Positionspapier übersetzt die strategische Vision in sieben konkrete Reformschritte:

1. Gesetzliche Präzisierung der funktionalen Stellung des Taxis als Bestandteil öffentlicher Mobilität
2. Schaffung eines Rechtsrahmens für öffentlich verantwortete Mobilitätsplattformen mit Interoperabilitäts- und Zugangsstandards
3. Rechtliche Absicherung tariflicher Integrations-fähigkeit durch digitale Festpreisermittlung auf Basis bestehender Tarife
4. Funktional begründete Preisrahmen bzw. Mindestbeförderungs-entgelte zum Schutz der strukturellen Komplementarität
5. Weiterentwicklung der Rückkehrregelungen zu differenzierten, datenbasierten Steuerungsinstrumenten
6. Verbindliche Daten- und Transparenzanforderungen für plattformvermittelten Gelegenheitsverkehr

7. Institutionelle Klärung der Rollen von Staat (Infrastrukturverantwortung) und Markt (Leistungserbringung)

Weitere Reformmaßnahmen

Ergänzend zur strukturellen Neuordnung identifiziert das Papier konkreten Handlungsbedarf bei Aufsicht, Marktordnung und Gewerbestruktur:

- Ausweitung der Verkehrsunternehmensdatei auf den Gelegenheitsverkehr (§§ 47, 49 PBefG)
- Gesetzlicher Zugang der Genehmigungsbehörden zu digitalen Betriebs- und Vermittlungsdaten
- Ordnungsrechtliche Verantwortungszurechnung für Vermittlungsplattformen mit faktischer Steuerungsmacht
- Verordnungsermächtigung für Mindestbeförderungsentgelte im Mietwagenverkehr
- Stärkung der Verbandsrechte im Genehmigungsverfahren
- Erweiterung des § 25a PBefG um eine personenbezogene Untersagungsregelung für den Taxen- und Mietwagenverkehr, verknüpft mit der Verkehrsunternehmensdatei
- Anpassungen bei BOKraft (Außenwerbung, digitale Fahrpreissysteme), Ordnungsnummern und Freistellungsverordnung

Unionsrechtliche Absicherung

Die Begründungslogik stützt sich auf die sektorale Regulierungskompetenz der Mitgliedstaaten im Verkehrsbereich (Art. 58 Abs. 1 AEUV). Die Differenzierung zwischen gemeinwohlgebundenen und marktgetriebenen Verkehrsleistungen knüpft nicht an formale Gewerbetitel, sondern an objektive funktionale Kriterien. Rückkehr- und Präsenzregelungen, Preisrahmen und privilegierte Plattformintegration werden als Instrumente der Daseinsvorsorge legitimiert, deren digitale Ausgestaltung die Verhältnismäßigkeit stärkt, weil sie datenbasiert und situativ wirken.

Kernbotschaft: Die Novellierung des PBefG ist keine Korrektur der letzten Reform, sondern die Gelegenheit, die Weichen für eine zukunftsfähige Ordnung digital vermittelter Mobilität zu stellen. Das Taxi ist kein Relikt vergangener Verkehrsordnungen, sondern ein modernisierbarer Bestandteil zukünftiger Mobilitätssysteme. Seine Integration in öffentlich verantwortete Plattformstrukturen ist der Schlüssel, um diese Rolle dauerhaft zu verankern.

Personenbeförderungsrecht neu gedacht

Strategische Vision für eine Neuordnung des Gelegenheitsverkehrs im PBefG

Die gegenwärtige Struktur des Personenbeförderungsgesetzes beruht auf einer Systemarchitektur, die historisch plausibel war, unter den Bedingungen digitalisierter Mobilität jedoch zunehmend ihre ordnungspolitische Steuerungsfähigkeit verliert. Die Trennung zwischen Taxi- und Mietwagenverkehr orientiert sich weiterhin an Zugangskanälen und Betriebsformen, die aus einer Zeit stammen, in der Verkehrsleistungen entweder durch physische Präsenz im öffentlichen Raum oder durch telefonische Bestellung organisiert wurden. Diese Unterscheidung trägt die heutige Verkehrsrealität nicht mehr. In urbanen Räumen operieren plattformvermittelte Mietwagen faktisch mit permanenter Verfügbarkeit und übernehmen damit Funktionen, die ursprünglich dem Taxiverkehr zugeordnet waren. In ländlichen Regionen hingegen wird das Taxi weitgehend nachfragebasiert und auf Bestellung betrieben und ähnelt damit funktional dem Mietwagen. Beide Verkehrsformen bewegen sich somit in eine operative Konvergenz, während die rechtliche Systemtrennung fortbesteht. Das Ergebnis ist eine regulatorische Architektur, die in der Praxis unterlaufen wird und zugleich ihre legitimierende Differenz nicht mehr überzeugend begründen kann.

Diese Entwicklung legt nahe, die Frage nach der künftigen Ordnung des Gelegenheitsverkehrs nicht entlang historischer Gewerbekategorien zu beantworten, sondern entlang der Funktionen, die Verkehrsleistungen im Mobilitätssystem erfüllen sollen. Entscheidend ist nicht, ob eine Fahrt über Winkemarkt oder Bestellung zustande kommt, sondern ob sie Teil einer verlässlichen, diskriminierungsfreien und integrierbaren Mobilitätsarchitektur ist oder ob sie als rein marktgetriebene Nachfrageleistung operiert. Im gegenwärtigen System sind beide Funktionslogiken unzureichend voneinander abgegrenzt, was sowohl zu Vollzugsdefiziten als auch zu strukturellen Wettbewerbsverzerrungen führt. Eine zukunftsfähige Novellierung des PBefG muss daher die funktionale Differenz zum zentralen Ordnungsprinzip erheben.

Im Kern geht es um die Klärung, welche Rolle der Gelegenheitsverkehr in einer zunehmend integrierten, digital vermittelten Mobilitätslandschaft einnehmen soll. Mobilitätssysteme entwickeln sich gegenwärtig in Richtung intermodaler, plattformbasierter Strukturen, in denen unterschiedliche Verkehrsträger über gemeinsame Informations-, Buchungs- und Abrechnungssysteme verbunden werden. Der klassische Linienverkehr bildet dabei weiterhin das Rückgrat, stößt jedoch insbesondere in Randzeiten, peripheren Räumen und auf nachfrageschwachen Relationen an ökonomische und betriebliche Grenzen. Genau in diesen Bereichen entsteht der Bedarf an flexibel disponiblen Verkehrsleistungen mit hoher räumlicher Reichweite und geringer Vorlaufzeit. Der Gelegenheitsverkehr ist prädestiniert, diese Funktion zu übernehmen. Er kann als Bindeglied zwischen liniengebundenem Verkehr und individueller Mobilität wirken und damit sowohl in städtischen als auch in ländlichen Räumen einen wesentlichen Beitrag zur Sicherstellung von Mobilitätsteilnahme leisten.

Damit dieser Beitrag planbar und steuerbar wird, bedarf es jedoch einer klaren ordnungspolitischen Zuordnung innerhalb des Mobilitätssystems. Verkehrsleistungen, die als Bestandteil öffentlicher Mobilitätsarchitektur fungieren sollen, müssen verlässlich verfügbar, tariflich kalkulierbar und diskriminierungsfrei zugänglich sein. Nur unter diesen Voraussetzungen lassen sie sich in Routingsysteme integrieren, in Mobilitätsbudgets einbeziehen oder im Rahmen verkehrsplanerischer Zielnetze einsetzen. Diese Eigenschaften sind keine zufälligen Nebenprodukte, sondern das Ergebnis regulatorischer Bindungen, die bislang im Taxiverkehr institutionalisiert sind. Betriebspflicht, Tarifbindung und die Möglichkeit der Vorhaltung im öffentlichen Raum begründen die besondere Stellung des Taxis als gemeinwohlorientierter Verkehrsträger innerhalb des Gelegenheitsverkehrs. Sie ermöglichen eine

Verkehrsleistung, die nicht ausschließlich der Nachfrage folgt, sondern auch Bedarfe abdeckt, die marktwirtschaftlich nicht oder nur unzureichend tragfähig sind.

Der mietwagenbasierte Plattformverkehr erfüllt demgegenüber eine andere Funktion. Er operiert primär nachfrageorientiert, ohne Verpflichtung zur flächendeckenden Verfügbarkeit oder tariflichen Stabilität. Seine Stärke liegt in der effizienten Bedienung berechenbarer Nachfragecluster, insbesondere in urbanen Räumen und zu Zeiten hoher Verkehrsintensität. Diese Leistungen sind ein wichtiger Bestandteil moderner Mobilitätssysteme, sie können jedoch die gemeinwohlgebundene Rolle des Taxis nicht ersetzen. Ohne Betriebspflicht, Tarifbindung und diskriminierungsfreien Zugang fehlt ihnen die strukturelle Eignung, als verlässlicher Bestandteil öffentlicher Mobilitätsarchitektur zu fungieren. Eine ordnungspolitische Gleichstellung beider Verkehrsformen würde daher nicht zu mehr Effizienz führen, sondern die Voraussetzungen für eine steuerbare Grundmobilität untergraben.

Vor diesem Hintergrund besteht die strategische Zielsetzung einer PBefG-Novelle nicht in der Vereinheitlichung des Gelegenheitsverkehrs, sondern in seiner funktionalen Neuordnung. Das Taxi ist dabei konsequent als integrierter Bestandteil öffentlicher Mobilität zu positionieren. Diese Integration ist nicht primär eine Frage organisatorischer Zuordnung, sondern der infrastrukturellen Einbindung in digitale Vermittlungs- und Informationssysteme des öffentlichen Verkehrs. Das Taxi wird dadurch nicht verstaatlicht, sondern systemisch eingebettet. Es bleibt privatwirtschaftlich betrieben, erhält jedoch einen privilegierten Zugang zu öffentlich verantworteten Plattformstrukturen, über die Routing, Buchung und Abrechnung multimodaler Mobilitätsketten erfolgen. Die tarifliche und betriebliche Bindung des Taxis wird auf diese Weise nicht als Wettbewerbsnachteil, sondern als Voraussetzung seiner Integrationsfähigkeit sichtbar. Gerade weil es planbar, verfügbar und diskriminierungsfrei zugänglich ist, kann es Teil öffentlicher Mobilitätsangebote werden.

Diese strategische Einbindung setzt eine technische Infrastruktur voraus, die unterschiedliche Verkehrslogiken innerhalb gemeinsamer Plattformen abbilden kann. Digitale Vermittlungssysteme dürfen nicht homogenisieren, sondern müssen Differenzierung ermöglichen. Nur wenn gemeinwohlgebundene und marktgetriebene Verkehrsleistungen innerhalb derselben Systemarchitektur unterscheidbar bleiben, kann die öffentliche Hand Plattformzugang, Preislogik und Förderfähigkeit sachgerecht steuern. Der Gelegenheitsverkehr wird damit nicht in eine einheitliche Marktform überführt, sondern in eine differenzierte Plattformordnung eingebettet. Diese erlaubt es, gemeinwohlgebundene Leistungen gezielt zu integrieren und zu priorisieren, während marktgetriebene Leistungen weiterhin privatwirtschaftlich vermittelt werden können. Die entscheidende ordnungspolitische Innovation liegt somit nicht in der Auflösung bestehender Kategorien, sondern in ihrer digital vermittelten Koordination.

Eine solche Neuordnung verändert auch die Perspektive auf Wettbewerb im Gelegenheitsverkehr. Der Taxiverkehr finanziert seine Vorhaltung und Verfügbarkeit traditionell durch eine Quersubventionierung innerhalb des Nachfrageverlaufs. Einnahmen aus Zeiten hoher Nachfrage ermöglichen die Aufrechterhaltung von Verkehrsleistungen in schwachen Zeitfenstern und Regionen. Plattformvermittelter Mietwagenverkehr konzentriert sich naturgemäß auf die profitablen Nachfragecluster und entzieht damit dem Taxiverkehr genau jene Erlössegmente, aus denen seine Vorhaltung finanziert wird. Ohne ordnungspolitische Rahmensetzung führt diese Entwicklung zu einer schrittweisen Erosion der gemeinwohlgebundenen Verkehrsleistung. Die Sicherstellung flächendeckender Mobilität würde in der Folge zunehmend auf öffentliche Subvention angewiesen sein. Die funktionale Differenzierung des Gelegenheitsverkehrs ist daher nicht nur eine Frage systemischer Klarheit, sondern auch fiskalischer Rationalität. Ein regulierter Komplementärverkehr kann die ökonomische Basis des gemeinwohlgebundenen Systems erhalten und zugleich marktwirtschaftliche Effizienzpotenziale nutzen.

Die Digitalisierung eröffnet in diesem Zusammenhang neue Möglichkeiten der Steuerung und des Vollzugs. Plattformvermittelte Verkehrsleistungen erzeugen umfassende Daten über Fahrten, Fahrzeuge und

Arbeitszeiten. Diese Daten können – bei geeigneter rechtlicher Ausgestaltung – nicht nur für Vermittlungszwecke, sondern auch für Aufsicht und Markttransparenz genutzt werden. Arbeitszeit-, Mindestlohn- und Steuercompliance lassen sich digital kontrollieren, illegale Strukturen effektiver erkennen und Wettbewerbsverzerrungen reduzieren. Die Plattform wird damit zu einem ordnungspolitischen Instrument, das Marktteilnahme an überprüfbare Kriterien bindet. Gerade im Gelegenheitsverkehr, der traditionell durch hohe Fragmentierung und begrenzte Kontrollmöglichkeiten geprägt war, kann Digitalisierung so zu einem zentralen Baustein fairer Wettbewerbsbedingungen werden.

Die strategische Vision einer PBefG-Novelle lässt sich somit als Übergang von einer historisch gewachsenen Gewerbeordnung zu einer funktional differenzierten Plattformordnung beschreiben. Das Taxi wird als tarifgebundener, verlässlich verfügbarer und öffentlich integrierter Verkehrsträger positioniert, der die Grundmobilität in Stadt und Land sichert und zugleich als intermodaler Lückenschließer im öffentlichen Verkehrssystem wirkt. Der Mietwagenverkehr wird als privatwirtschaftlicher Komplementärverkehr anerkannt, der Nachfrageeffizienz und Innovationsdynamik in das Mobilitätssystem einbringt, ohne die strukturellen Voraussetzungen gemeinwohlgebundener Verkehrsleistungen zu unterlaufen. Beide Verkehrsformen bleiben unterscheidbar, aber digital koordiniert. Ihre Koexistenz wird nicht durch starre Abgrenzungen, sondern durch eine ordnungspolitisch gestaltete Plattformarchitektur organisiert.

Eine solche Neuordnung bewahrt die spezifischen Stärken des deutschen Gelegenheitsverkehrssystems und überführt sie zugleich in die Logik digital integrierter Mobilität. Sie vermeidet die ordnungspolitischen Risiken einer vollständigen Liberalisierung ebenso wie die Innovationshemmnisse einer rein defensiven Regulierung. Vor allem aber stellt sie die Frage nach der Zukunft des Gelegenheitsverkehrs nicht als Konflikt zwischen Gewerben, sondern als Gestaltungsaufgabe im öffentlichen Interesse. Mobilität wird damit nicht allein als Marktleistung verstanden, sondern als Teil gesellschaftlicher Infrastruktur, deren Funktionsfähigkeit auch in einer digitalisierten Verkehrswelt gesichert werden muss. Das Taxi ist in dieser Perspektive kein Relikt vergangener Verkehrsordnungen, sondern ein modernisierbarer Bestandteil zukünftiger Mobilitätssysteme. Seine Integration in öffentlich verantwortete Plattformstrukturen ist der Schlüssel, um diese Rolle dauerhaft zu verankern.

Ordnungspolitische Leitprinzipien einer Novellierung des PBefG

Aus der beschriebenen strategischen Neuverortung des Gelegenheitsverkehrs ergibt sich, dass eine künftige Novellierung des Personenbeförderungsrechts nicht primär auf einzelne Instrumente oder Detailregelungen zielen kann, sondern auf die Etablierung einer konsistenten ordnungspolitischen Architektur. Diese Architektur muss in der Lage sein, die funktionale Differenz zwischen gemeinwohlgebundenen und marktgetriebenen Verkehrsleistungen abzubilden, ohne deren operative Konvergenz im digitalen Raum zu negieren. Sie muss zugleich die Voraussetzungen dafür schaffen, dass der Gelegenheitsverkehr als Bestandteil integrierter Mobilitätssysteme steuerbar bleibt, während privatwirtschaftliche Innovationsdynamik erhalten wird. Die Leitprinzipien einer solchen Novelle liegen daher nicht in der Liberalisierung bestehender Kategorien, sondern in ihrer funktionalen Präzisierung und digitalen Koordination.

Im Zentrum steht zunächst das Prinzip der funktionalen Differenzierung. Die bisherige Ordnung des Gelegenheitsverkehrs trennt Taxi und Mietwagen entlang historischer Betriebsformen, insbesondere entlang der Unterscheidung zwischen Bereithaltung im öffentlichen Raum und Bestellung vom Betriebsitz. Diese Differenz ist in einer digital vermittelten Mobilitätswelt nicht mehr tragfähig, weil beide Verkehrsformen operativ über denselben Zugangskanal organisiert werden können. Eine moderne Regulierung muss daher an der Funktion der Verkehrsleistung im Mobilitätssystem ansetzen. Verkehrsleistungen, die Teil einer verlässlichen, diskriminierungsfreien und tariflich kalkulierbaren Grundmobilität sein sollen, unterliegen anderen Anforderungen als solche, die ausschließlich nachfrageorientiert und marktbasierend operieren. Die Differenz zwischen beiden Funktionslogiken ist real, auch wenn sie technisch über identische Vermittlungsstrukturen abgewickelt wird. Sie bildet die Grundlage für jede sachgerechte Steuerung von Verfügbarkeit, Preisbildung und Integrationsfähigkeit innerhalb des Mobilitätssystems. Die Novelle muss diese Differenz nicht neu schaffen, sondern ordnungspolitisch schärfen und unionsrechtsfest begründen.

Mit dem Prinzip der funktionalen Differenzierung eng verbunden ist das Prinzip der integrierten Daseinsvorsorge. Der Gelegenheitsverkehr erfüllt nicht nur eine marktwirtschaftliche Transportfunktion, sondern trägt wesentlich zur Sicherstellung von Mobilitätsteilnahme bei. Diese Rolle wird im bestehenden Rechtssystem primär durch das Taxi verkörpert, dessen tarifliche Bindung, Betriebspflicht und Vorhaltungsmöglichkeit im öffentlichen Raum eine Verkehrsleistung ermöglichen, die auch außerhalb profitabler Nachfragefenster verfügbar bleibt. Eine Novellierung des PBefG muss diese Funktion nicht nur bewahren, sondern systematisch in die Architektur öffentlicher Mobilität integrieren. Das Taxi ist dabei nicht als isoliertes Gewerbe zu betrachten, sondern als Bestandteil multimodaler Verkehrsnetze, in denen Linienverkehr, Bedarfsverkehr und individuelle Mobilitätsangebote über gemeinsame Plattformen verbunden werden. In dieser Perspektive wird die regulatorische Bindung des Taxis nicht als Wettbewerbshemmnis verstanden, sondern als Voraussetzung seiner Integrationsfähigkeit. Nur ein verlässlich verfügbares und tariflich planbares Verkehrsmittel kann in Routing- und Buchungssysteme des öffentlichen Verkehrs eingebunden und im Rahmen verkehrsplanerischer Zielnetze eingesetzt werden. Die Novelle muss daher die Voraussetzungen schaffen, dass das Taxi in digital vermittelte Mobilitätsplattformen eingebettet und dort als gemeinwohlgebundene Verkehrsleistung privilegiert zugänglich wird.

Ein drittes Leitprinzip ergibt sich aus der Notwendigkeit, die operative Konvergenz der Verkehrsformen digital zu koordinieren, ohne ihre funktionale Differenz aufzuheben. Digitale Vermittlungsplattformen haben die Organisation des Gelegenheitsverkehrs grundlegend verändert. Sie ermöglichen es, Fahrten unabhängig von Verkehrsart über identische technische Infrastrukturen zu disponieren, abzurechnen und zu überwachen. Diese technische Einheitlichkeit darf jedoch nicht zu einer ordnungspolitischen Homogenisierung führen. Die Plattform muss vielmehr als Differenzierungsinstrument verstanden werden,

das unterschiedliche Verkehrslogiken innerhalb eines gemeinsamen Systems abbildet. Eine Novellierung des PBefG muss daher den rechtlichen Rahmen für Plattformstrukturen schaffen, in denen gemeinwohlgebundene und marktgetriebene Verkehrsleistungen unterscheidbar bleiben und unterschiedlich gesteuert werden können. Dies betrifft insbesondere Fragen des Plattformzugangs, der Preislogik, der Datenverfügbarkeit und der Integrationsfähigkeit in öffentliche Mobilitätsangebote. Die Plattform wird damit nicht nur zum Vermittlungsmedium, sondern zum zentralen Ordnungsinstrument des Gelegenheitsverkehrs. Sie ermöglicht eine Koordination, die weder durch starre Gewerbegrenzen noch durch vollständige Marktliberalisierung erreichbar wäre.

Aus dieser Perspektive folgt das Prinzip der komplementären Marktordnung. Der mietwagenbasierte Plattformverkehr ist kein Störfaktor des Mobilitätssystems, sondern ein notwendiger Bestandteil moderner Nachfragebedienungs. Seine Stärke liegt in der effizienten Erschließung profitabler Nachfragecluster, insbesondere in urbanen Räumen und zu Zeiten hoher Verkehrsintensität. Diese Funktion ergänzt die gemeinwohlgebundene Grundmobilität des Taxis, ersetzt sie jedoch nicht. Eine Novellierung des PBefG muss daher nicht auf Gleichstellung oder Vereinheitlichung der Verkehrsformen zielen, sondern auf ihre komplementäre Koexistenz. Dies setzt voraus, dass der marktgetriebene Verkehr die ökonomische Basis des gemeinwohlgebundenen Systems nicht unterläuft. Der Taxiverkehr finanziert seine Vorhaltung traditionell durch Einnahmen aus nachfragestarken Zeiten und Räumen. Wenn genau diese Segmente durch unregulierten Plattformverkehr abgeschöpft werden, wird die Finanzierung flächendeckender Verfügbarkeit strukturell ausgehöhlt. Die Sicherung der Daseinsvorsorge würde dann zunehmend auf öffentliche Subvention verlagert. Eine komplementäre Marktordnung muss daher sicherstellen, dass privatwirtschaftliche Effizienzgewinne nicht zu Lasten der gemeinwohlgebundenen Verkehrsleistung gehen. Die Novelle hat die Aufgabe, diese Balance ordnungspolitisch zu gewährleisten, ohne Innovationsdynamik zu unterdrücken.

Ein weiteres Leitprinzip betrifft die unionsrechtsfeste Ausgestaltung ordnungspolitischer Instrumente. Die Diskussion um Rückkehrpflicht, Tarifbindung und Marktzugang hat gezeigt, dass nationale Regelungen im Gelegenheitsverkehr zunehmend europarechtlicher Prüfung unterliegen. Eine zukunftsfähige PBefG-Novelle kann daher nicht auf pauschalen Verboten oder starren Pflichten beruhen, deren Verhältnismäßigkeit im digitalen Kontext schwer zu begründen ist. Sie muss ihre Instrumente funktional legitimieren und technisch absichern. Die Differenz zwischen gemeinwohlgebundenem und marktgetriebenem Verkehr bildet dabei den zentralen Rechtfertigungsansatz. Maßnahmen wie Rückkehrregelungen, Preisrahmen oder Zugangsbeschränkungen sind nicht Selbstzweck, sondern dienen der Sicherung einer strukturell unterschiedlichen Verkehrsleistung. Ihre Ausgestaltung muss daher zielgerichtet, differenziert und datenbasiert erfolgen. Digitale Plattformstrukturen eröffnen erstmals die Möglichkeit, Verkehrsverhalten und Marktteilnahme präzise zu erfassen und ordnungspolitische Vorgaben verhältnismäßig umzusetzen. Die Novelle sollte diese Möglichkeiten nutzen, um klassische Instrumente des PBefG unionsrechtsfest weiterzuentwickeln, statt sie ersatzlos aufzugeben.

Schließlich ergibt sich aus der Digitalisierung des Gelegenheitsverkehrs das Leitprinzip der datenbasierten Markttransparenz und Vollzugsfähigkeit. Der Plattformverkehr erzeugt umfassende Informationen über Fahrten, Fahrzeuge, Arbeitszeiten und Einnahmen. Diese Daten können nicht nur zur Vermittlung, sondern auch zur Aufsicht und Marktbeobachtung genutzt werden. In einem Sektor, der traditionell durch hohe Fragmentierung und begrenzte Kontrollmöglichkeiten geprägt war, entsteht damit erstmals die Möglichkeit, faire Wettbewerbsbedingungen effektiv zu sichern. Arbeitszeit-, Mindestlohn- und Steuercompliance lassen sich digital überprüfen, illegale Strukturen identifizieren und Marktverzerrungen reduzieren. Eine Novellierung des PBefG sollte diese Potenziale systematisch nutzen und Plattformen in eine ordnungspolitische Transparenzarchitektur einbinden. Marktteilnahme im Gelegenheitsverkehr wird dadurch an überprüfbare Kriterien geknüpft, während zugleich die Voraussetzungen für eine evidenzbasierte Verkehrsplanung entstehen.

Diese Leitprinzipien beschreiben eine Ordnung des Gelegenheitsverkehrs, die weder an überkommenen Gewerbekategorien festhält noch die Steuerungsfähigkeit des Staates zugunsten vollständiger Liberalisierung aufgibt. Sie zielen auf eine funktional differenzierte, digital koordinierte und unionsrechtsfeste Plattformordnung, in der Taxi und Mietwagen als unterschiedliche, aber komplementäre Verkehrsformen koexistieren. Das Taxi wird als integrierter Bestandteil öffentlicher Mobilität positioniert, der Mietwagen als privatwirtschaftlicher Nachfrageverkehr anerkannt. Beide werden über gemeinsame digitale Infrastrukturen koordiniert, ohne ihre ordnungspolitische Differenz zu verlieren. Die PBefG-Novelle erhält damit eine konsistente Leitarchitektur, aus der sich konkrete Instrumente folgerichtig ableiten lassen.

Regulatorische Kerninstrumente einer funktional differenzierten Plattformordnung im Gelegenheitsverkehr

Die zuvor entwickelten Leitprinzipien einer funktional differenzierten und digital koordinierten Ordnung des Gelegenheitsverkehrs bedürfen einer regulatorischen Konkretisierung, die sowohl die strukturelle Integration gemeinwohlgebundener Verkehrsleistungen ermöglicht als auch die komplementäre Einbindung marktgetriebener Plattformverkehre gewährleistet. Eine Novellierung des Personenbeförderungsrechts muss daher nicht nur die Zielarchitektur beschreiben, sondern Instrumente bereitstellen, die diese Architektur im Vollzug tragfähig machen. Entscheidend ist dabei, dass die Instrumente nicht isoliert nebeneinanderstehen, sondern als kohärentes Regelungssystem wirken, das die funktionale Differenz zwischen Taxi und Mietwagen rechtlich präzisiert und zugleich digital operationalisiert.

Das erste und grundlegende Instrument einer solchen Neuordnung ist die rechtliche Verankerung der funktionalen Verkehrsarten im Gelegenheitsverkehr. Die bisherige Unterscheidung zwischen Taxi und Mietwagen knüpft primär an betriebliche Formen an, insbesondere an Bereithaltung und Rückkehrpflicht. Diese Kriterien sind in einer digital vermittelten Mobilitätswelt weder hinreichend trennscharf noch ordnungspolitisch zentral. Die Novelle sollte daher die Verkehrsarten entlang ihrer Funktion im Mobilitätssystem definieren. Der gemeinwohlgebundene Gelegenheitsverkehr ist dadurch gekennzeichnet, dass er tariflich reguliert, diskriminierungsfrei zugänglich und verlässlich verfügbar ist und in öffentliche Mobilitätsangebote integriert werden kann. Der marktgetriebene Gelegenheitsverkehr hingegen operiert nachfrageorientiert, ohne Vorhaltungspflicht und ohne tarifliche Bindung, und ergänzt die Grundmobilität durch flexible Bedienung profitabler Nachfragecluster. Diese funktionale Bestimmung ersetzt nicht die bisherigen Verkehrsarten, sondern präzisiert ihre ordnungspolitische Rolle. Sie schafft eine unionsrechtsfeste Begründungsgrundlage für differenzierte Regulierung, weil sie nicht auf formale Betriebsweisen abstellt, sondern auf die unterschiedlichen Gemeinwohlbezüge der Verkehrsleistung.

An diese funktionale Definition schließt als zweites Instrument die privilegierte Plattformintegration des gemeinwohlgebundenen Verkehrs an. Die Integration des Taxis in digitale Vermittlungsstrukturen des öffentlichen Verkehrs bildet den Schlüssel seiner zukünftigen Systemrolle. Die Novelle muss daher sicherstellen, dass gemeinwohlgebundene Verkehrsleistungen über öffentlich verantwortete oder öffentlich regulierte Plattformen diskriminierungsfrei zugänglich sind und dort zu Bedingungen vermittelt werden, die ihrer Funktion entsprechen. Dies betrifft insbesondere die Gebührenstruktur, die Datenverfügbarkeit und die Einbindung in Routing- und Buchungssysteme des ÖPNV. Der gemeinwohlgebundene Verkehr erhält damit einen prioritären Zugang zu jener digitalen Infrastruktur, über die multimodale Mobilität organisiert wird. Diese Privilegierung ist keine Subvention im klassischen Sinn, sondern die infrastrukturelle Anerkennung seiner Daseinsvorsorgefunktion. Sie ermöglicht zugleich eine koordinierte Verkehrsplanung, weil Verfügbarkeit, Auslastung und Einsatzfelder der Fahrzeuge in Echtzeit in öffentliche Systeme rückgekoppelt werden können. Die Plattform wird so zum Integrationsmedium zwischen privatwirtschaftlicher Leistungserbringung und öffentlicher Mobilitätsverantwortung.

Ein drittes Instrument betrifft die ordnungspolitische Rahmensetzung für den komplementären Plattformverkehr. Der marktgetriebene Gelegenheitsverkehr soll seine Effizienz- und Innovationspotenziale entfalten können, ohne die strukturellen Voraussetzungen des gemeinwohlgebundenen Systems zu unterlaufen. Dies erfordert eine Regulierung, die nicht primär auf Verbote oder Gleichstellung zielt, sondern auf funktionale Komplementarität. Die Novelle muss sicherstellen, dass marktgetriebene Verkehrsleistungen klar vom gemeinwohlgebundenen Verkehr unterscheidbar bleiben und dessen Finanzierung nicht aushöhlen. Preisrahmen oder Mindestbeförderungsentgelte können in diesem Zusammenhang als Instrument dienen, ruinösen Wettbewerb um jene Nachfragecluster zu verhindern, aus denen der gemeinwohlgebundene Verkehr seine

Vorhaltung finanziert. Ebenso ist zu gewährleisten, dass Plattformverkehr nicht dauerhaft die Präsenzfunktionen des Taxis im öffentlichen Raum substituiert, ohne selbst entsprechende Verpflichtungen zu tragen. Die Regulierung des komplementären Verkehrs folgt damit nicht dem Ziel seiner Beschränkung, sondern dem Ziel seiner systemverträglichen Einbindung.

In diesem Kontext ist als viertes Instrument die unionsrechtsfeste Weiterentwicklung der Rückkehrregelungen zu sehen. Die klassische Rückkehrpflicht für Mietwagen beruhte auf der Annahme, dass nur der Taxiverkehr dauerhaft im öffentlichen Raum präsent sein soll, um seine Versorgungsfunktion zu erfüllen. Digitale Dispositionsmöglichkeiten haben diese Annahme technisch relativiert und zugleich europarechtliche Zweifel an pauschalen Rückkehrgeboten verstärkt. Eine Novelle muss daher nicht die Abschaffung der Rückkehrlogik betreiben, sondern ihre funktionale Neuformulierung. Rückkehr- oder Präsenzregelungen sind ordnungspolitisch legitim, soweit sie der Sicherung einer strukturell unterschiedlichen Verkehrsleistung dienen. Ihre Ausgestaltung muss jedoch differenziert und datenbasiert erfolgen. Digitale Plattformen ermöglichen es, Fahrzeugbewegungen und Auftragslagen präzise zu erfassen und Rückkehranforderungen situativ anzupassen, etwa bei genehmigten Mehrfachaufträgen oder in Kombination mit Preisrahmenregelungen. Die Rückkehrregel wird damit von einer starren Betriebsvorschrift zu einem dynamischen Steuerungsinstrument, das unionsrechtlichen Verhältnismäßigkeitsanforderungen entspricht und zugleich die funktionale Differenz zwischen Verkehrsformen wahrt.

Ein weiteres zentrales Instrument betrifft die tarifliche Integrationsfähigkeit des gemeinwohlgebundenen Verkehrs. Die Einbindung des Taxis in intermodale Mobilitätsketten setzt voraus, dass Preise vor Fahrtantritt kalkulierbar und digital abbildbar sind. Die bisherige Praxis nachlaufender Fahrpreisermittlung erschwert seine Integration in Routing- und Buchungssysteme des öffentlichen Verkehrs. Eine Novelle sollte daher die rechtlichen Voraussetzungen für eine landesweit oder regional harmonisierte Festpreisermittlung schaffen, die auf Basis bestehender Tarife und aktueller Verkehrsdaten vor Fahrtbeginn bestimmt werden kann. Eine solche Abrechnungslogik verändert nicht die Tarifbindung, sondern ihre Darstellung im digitalen Raum. Sie ermöglicht es, Taxiverkehre wie andere öffentliche Verkehrsleistungen in multimodalen Buchungsprozessen abzubilden und schafft damit die Voraussetzung für ihre systemische Integration. Zugleich wird die tarifliche Transparenz gegenüber Fahrgästen erhöht und die Vergleichbarkeit innerhalb des Mobilitätssystems gestärkt.

Die Digitalisierung des Gelegenheitsverkehrs eröffnet darüber hinaus die Möglichkeit, Aufsicht und Markttransparenz als eigenständiges regulatorisches Instrument zu etablieren. Plattformvermittelte Verkehrsleistungen erzeugen detaillierte Daten über Fahrten, Fahrzeuge, Arbeitszeiten und Einnahmen. Diese Daten können genutzt werden, um Mindestlohn- und Arbeitszeitvorschriften, steuerliche Pflichten und sozialversicherungsrechtliche Vorgaben effektiv zu kontrollieren. Eine Novelle sollte daher die Verpflichtung zur standardisierten Datenbereitstellung und -zugänglichkeit im Gelegenheitsverkehr verankern, soweit dies für Aufsicht und Markttransparenz erforderlich ist. Marktteilnahme wird dadurch an überprüfbare Kriterien gebunden, illegale Strukturen können frühzeitig erkannt und Wettbewerbsverzerrungen reduziert werden. Die Plattform fungiert damit nicht nur als Vermittlungsmedium, sondern als Vollzugsarchitektur, die ordnungspolitische Regeln technisch absichert. Gerade in einem traditionell schwer kontrollierbaren Sektor entsteht so erstmals die Möglichkeit fairer Wettbewerbsbedingungen auf breiter Basis.

Schließlich ist als übergreifendes Instrument die institutionelle Verankerung der Plattformordnung im Mobilitätssystem zu nennen. Die Integration des gemeinwohlgebundenen Gelegenheitsverkehrs in öffentliche Mobilitätsplattformen erfordert klare Zuständigkeiten und Steuerungsmechanismen. Die Novelle sollte daher den Rahmen schaffen, in dem Bund, Länder oder kommunale Mobilitätsgesellschaften digitale Vermittlungsinfrastrukturen definieren oder regulieren können, ohne selbst als

Verkehrsunternehmer aufzutreten. Plattformbetreiber können privatwirtschaftlich organisiert sein, müssen jedoch dort, wo gemeinwohlgebundene Verkehrsleistungen integriert werden, öffentlich definierte Parameter einhalten. Diese institutionelle Trennung zwischen Infrastrukturverantwortung und Leistungserbringung gewährleistet sowohl Wettbewerb als auch Steuerungsfähigkeit. Der Staat definiert die Plattformregeln, die Verkehrsleistungen werden weiterhin privat erbracht. Die Plattformordnung wird damit zu einem dauerhaften Bestandteil des Personenbeförderungsrechts, vergleichbar mit der Rolle von Verkehrsverbänden im Linienverkehr.

In ihrer Gesamtheit bilden diese Instrumente eine kohärente Regelungsstruktur, die die funktionale Differenz des Gelegenheitsverkehrs rechtlich präzisiert, digital operationalisiert und unionsrechtsfest absichert. Sie ermöglichen die Integration des Taxis als gemeinwohlgebundener Verkehrsträger in öffentliche Mobilitätsplattformen, sichern die komplementäre Rolle des Plattformmietwagens und schaffen zugleich transparente und faire Marktbedingungen. Die Novellierung des PBefG erhält damit eine instrumentelle Grundlage, die der Realität digital vermittelter Mobilität entspricht, ohne ihre ordnungspolitische Steuerbarkeit preiszugeben.

Unionsrechtliche Begründungslogik einer funktional differenzierten Ordnung des Gelegenheitsverkehrs

Die vorgeschlagene Neuordnung des Gelegenheitsverkehrs berührt zwangsläufig die unionsrechtlichen Freiheitsgarantien, insbesondere die Niederlassungsfreiheit und die Dienstleistungsfreiheit im Binnenmarkt. Eine tragfähige Novellierung des Personenbeförderungsrechts kann daher nur gelingen, wenn ihre Differenzierungsentscheidungen europarechtlich belastbar begründet werden. Dies betrifft insbesondere die Aufrechterhaltung unterschiedlicher Regulierungsniveaus für Taxi- und Mietwagenverkehr, die Weiterentwicklung von Rückkehr- oder Präsenzregelungen sowie mögliche Preisrahmen im komplementären Plattformverkehr. Die unionsrechtliche Begründungslogik der vorgeschlagenen Ordnung knüpft dabei nicht an formale Gewerbekategorien, sondern an die funktionale Differenz der Verkehrsleistungen im Mobilitätssystem an.

Ausgangspunkt ist die unionsrechtlich anerkannte Besonderheit von Verkehrsdienstleistungen. Nach Art. 58 Abs. 1 AEUV unterliegen sie einem sektoralen Regime, das den Mitgliedstaaten eine eigenständige Regulierungskompetenz belässt. Der Gerichtshof hat wiederholt klargestellt, dass Verkehrsleistungen zwar grundsätzlich dem Binnenmarkt unterfallen, ihre Organisation jedoch aufgrund ihrer Einbindung in öffentliche Infrastruktur- und Daseinsvorsorgesysteme spezifischen nationalen Regelungen zugänglich bleibt. Diese Rechtsprechung trägt der Tatsache Rechnung, dass Mobilität nicht nur Marktleistung, sondern auch Bestandteil gesellschaftlicher Grundversorgung ist. Gerade im Gelegenheitsverkehr, der flächendeckende Erreichbarkeit und soziale Teilhabe ermöglicht, besteht daher ein legitimes öffentliches Interesse an struktureller Steuerung. Die Mitgliedstaaten dürfen Verkehrsformen unterschiedlich regulieren, sofern die Differenzierung auf objektiven Kriterien beruht und verhältnismäßig ausgestaltet ist.

Die vorgeschlagene funktionale Ordnung des Gelegenheitsverkehrs erfüllt diese Voraussetzung. Sie differenziert nicht nach formalen Gewerbetiteln oder technischen Zugangskanälen, sondern nach der Rolle der Verkehrsleistung im Mobilitätssystem. Gemeinwohlgebundene Verkehrsleistungen sind durch tarifliche Planbarkeit, diskriminierungsfreien Zugang und verlässliche Verfügbarkeit gekennzeichnet und können daher in öffentliche Mobilitätsangebote integriert werden. Marktgetriebene Verkehrsleistungen operieren demgegenüber nachfrageorientiert ohne entsprechende Verpflichtungen und erfüllen primär individuelle Transportbedürfnisse. Diese Differenz ist sachlich begründet, empirisch belegbar und im öffentlichen Interesse relevant. Sie rechtfertigt unterschiedliche regulatorische Anforderungen, weil beide Verkehrsformen strukturell ungleiche Funktionen erfüllen. Eine Gleichregulierung würde die Integrationsfähigkeit gemeinwohlgebundener Leistungen untergraben und damit die Funktionsfähigkeit öffentlicher Mobilitätssysteme beeinträchtigen. Die unionsrechtliche Rechtfertigung der Differenzierung liegt somit in der Sicherung einer strukturell unterschiedlichen Verkehrsleistung innerhalb des Mobilitätssystems.

Vor diesem Hintergrund lassen sich auch klassische Instrumente des Personenbeförderungsrechts unionsrechtsfest weiterentwickeln. Rückkehr- oder Präsenzregelungen sind nicht als formale Betriebsauflagen zu verstehen, sondern als Mittel zur Sicherung der funktionalen Trennung zwischen gemeinwohlgebundener Vorhaltung und marktbasierendem Nachfrageverkehr. Ihre Legitimität ergibt sich daraus, dass sie verhindern sollen, dass Verkehrsformen ohne Vorhalte- und Tarifbindung dauerhaft die Präsenzfunktionen des gemeinwohlgebundenen Verkehrs substituieren. Damit schützen sie nicht einzelne Marktteilnehmer, sondern die strukturelle Funktionsfähigkeit eines Daseinsvorsorgesystems. Der Gerichtshof erkennt solche Ziele grundsätzlich als zwingende Gründe des Allgemeininteresses an, sofern die Maßnahmen geeignet und erforderlich sind. Die Digitalisierung des Gelegenheitsverkehrs ermöglicht es erstmals, Rückkehr- oder Präsenzbedingungen präzise und situativ auszugestalten. Sie können auf tatsächliche Einsatzmuster und Auftragslagen abgestimmt werden und verlieren damit ihren pauschalen

Charakter. Die unionsrechtliche Verhältnismäßigkeit wird dadurch gestärkt, weil die Regelung nicht mehr abstrakt, sondern datenbasiert wirkt.

Ähnliches gilt für Preisrahmen oder Mindestbeförderungsentgelte im komplementären Plattformverkehr. Die unionsrechtliche Kritik an tariflichen Eingriffen zielt primär auf Maßnahmen, die Marktteilnahme verhindern oder wirtschaftlich unmöglich machen. Eine funktional begründete Preisrahmenregel verfolgt hingegen das Ziel, ruinösen Wettbewerb zu verhindern, der die Finanzierung gemeinwohlgebundener Verkehrsleistungen untergräbt. Sie dient damit nicht der Abschottung eines Marktes, sondern der Sicherung struktureller Komplementarität zwischen Verkehrsformen. Der Gerichtshof erkennt die Aufrechterhaltung ausgewogener Verkehrsstrukturen und die Sicherung flächendeckender Mobilität grundsätzlich als legitime Ziele an, sofern die Maßnahmen verhältnismäßig ausgestaltet sind. Eine Preisrahmenregel, die sich auf jene Nachfragecluster beschränkt, aus denen die Vorhaltung des gemeinwohlgebundenen Verkehrs finanziert wird, kann daher unionsrechtlich gerechtfertigt werden. Sie verhindert nicht den Marktzugang, sondern stellt sicher, dass unterschiedliche Verkehrsformen ihre jeweilige Funktion erfüllen können, ohne sich gegenseitig zu verdrängen.

Zugleich eröffnet die digitale Plattformordnung neue Möglichkeiten, unionsrechtliche Anforderungen an Transparenz und Nichtdiskriminierung zu erfüllen. Eine Regulierung, die Plattformzugang und Vermittlungsbedingungen an objektive Kriterien wie Tarifbindung, Verfügbarkeit oder Integrationsfähigkeit knüpft, behandelt Verkehrsleistungen nicht willkürlich, sondern funktionsbezogen. Plattformbetreiber können privatwirtschaftlich organisiert sein, müssen jedoch dort, wo gemeinwohlgebundene Leistungen integriert werden, öffentlich definierte Parameter einhalten. Diese Parameter gelten für alle Anbieter, die entsprechende Verpflichtungen übernehmen, und schließen damit diskriminierende Marktabschottung aus. Die unionsrechtliche Gleichbehandlung wird nicht verletzt, weil unterschiedliche Regulierungsniveaus an unterschiedliche Gemeinwohlbindungen geknüpft sind. Verkehrsleistungen, die keine Vorhalte- oder Tarifpflicht übernehmen, haben keinen Anspruch auf identische Integrationsbedingungen in öffentliche Mobilitätsplattformen. Die Differenzierung folgt nicht der Identität des Anbieters, sondern der Funktion der Verkehrsleistung.

Die unionsrechtliche Tragfähigkeit der vorgeschlagenen Ordnung wird schließlich durch die datenbasierte Vollzugsarchitektur gestärkt. Plattformvermittelte Verkehrsleistungen erzeugen nachvollziehbare Informationen über Marktteilnahme, Preise und Einsatzmuster. Regulierung kann dadurch evidenzbasiert erfolgen und ihre Wirkungen überprüfbar machen. Dies entspricht dem unionsrechtlichen Verhältnismäßigkeitsgrundsatz, der verlangt, dass Eingriffe geeignet und erforderlich sind und nicht über das notwendige Maß hinausgehen. Eine Regulierung, die auf realen Markt- und Einsatzdaten beruht, kann ihre Zielerreichung nachweisen und Anpassungsbedarf erkennen. Sie ist daher weniger angreifbar als pauschale, technologisch überholte Vorgaben. Digitalisierung wirkt hier nicht als Deregulierungsargument, sondern als Mittel unionsrechtsfester Regulierung.

Insgesamt lässt sich die unionsrechtliche Begründungslogik der vorgeschlagenen PBefG-Novelle wie folgt zusammenfassen: Der Gelegenheitsverkehr umfasst strukturell unterschiedliche Verkehrsleistungen, die im öffentlichen Interesse verschieden reguliert werden dürfen. Die Differenzierung knüpft an die Funktion der Verkehrsleistung im Mobilitätssystem an und dient der Sicherung gemeinwohlgebundener Mobilität. Instrumente wie Plattformintegration, Rückkehr- oder Präsenzregelungen und funktional begründete Preisrahmen verfolgen legitime Ziele der Daseinsvorsorge und der Aufrechterhaltung ausgewogener Verkehrsstrukturen. Ihre digitale Ausgestaltung ermöglicht eine verhältnismäßige und transparente Anwendung. Die vorgeschlagene Ordnung bewegt sich damit innerhalb der unionsrechtlichen Regulierungskompetenz der Mitgliedstaaten im Verkehrssektor und trägt zugleich den Anforderungen des Binnenmarkts Rechnung.

Konkrete Maßnahmen zur Neuordnung des Gelegenheitsverkehrs

Die entwickelte Vision einer funktional differenzierten und digital koordinierten Ordnung des Gelegenheitsverkehrs gewinnt ihre praktische Bedeutung erst durch ihre Übersetzung in konkrete regulatorische Maßnahmen. Eine Novellierung des Personenbeförderungsrechts muss dabei nicht bei null beginnen, sondern an bestehenden Strukturen anknüpfen und diese systematisch weiterentwickeln. Entscheidend ist, dass die Reform nicht in Einzelkorrekturen verharret, sondern eine konsistente Architektur etabliert, in der gemeinwohlgebundene und marktgetriebene Verkehrsleistungen klar bestimmt, digital integrierbar und unionsrechtsfest reguliert sind.

Der erste notwendige Schritt besteht in der gesetzlichen Präzisierung der funktionalen Stellung des Taxis im Mobilitätssystem. Das Personenbeförderungsrecht muss ausdrücklich klarstellen, dass tarifgebundener, diskriminierungsfrei zugänglicher und verlässlich verfügbarer Gelegenheitsverkehr Bestandteil öffentlicher Mobilität ist und entsprechend in öffentliche Mobilitätsangebote integriert werden kann. Diese Klarstellung verändert nicht die privatwirtschaftliche Organisation des Taxigewerbes, verankert jedoch seine Rolle als gemeinwohlgebundener Verkehrsträger im Gesetz selbst. Damit entsteht die rechtliche Grundlage für eine privilegierte Einbindung in digitale Mobilitätsplattformen des öffentlichen Verkehrs und für seine gezielte Berücksichtigung in verkehrsplanerischen Zielnetzen, Bedarfsverkehren und intermodalen Angeboten.

An diese funktionale Festlegung schließt als zweite Maßnahme die Schaffung eines rechtlichen Rahmens für öffentlich verantwortete Mobilitätsplattformen an. Das Personenbeförderungsrecht sollte vorsehen, dass digitale Vermittlungs- und Integrationsplattformen, über die multimodale Mobilitätsangebote organisiert werden, öffentlich definierten Interoperabilitäts-, Zugangs- und Datenstandards unterliegen. Plattformbetreiber können weiterhin privatwirtschaftlich organisiert sein, müssen jedoch dort, wo gemeinwohlgebundene Verkehrsleistungen integriert werden, diskriminierungsfreien Zugang, tarifliche Abbildbarkeit und standardisierte Datenbereitstellung gewährleisten. Dadurch wird sichergestellt, dass Taxiangebote in Routing-, Buchungs- und Abrechnungssysteme des öffentlichen Verkehrs eingebunden werden können, ohne von proprietären Vermittlungsstrukturen abhängig zu sein. Die Plattform wird so zu einer regulierten Infrastruktur, nicht zu einem exklusiven Marktinstrument.

Eine dritte Maßnahme betrifft die rechtliche Absicherung der tariflichen Integrationsfähigkeit des Taxis im digitalen Raum. Das Personenbeförderungsrecht sollte ermöglichen, dass auf Basis bestehender Taxitarife und aktueller Verkehrsdaten vor Fahrtbeginn verbindliche Fahrpreise ermittelt und digital dargestellt werden können. Diese Festpreisermittlung verändert nicht die Tarifordnung selbst, sondern ihre Abbildung im Buchungsprozess. Sie ist Voraussetzung dafür, dass Taxiverkehre wie andere öffentliche Verkehrsleistungen in multimodale Mobilitätsketten integriert werden können. Die gesetzliche Verankerung entsprechender Abrechnungslogiken schafft Planungssicherheit für Fahrgäste, erleichtert die Integration in öffentliche Plattformen und stärkt die Vergleichbarkeit innerhalb des Mobilitätssystems.

Parallel dazu bedarf es einer klaren Regelung für den komplementären Plattformverkehr. Das Personenbeförderungsrecht sollte die Funktion nachfrageorientierter, nicht tarifgebundener Verkehrsleistungen ausdrücklich anerkennen und zugleich deren Abgrenzung zum gemeinwohlgebundenen Verkehr sichern. Dies kann durch die Möglichkeit funktional begründeter Preisrahmen oder Mindestbeförderungsentgelte erfolgen, die ruinösen Wettbewerb um jene Nachfragecluster verhindern, aus denen die Vorhaltung des gemeinwohlgebundenen Verkehrs finanziert wird. Eine solche Regelung schützt nicht einzelne Marktteilnehmer, sondern die strukturelle Komplementarität der Verkehrsformen. Sie gewährleistet, dass privatwirtschaftlicher Plattformverkehr seine Effizienzpotenziale entfalten kann, ohne die Finanzierung flächendeckender Mobilität zu untergraben.

Eng damit verbunden ist die Weiterentwicklung der Rückkehr- und Präsenzregelungen im Gelegenheitsverkehr. Die Novelle sollte pauschale Rückkehrpflichten durch differenzierte, datenbasierte

Steuerungsinstrumente ersetzen, die an tatsächliche Einsatzmuster und Auftragslagen anknüpfen. Plattformvermittelte Fahrtdaten ermöglichen es, Mehrfachaufträge, Einsatzketten und regionale Präsenzsituationen präzise zu erfassen und Rückkehranforderungen entsprechend anzupassen. Rückkehr- oder Präsenzregelungen bleiben damit als Instrument der funktionalen Trennung erhalten, werden jedoch unionsrechtsfest ausgestaltet und technisch operationalisiert. Verkehrsformen ohne Vorhalte- und Tarifbindung können so weiterhin komplementär wirken, ohne dauerhaft die Präzenzfunktionen des gemeinwohlgebundenen Verkehrs zu substituieren.

Eine weitere zentrale Maßnahme liegt in der Etablierung verbindlicher Daten- und Transparenzanforderungen für plattformvermittelten Gelegenheitsverkehr. Das Personenbeförderungsrecht sollte vorsehen, dass standardisierte Informationen über Fahrten, Fahrzeuge, Einsatzzeiten und Einnahmen in interoperabler Form bereitgestellt werden, soweit dies für Aufsicht, Markttransparenz und Verkehrsplanung erforderlich ist. Diese Daten bilden die Grundlage für die Kontrolle arbeits-, steuer- und sozialrechtlicher Vorgaben ebenso wie für eine evidenzbasierte Verkehrssteuerung. Marktteilnahme im Gelegenheitsverkehr wird damit an überprüfbare Kriterien gebunden, während zugleich faire Wettbewerbsbedingungen und verlässliche Planungsgrundlagen entstehen.

Schließlich erfordert die Neuordnung des Gelegenheitsverkehrs eine institutionelle Klärung der Rollen von Staat und Markt in der digitalen Mobilitätsarchitektur. Das Personenbeförderungsrecht sollte den Rahmen schaffen, in dem öffentliche Stellen Interoperabilitäts- und Integrationsstandards definieren und deren Einhaltung sicherstellen können, ohne selbst Verkehrsleistungen zu erbringen. Die Verantwortung für die Mobilitätsinfrastruktur verbleibt bei der öffentlichen Hand, die Leistungserbringung beim privaten Verkehr. Diese Trennung gewährleistet sowohl Wettbewerb als auch Steuerungsfähigkeit. Sie ermöglicht es, gemeinwohlgebundene Verkehrsleistungen gezielt in öffentliche Mobilitätsangebote einzubinden und zugleich privatwirtschaftliche Innovationsdynamik zu erhalten.

In ihrer Gesamtheit übersetzen diese Maßnahmen die strategische Vision in eine konkrete Reformagenda. Sie verankern das Taxi als integrierten Bestandteil öffentlicher Mobilität, ordnen den Plattformmietwagen als komplementären Nachfrageverkehr ein und etablieren digitale Plattformen als regulierte Infrastruktur des Gelegenheitsverkehrs. Die Novellierung des Personenbeförderungsrechts erhält damit eine operative Grundlage, die den Realitäten digital organisierter Mobilität entspricht und zugleich die Funktionsfähigkeit gemeinwohlgebundener Verkehrsleistungen dauerhaft sichert.

Weitere Reformmaßnahmen zur Stärkung von Aufsicht, Marktordnung und Gewerbestruktur

Neben der dargestellten strategischen Neuordnung des Gelegenheitsverkehrs bestehen eine Reihe weiterer Reformbedarfe im Personenbeförderungsrecht, die unabhängig von der funktionalen Plattformarchitektur bestehen, jedoch gleichwohl strukturell in das Gesetz gehören. Sie betreffen vor allem die Effektivität staatlicher Aufsicht, die Transparenz der Marktteilnahme sowie einzelne, seit längerem bekannte Regelungslücken. Diese Maßnahmen verfolgen nicht die Neuordnung des Systems, sondern die Herstellung funktionsfähiger Vollzugs- und Rahmenbedingungen im bestehenden Ordnungsmodell.

Ein zentraler Reformbereich liegt in der Herstellung bundesweiter Markttransparenz im Gelegenheitsverkehr. Anders als im Güterkraftverkehr existiert bislang keine einheitliche digitale Erfassung konzessionierter Unternehmen und verantwortlicher Personen. Diese Lücke erschwert die Aufsicht erheblich, weil Genehmigungsbehörden Unternehmensverflechtungen, Mehrfachkonzessionen oder wiederkehrende Pflichtverstöße nur eingeschränkt nachvollziehen können und problematische Geschäftsmodelle zwischen Zuständigkeitsbereichen verlagert werden können. Die Ausweitung der bestehenden Verkehrsunternehmerdatei auf den Gelegenheitsverkehr ist daher keine zusätzliche Regulierung, sondern die notwendige Voraussetzung wirksamer Genehmigungs- und Aufsichtstätigkeit. Sie dient der eindeutigen Zuordnung von Verantwortlichkeiten und dem Schutz rechtskonform arbeitender Betriebe vor strukturell begünstigter Umgehung.

Eng damit verbunden ist der gesetzliche Zugang der Genehmigungsbehörden zu digitalen Betriebs- und Vermittlungsdaten. Im plattformvermittelten Gelegenheitsverkehr entstehen zentrale Informationen über Aufträge, Fahrzeugbewegungen und Einsatzzeiten primär in den IT-Systemen der Vermittler. Ohne rechtlich gesicherten Zugriff bleibt Aufsicht faktisch unvollständig, weil bestehende Kontrollrechte ins Leere laufen. Eine Klarstellung im Personenbeförderungsrecht, dass Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden Zugriff auf diese Daten erhalten müssen, stellt keine neue Eingriffsbefugnis dar, sondern die technische Fortentwicklung bestehender Kontrollmechanismen. Sie gewährleistet, dass gesetzliche Pflichten auch unter digitalen Betriebsformen überprüfbar bleiben und schafft zugleich einheitliche Vollzugsstandards für kommunale Behörden.

Ein weiterer Reformbedarf betrifft die Verantwortungszurechnung im Plattformverkehr. Das geltende Recht weist Pflichten grundsätzlich den Verkehrsunternehmen zu, während operative Steuerungsentscheidungen zunehmend durch Vermittlungsplattformen getroffen werden. Diese strukturelle Entkopplung von Entscheidungsmacht und Verantwortung führt zu Vollzugslücken und Fehlanreizen. Eine Präzisierung des Personenbeförderungsrechts sollte daher klarstellen, dass Vermittler, die Verkehrsleistungen faktisch organisieren oder steuern, auch ordnungsrechtlich als verantwortliche Akteure gelten. Diese Maßnahme schafft keine neue Haftung, sondern stellt sicher, dass bestehende Pflichten dort verankert bleiben, wo tatsächliche Steuerungsmacht ausgeübt wird.

Über diese Aufsichtsfragen hinaus bestehen einzelne gesetzgeberische Ergänzungsbedarfe im materiellen Personenbeförderungsrecht. So erscheint es sachgerecht, für Mindestbeförderungsentgelte im Mietwagenverkehr eine ausdrückliche Verordnungsermächtigung zu schaffen. Derzeit können solche Entgelte nur im Einzelfall oder durch Allgemeinverfügung festgelegt werden, was zu uneinheitlicher Anwendung und erhöhtem Verwaltungsaufwand führt. Eine bundesgesetzliche Ermächtigung analog zur Tarifverordnung im Taxenverkehr würde Rechtssicherheit schaffen und den Genehmigungsbehörden ein konsistentes Instrument zur Marktsteuerung bereitstellen.

Ein weiterer struktureller Punkt betrifft die Stellung von Unternehmerverbänden im Genehmigungsrecht. Verbände sind bislang lediglich gutachtlich anzuhören, ohne eigenen Rechtsschutz bei unterlassener

Anhörung oder rechtswidrigen Genehmigungen. Da einzelne Unternehmen oft nur begrenzte Rechtsdurchsetzungsmöglichkeiten besitzen, fehlt damit ein effektives Korrektiv gegenüber fehlerhaften Verwaltungsentscheidungen. Eine Stärkung der Verbandsrechte im PBefG würde sicherstellen, dass gewerbliche Interessen im Genehmigungsverfahren tatsächlich berücksichtigt werden und rechtsstaatliche Kontrolle nicht faktisch ins Leere läuft.

Weitere Anpassungsbedarfe betreffen untergesetzliche Regelwerke mit unmittelbarer Wirkung auf den Gewerbebetrieb. Die derzeitigen Vorgaben der BOKraft zur Außenwerbung orientieren sich erkennbar noch an überholten Fahrzeugtypen und führen bei modernen fünftürigen Fahrzeugen zu unnötigen Ausnahmeverfahren. Eine generelle Zulassung von Werbung auf der Heckklappe unterhalb der Fenster würde die Genehmigungsbehörden entlasten und zugleich die betriebliche Realität abbilden.

Auch im Bereich der Fahrzeugtechnik besteht Anpassungsbedarf. Die rechtliche Behandlung softwarebasierter Fahrpreissysteme als Alternative zum klassischen Fahrpreisanzeiger ist bislang unzureichend geregelt und hemmt Innovation sowie Wettbewerb auf Herstellerseite. Eine klare technische Regelung und perspektivische Öffnung für digitale Messsysteme würde die Modernisierung des Taxigewerbes unterstützen und technologische Abhängigkeiten reduzieren.

Ein weiterer praxisrelevanter Punkt betrifft die Identifizierbarkeit konzessionierter Fahrzeuge im Vollzug. Seit der Reform der Fahrzeugzulassung ist anhand des Kennzeichens der Zulassungsbezirk nicht mehr eindeutig erkennbar, was Sichtkontrollen erheblich erschwert. Eine bundeseinheitliche Gestaltung der Ordnungsnummern nach Genehmigungsbezirk würde die Kontrolle personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften vereinfachen und Verwaltungsaufwand reduzieren.

Eine weitere Regelungslücke besteht im Bereich der gewerblichen Zuverlässigkeitssicherung im Gelegenheitsverkehr. Die mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes vom 23. Februar 2026 neu gefasste Wiedergestaltungsregelung des § 25a PBefG, die nach einer behördlichen Untersagung der Führung von Personenkraftverkehrsgeschäften neben dem Wegfall der Unzuverlässigkeit auch das Bestehen einer Fachkundeprüfung und die Einhaltung einer einjährigen Sperrfrist verlangt, gilt ihrem Anwendungsbereich nach nur für den Kraftomnibusverkehr. Sie ist systematisch auf die Berufszugangsvoraussetzungen der Verordnung (EG) Nr. 1071/2009 bezogen und erfasst damit Taxi- und Mietwagenunternehmer von vornherein nicht. Für diesen Bereich fehlt eine personenbezogene Untersagungsregelung vollständig: Der Entzug der Genehmigung nach § 25 PBefG oder § 49 VwVfG wirkt ausschließlich bezogen auf die einzelne Konzession, nicht auf die Person des Unternehmers. Ein wegen Unzuverlässigkeit sanktionierter Betreiber kann daher formal sofort erneut eine Genehmigung beantragen – bei derselben oder einer anderen Behörde. Diese Konstruktion begünstigt strukturell die Umgehung gewerblicher Sanktionen, insbesondere durch Neugründung von Gesellschaften, und erweist sich im plattformvermittelten Gelegenheitsverkehr als besonders wirksam, weil operative Entscheidungsstrukturen und formale Trägerschaft dort häufig auseinanderfallen. Die Novelle sollte daher § 25a PBefG um eine eigene Regelung für den Taxen- und Mietwagenverkehr ergänzen, die an die Zuverlässigkeitsanforderungen des § 13 Abs. 1 PBefG in Verbindung mit der Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr anknüpft. Damit diese Regelung ihre Wirkung über einzelne Zuständigkeitsbereiche hinaus entfalten kann, ist sie zwingend mit der weiter oben angeregten Ausdehnung der Verkehrsunternehmensdatei auf Genehmigungen nach §§ 47 und 49 PBefG zu verknüpfen. Nur wenn Untersagungsentscheidungen in einer für alle Genehmigungsbehörden zugänglichen Datei gespeichert und abrufbar sind, wird verhindert, dass die Sanktion durch Ortswechsel ins Leere läuft. Eine personenbezogene Untersagungsregelung ohne informatorische Infrastruktur bleibt strukturell wirkungslos. Beide Elemente – die materielle Regelung und die datenbankgestützte Vollzugsgrundlage – sind daher als Einheit zu reformieren und bilden gemeinsam einen wesentlichen Beitrag zur Herstellung fairer und durchsetzbarer Wettbewerbsbedingungen im Gelegenheitsverkehr.

Schließlich besteht Anpassungsbedarf im Bereich freigestellter Beförderungen. Die derzeitige Freistellung bestimmter Schüler-, Kinder- und Behindertenverkehre von personenbeförderungsrechtlichen Schutzvorschriften führt dazu, dass gerade besonders vulnerable Fahrgastgruppen nicht dem Sicherheits- und Verbraucherschutzregime des PBefG und der BOKraft unterliegen. Eine Streichung dieser Freistellung und Integration solcher Verkehre in die genehmigten Verkehrsformen würde den Schutzstandard erhöhen, ohne den bürokratischen Aufwand unverhältnismäßig zu steigern.

In ihrer Gesamtheit betreffen diese Maßnahmen nicht die strategische Neuordnung des Gelegenheitsverkehrs, sondern die Funktionsfähigkeit seines ordnungsrechtlichen Rahmens. Sie stärken Aufsicht, Transparenz und Vollzug, schließen bekannte Regelungslücken und passen einzelne Vorschriften an die betriebliche Realität an. Eine Novellierung des Personenbeförderungsrechts sollte diese Punkte parallel zur strukturellen Reform aufgreifen, um sowohl die zukünftige Systemarchitektur als auch die praktische Wirksamkeit des bestehenden Rechts zu sichern.

Ihre Ansprechpartner



Sascha Waltemate
Geschäftsführer

0231 528 227

waltemate@vspv-nrw.de

VSPV
Benninghofer Str. 152
44269 Dortmund



Patrick Meinhardt
Generalbevollmächtigter und
Leiter Hauptstadtbüro
030 300 149 3443

meinhardt@vspv-nrw.de

VSPV
Pariser Platz 6a
10117 Berlin

Der VSPV vertritt die unternehmerischen Interessen des privaten Straßenpersonenverkehrs in Deutschland in seiner gesamten fachlichen Breite. Dazu gehören Taxi- und Mietwagenunternehmen ebenso wie Omnibusbetriebe, Krankentransportunternehmen und Einrichtungen der Notfallrettung. Zugleich sind wir Verkehrsverband, Arbeitgeberverband, Unternehmerverband und Wirtschaftsverband für eine vielfältige Mobilitätsbranche, deren Betriebe von Einzelunternehmern mit einem Fahrzeug bis hin zu großen Unternehmen mit mehreren hundert Fahrzeugen reichen.

Diese Vertretungsbreite ist historisch gewachsen. Taxi-, Mietwagen- und Busgewerbe standen über Jahrzehnte gemeinsam mit dem Krankentransport und wesentlichen Teilen der Rettungsdienste im Regulierungsrahmen des Personenbeförderungsgesetzes. Erst die später erfolgte Verlagerung der Zuständigkeiten auf die Länder – und die damit verbundene Herauslösung des Krankentransports und der Notfallrettung aus dem PBefG – hat diese gewachsene Einheit formal durchtrennt. Der VSPV hat diese Trennung bewusst nicht nachvollzogen. Aus fachlicher Überzeugung, aus Tradition und aus unserem eigenen Selbstverständnis heraus vertreten wir bis heute die gesamte Spannweite des privaten Straßenpersonenverkehrs unter einem gemeinsamen organisatorischen Dach.

Unsere Arbeit findet auf allen politischen Ebenen statt: kommunal dort, wo unsere Mitglieder tätig sind; auf Landesebene mit Blick auf Genehmigungsbehörden, Landespolitik und Aufgabenträger; auf Bundesebene gegenüber Ministerien, Bundestag und Bundesbehörden; und auf europäischer Ebene gegenüber den Institutionen der Europäischen Union. Überall dort, wo die rechtlichen, wirtschaftlichen und technischen Rahmenbedingungen unserer Branche gestaltet werden, sind wir präsent und ansprechbar.

Traditionell liegt unser Mitgliederschwerpunkt in Nordrhein-Westfalen, insbesondere in der Region Westfalen-Lippe. Gleichwohl sind unsere Themen, unsere Mandate und unsere Verbandsarbeit heute bundesweit angelegt und umfassen zunehmend auch die europäische Dimension. So verbinden wir regionale Verwurzelung mit landespolitischer Verantwortung, bundespolitischer Wirksamkeit und europäischer Handlungsfähigkeit – und sichern eine konsistente Interessenvertretung für die gesamte Breite unternehmerischer Mobilität in Deutschland.

Machen ist wie reden

*nur viel
krasser!*