

# Modernisierung mit Augenmaß: Wege zur bürokratischen Entlastung im Personenbeförderungsrecht

November 2025

## 1. Rückkehrpflicht: Praxistaugliche Anwendung sicherstellen (§ 49 Abs. 4 Satz 3, Abs. 5 PBefG)

### Herausforderung:

Die Rückkehrpflicht für Mietwagen führt zu zahlreichen Leerkilometern im Stadtverkehr, ist wirtschaftlich ineffizient sowie ökologisch schwer nachvollziehbar.<sup>1</sup> Gleichzeitig schränkt sie die operative Flexibilität von Betrieben und Fahrpersonal erheblich ein.

### Vorschlag:

Um die Belastung für Betriebe durch die Rückkehrpflicht zu begrenzen, sollte von der Möglichkeit zur Genehmigung von zusätzlichen "Abstellorten" für Mietwagen stärker Gebrauch gemacht werden.

Gleichzeitig sollten die Anforderungen an Abstellorte deutlich niedrigschwelliger sein als jene, die für Betriebssitze gelten. Dies würde es in der Praxis ermöglichen, dass beispielsweise angemietete Flächen in Parkhäusern als Abstellorte dienen könnten.

Auch sollte die 15 km Abstandsanforderung zwischen Betriebssitz und Abstellort so verstanden werden, dass mehrere Mietwagenunternehmen einen Abstellort gemeinsam nutzen können – beispielhaft in Verbindung mit Ladeinfrastruktur – auch wenn der Abstand zum Betriebssitz nicht bei allen Unternehmen 15 km beträgt.

Zur Förderung einer unbürokratischen betrieblichen Praxis bedarf es zudem einer modernisierten Auslegung der "Unverzüglichkeit" der Rückkehr zum Betriebssitz. Es sollte erlaubt werden, dass das Fahrpersonal nach Pausenende oder Schichtwechsel außerhalb des Betriebssitzes Fahraufträge direkt antreten kann, ohne erst eine unnötige Leerfahrt zum Betriebssitz durchführen zu müssen.

---

## 2. Konzessionsvergabe: Genehmigungsfiktion als Regelfall festschreiben (§ 15 Abs. 1 PBefG)

### Herausforderung:

Gesetzlich ist vorgesehen, dass ein Mietwagengenehmigungsantrag innerhalb von drei Monaten beschieden wird. In der Praxis überschreiten viele Genehmigungsbehörden diese Frist deutlich, ohne zu einer Entscheidung zu kommen oder eine Rückmeldung an den Antragsteller zu geben. Das Berliner Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) räumt sogar Bearbeitungszeiten von länger als 12 Monaten ein. Die im PBefG vorgesehene Genehmigungsfiktion läuft in der Praxis häufig ins Leere, da Genehmigungsurkunden nach Ablauf der drei Monate durch die Behörden nicht ausgestellt werden. Ihre Ausstellung muss häufig vor Verwaltungsgerichten erstritten werden.

### Vorschlag:

Zur Verfahrensbeschleunigung sollte klargestellt werden, dass Genehmigungsurkunden nach Ablauf der dreimonatigen Frist automatisch ausgestellt werden oder der Betrieb auch ohne Ausstellung der Urkunde aufgenommen werden kann, wenn innerhalb von drei Monaten keine Reaktion der Genehmigungsbehörde erfolgt. Damit würde sich das Personenbeförderungsrecht an

---

<sup>1</sup> Fraunhofer Fokus (2024): Transformation des Taxi- und Mietwagengewerbes zur Emissionsfreiheit, Link: [https://www.fokus.fraunhofer.de/de/asct/news/studie\\_mietwagen.html](https://www.fokus.fraunhofer.de/de/asct/news/studie_mietwagen.html)

bereits bewährten Regelungen in anderen Branchen orientieren. Verwaltungsgerichte würden entlastet, Genehmigungsverfahren massiv beschleunigt und Kosten für Staat und Unternehmen deutlich reduziert werden.

---

### **3. Vermittlungsprozess: Auftragsannahme am Betriebssitz modernisieren (§ 49 Abs. 4 Satz 2 PBefG)**

#### **Herausforderung:**

Aufgrund der verpflichtenden Auftragsannahme am Betriebssitz müssen Mietwagenunternehmen Personal ausschließlich dafür vorhalten, eingehende digitale Fahraufträge händisch zu bestätigen und an das Fahrpersonal weiterzuleiten. Dieser Prozess ist nicht zeitgemäß, belastet insbesondere Kleinunternehmen massiv und bringt sie an die Grenze der Wirtschaftlichkeit<sup>2</sup>.

#### **Vorschlag:**

Zur Ermöglichung moderner digitaler Vermittlungsprozesse bei gleichzeitiger Wahrung der Dokumentationspflicht sollte klargestellt werden, dass die Auftragsannahme automatisiert am Betriebssitz erfolgen kann und die Behördenpraxis in den Ländern entsprechend geändert wird.

---

### **4. Alarmanlagen und Wegstreckenzähler: Pflichten zum Einbau auf den Prüfstand stellen (§§ 25 Abs. 2, 30 Abs. 1 BOKraft)**

#### **Herausforderung:**

Die Pflichten zum Einbau von Alarmanlagen und Wegstreckenzählern verursachen Kosten von rund 2.500-5.000 € pro Mietwagen. Diese Einrichtungen erfüllen jedoch keine praktische Funktion.

Die Zahlung einer Fahrt erfolgt nahezu ausschließlich bargeldlos, ein Überfallrisiko besteht faktisch nicht. Die Alarmanlage ist damit überflüssig.

Gleiches gilt für den Wegstreckenzähler: Der Fahrpreis steht vor Fahrtantritt fest, der Wegstreckenzähler kommt nicht zum Einsatz. Trotzdem muss dieser nicht nur eingebaut, sondern sogar schon vor der Inbetriebnahme des Fahrzeugs geeicht werden. Somit kann ein Mietwagen trotz erfolgter Konzessionserteilung erst nach einem Termin beim Eichamt in Betrieb gehen. Termine sind jedoch oft erst Monate nach Genehmigungserteilung verfügbar. In der Praxis bedeutet dies: Die Betriebskosten laufen, während Fahrzeuge monatelang nicht eingesetzt werden können.

#### **Vorschlag:**

Für Mietwagen sollte der verpflichtende Einbau von Alarmanlagen und Wegstreckenzählern gestrichen bzw. klargestellt werden, dass von den in der BOKraft vorgesehenen Ausnahmen wieder verstärkt Gebrauch gemacht wird. Dadurch ließe sich eine erhebliche finanzielle und bürokratische Entlastung der Mietwagenunternehmen erreichen, ohne dass Sicherheits- oder Verbraucherschutzinteressen in der Realität beeinträchtigt würden.

---

<sup>2</sup> IW Consult (2024): Uber in Deutschland: Ein profitables Geschäftsmodell für app-vermittelte Fahrdienste, Link: <https://www.iwkoeln.de/studien/cornelius-baehr-tillman-hoenig-ein-profitables-geschaeftsmodell-fuer-app-vermittelte-fahrdienste.html>