



Sachstand

Zur Barrierefreiheit im Taxenverkehr § 64 c Personenbeförderungsgesetz

Zur Barrierefreiheit im Taxenverkehr

§ 64 c Personenbeförderungsgesetz

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 102/22
Abschluss der Arbeit: 10.8.2022
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung und Landwirtschaft

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung und Fragestellung	4
2.	Rechtliche Vorgaben	5
3.	Tarifrecht	6

1. Einleitung und Fragestellung

§ 64 c Personenbeförderungsgesetz (PBefG)¹ wurde durch das Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts eingefügt und trat am 1. August 2021 in Kraft.² Die Vorschrift betrifft die **Barrierefreiheit beim Verkehr mit Taxen** und beim gebündelten Bedarfsverkehr. Sie macht insbesondere Vorgaben hinsichtlich der Mindestanzahl vorzuhaltender barrierefreier Fahrzeuge. § 64c PBefG lautet wie folgt:

„(1) Beim Verkehr mit Taxen und beim gebündelten Bedarfsverkehr sollen die Aufgabenträger die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel berücksichtigen, eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen. Hierfür ist ab einer Anzahl von 20 Fahrzeugen eine Mindestverfügbarkeit von barrierefreien Fahrzeugen je Unternehmer vorzusehen, für die ein bundesweiter Richtwert von 5 Prozent bezogen auf die Anzahl der von dem Unternehmer betriebenen Fahrzeuge gilt. Die Maßgaben des § 35a Absatz 4a der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung vom 26. April 2012 (BGBl. I S. 679), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 26. November 2019 (BGBl. I S. 2015) geändert worden ist, an barrierefreie Fahrzeuge finden Anwendung.

(2) Die Genehmigungsbehörde kann Einzelheiten zur Herstellung einer weitgehenden Barrierefreiheit im Hinblick auf die Mindestanzahl vorzuhaltender barrierefreier Fahrzeuge beim Verkehr mit Taxen und beim gebündelten Bedarfsverkehr festlegen, soweit dies keine unzumutbare wirtschaftliche Härte gegenüber dem Unternehmer darstellt. Sie kann darüber hinaus Ausnahmen im Hinblick auf die Mindestanzahl vorzuhaltender barrierefreier Fahrzeuge bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen, soweit dies nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist.“

Der Verkehr mit Taxen zeichnet sich nach § 47 Abs. 1 Satz 1 PBefG durch die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen aus. Beim gebündelten Bedarfsverkehr, hiervon sollen Pooling-Konzepte wie Ride Pooling erfasst sein,³ erfolgt die Beförderung von Personen mit Personenkraftwagen, bei der mehrere Beförderungsaufträge entlang ähnlicher Wegstrecken gebündelt ausgeführt werden (§ 50 Abs. 1 Satz 1 PBefG).

Die Wissenschaftlichen Dienste wurden gefragt, ob das Personenbeförderungsrecht Aussagen zur Übernahme und Weitergabe der sich aus § 64c PBefG ergebenden Kosten insbesondere mit Blick auf Taxis trifft. Rechtsprobleme aus anderen Fachgebieten werden in diesem Sachstand nicht erörtert.

1 Personenbeförderungsgesetz vom 8.8.1990 (BGBl. I S. 1690), zuletzt geändert durch Gesetz vom 16.4.2021 (BGBl. I S. 822), abrufbar unter <https://www.gesetze-im-internet.de/pbefg/BJNR002410961.html>.

2 Artikel 1 Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts G. v. 16. April 2021 (BGBl. I S. 822); vgl. Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Moderne Personenbeförderung – fairer Wettbewerb, klare Steuerung, Stand: 26.07.2022, abrufbar unter <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/personenbefoerderungsgesetz.html>.

3 BT-Drucksache 19/26175, S. 2, 24, abrufbar unter <https://dserver.bundestag.de/btd/19/261/1926175.pdf>; vgl. *Wüstenberg*, Recht der Transportwirtschaft (RdTW) 2021, 250, 254.

2. Rechtliche Vorgaben

§ 64 c PBefG adressiert den **Aufgabenträger**. Hierbei handelt es sich um die nach Landesrecht zuständige Behörde (§ 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG). Der Aufgabenträger legt die Anzahl der vorzuhaltenden barrierefreien Fahrzeuge pro Unternehmen fest und kann diese etwa mittels Auflage gegenüber dem Unternehmen durchsetzen. Die Gesetzesbegründung zu § 64c PBefG führt hierzu aus:

„Die Vorgaben nach Absatz 1 zur Verfügbarkeit barrierefreier Fahrzeuge haben sich auf den jeweiligen Unternehmer zu beziehen. Die Quote an vorzuhaltenden barrierefreien Fahrzeugen gilt ab einer Anzahl von 20 Fahrzeugen und wird durch den bundesweit geltenden einheitlichen Richtwert auf 5 Prozent je Unternehmer festgelegt. Ein solcher Wert erscheint vor dem Hintergrund, sowohl mobilitätseingeschränkten Menschen als auch Menschen mit Behinderungen gleichberechtigte Teilhabe am Markt für Personenbeförderungsdienstleistungen zu kommen zu lassen, angemessen. Diese Regelungen eröffnen den Genehmigungsbehörden die Möglichkeit, die Genehmigung mit entsprechenden Auflagen zu verknüpfen (vgl. § 15 Absatz 3 Satz 1 PBefG) und die Genehmigung bei Nichterfüllung der Auflagen gem. § 49 Absatz 2 Nummer 2 VwVfG mit Wirkung für Zukunft zu widerrufen.

Entsprechend § 62 Absatz 2 ist es den Genehmigungsbehörden gestattet, für ihren Zuständigkeitsbereich abweichende Regelungen im Hinblick auf die Mindestanzahl vorzuhaltender barrierefreier Fahrzeuge zu treffen. Dies betrifft zum einen Regelungen, die eine weitergehende Barrierefreiheit zur Folge haben, soweit dies keine wirtschaftliche Härte darstellt, zum anderen betrifft dies Regelungen, die Ausnahmemöglichkeiten eröffnen, wo die Herstellung von Barrierefreiheit aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen glaubhaft nicht verwirklicht werden kann.“⁴

Der Gesetzgeber ging bei der Einführung von § 64c PBefG von einem **Erfüllungsaufwand für die Wirtschaft** aus. Konkret legte er folgende Kosten zu Grunde:

„Die Pflicht zur Sicherstellung der Barrierefreiheit bei **gebündeltem Bedarfsverkehr** umfasst die Anforderung, dass Aufgabenträger die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen berücksichtigen, um eine möglichst weitgehende Barrierefreiheit zu erreichen. Gemäß Neuntem Sozialgesetzbuch stehen für ein barrierefreies Fahrzeug 9 500 Euro an Zuschuss zur Verfügung beim Erwerb eines Neuwagens. Es wird davon ausgegangen, dass dieser Wert den zusätzlichen Kosten für ein barrierefreies Fahrzeug entspricht. Für die Berechnung des zusätzlichen Aufwands zur Sicherstellung der Barrierefreiheit werden entsprechend analog 9 500 Euro an notwendigen Sachkosten angesetzt. Dies führt annahmegemäß zu einem **zusätzlichen Erfüllungsaufwand in Form von Sachkosten in Höhe von 9 975 000 Euro** (9 500 Euro pro betroffenen Unternehmer * 1 050 betroffene Unternehmer = 9 975 000 Euro).“⁵

Mit Blick auf **Taxiunternehmen** nimmt der Gesetzgeber neben den zusätzlichen Kosten für barrierefreie Fahrzeuge auch **Entlastungen** durch das Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts an, durch das bestimmte Pflichten entfallen:

4 BT-Drs. 19/26175, S. 54, abrufbar unter <https://dserver.bundestag.de/btd/19/261/1926175.pdf>.

5 BT-Drs. 19/26175, S. 29 f.; Hervorhebung durch Verfasserin dieses Sachstands.

„Pflichten für Taxiunternehmen

Die gesetzlichen Regelungen umfassen auch mehrere Pflichten für Taxiunternehmen. Daraus entsteht auf der einen Seite laufender Erfüllungsaufwand und auf der anderen Seite Entlastungen. Diese entstehenden Kosten resultieren aus der Prüfung mit Fachkundenachweis und der Pflicht zur Ausstattung mit einem der Stand der Technik entsprechendem Navigationsgerät. Die Entlastungen entstammen der Aufhebung der Pflicht zum Nachweis von Ortskenntnissen für anderes Gebiet sowie der Ausstattung mit beleuchtbarer Fahrpreisanzeige/Software-basierendem System.

[...] Hinsichtlich der Entlastungen wird angenommen, dass neu auf den Markt kommende Taxiunternehmen keine Sachkosten mehr für ein Taxameter aufwenden müssen, sondern eine Ausrüstung mit einem zugelassenen Software-basierten System ausreichend ist. Es wird angenommen, dass die Anschaffung eines solchen Systems bereits in anderen Pflichten berücksichtigt wurde, weshalb es hier zu einer Entlastung um die Kosten zur Anschaffung eines Taxameters kommt.

Zusammenfassend werden laufende **jährliche Entlastungen in Höhe von 104 615 Euro** geschätzt.“⁶

Zur Umlagefähigkeit verbleibender Mehrausgaben etwa für barrierefreie Fahrzeuge ergeben sich weder aus dem PBefG noch aus der Gesetzesbegründung spezialgesetzliche Anhaltspunkte, die über das Tarifrecht hinausgehen (dazu unter 3.).

3. Tarifrecht

Die Tarifregulierung im Taxengewerbe unterliegt **landesrechtlichen Rechtsverordnungen**, die hier nicht Gegenstand sind.

Denn Taxiunternehmer und Fahrgast schließen einen Personenbeförderungsvertrag im Sinn von § 47 Abs. 1 PBefG. Vereinbartes Beförderungsentgelt ist diejenige Vergütung, die gesetzlich bestimmt ist.⁷ § 51 Abs. 1 Satz 1 PBefG ermächtigt die **Landesregierung**, durch **Rechtsverordnung** Beförderungsentgelte und -bedingungen für den Taxenverkehr festzusetzen. Insbesondere kann die Rechtsverordnung gem. § 51 Abs. 1 Satz 2 PBefG Regelungen vorsehen über Grundpreise, Kilometerpreise und Zeitpreise sowie Festpreise für bestimmte Wegstrecken (§ 51 Abs. 1 Ziff. 1.) und auch Zuschläge (§ 51 Abs. 1 Ziff. 2.). § 51 Abs. 3 PBefG i.V.m. § 39 Abs. 2 PBefG fordern die Übereinstimmung des Tarifs mit der Kosten/Ertragslage und mit dem öffentlichen Interesse an einem wirtschaftlichen Taxenverkehr. Nach § 51 PBefG festzusetzende Entgelte müssen Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und einen angemessenen Gewinn gewährleisten.⁸

6 BT-Drs. 19/26175, S. 31; Hervorhebung durch Verfasserin dieses Sachstands.

7 *Wüstenberg*, LKV 2018, 60, 61.

8 Heinze in: Heinze/Fehling/Fiedler, PBefG § 51 Rn. 3 unter Hinweis auf BVerfG 25.5.1976, BVerfGE 42, 191 (201, 204).