

Zwischen Wandel und Verantwortung: Die BOKraft im Spannungsfeld moderner Mobilität

Wenn man aus dem Fenster blickt, dann erkennt man, dass sich alles ständig verändert und in wechselseitigen Beziehungen zueinander besteht. Und wenn Zeit das Maß für Veränderung ist, so hat spätestens seit der Novellierung des Personenbeförderungsrechts im Jahre 2021 die Geschwindigkeit und Wandel der Zeit im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Deutschland rasant zugenommen. Es besteht eine wechselhafte Dynamik, die sich durch Auswirkungen in der alltäglichen Praxis und in der BOKraft wiederfindet, die teils vorgibt, teils nachjustiert werden muss (zum Beispiel nach der technischen Entwicklung).

Diese Dynamik und auch die Prozesshaftigkeit der Umsetzung der Vorgaben – denn die Auslegungen sind teilweise je nach Gemeinde unterschiedlich – haben mitunter gravierende Auswirkungen für die Praxis auf mehreren Ebenen.

Deutschland war lange Zeit bekannt dafür, dass zum Beispiel durch teilweise Jahrhunderte gewachsene Zünfte die Dienstleistungen oder Produkte ein gewisses Maß an **Qualität** boten. Dies, indem reguliert wurde, wer, wann, wie welche Dienste oder Produkte herstellen oder anbieten darf und durfte. Die angesprochene Qualität beinhaltet eben auch die Garantie für die **Sicherheit** und **Ordnung** für die Kunden, die Mitarbeitenden und die Abläufe.

Bevor es möglich war, eine Bäckerei oder einen Friseursalon zu eröffnen, musste man eine entsprechende Ausbildung absolvieren und hatte zahlreiche andere Auflagen zu beachten. Mittlerweile nennt man sich „Barber-Shop“ oder „Back-Shop“, um all dies zu umgehen.

Auch das Personenbeförderungsgewerbe ist verlockend.

Laut dem Handbuch „Verkehr in Zahlen“ des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr verzeichnete der **Linienverkehr**, der Busse und Straßenbahnen umfasst, insgesamt **8.856 Millionen beförderte Personen**, was einen Anstieg im Vergleich zum Vorjahr darstellt, als noch 8.284 Millionen befördert wurden. Diese Zahl lag jedoch deutlich unter den Werten von 2019, als 9.658 Millionen Fahrgäste im Linienverkehr transportiert wurden. Der **Gelegenheitsverkehr im Busbereich**, der in den letzten Jahren ebenfalls schwankte, verzeichnete 2023 insgesamt **46 Millionen Beförderungen**, was einen Anstieg im Vergleich zu den 37 Millionen im Jahr 2022 bedeutet, jedoch noch unter dem Wert von 2019 mit 77 Millionen liegt. Die **Eisenbahn** zeigte 2023 eine beförderte Passagierzahl von **2.733 Millionen**, was eine moderate Steigerung im Vergleich zu 2022 (2.510 Millionen) darstellt, sich jedoch weiterhin deutlich unter den Zahlen von 2019 (2.971 Millionen) bewegt.

In allen Verkehrsarten und Verkehrsformen ist ein Anstieg zu verzeichnen. Die Schwankungen sind auf die Pandemie zurückzuführen.

In Deutschland startete der Marktführer für **appbasierte Personenbeförderungen** mit dem Ansatz, auch Privatfahrzeuge für Fahrdienstleistungen einzusetzen. Erst als deutlich wurde, dass für gewerbliche Personenbeförderung ein entsprechender Schein erforderlich ist und steuerliche Verpflichtungen bestehen, passte das Unternehmen sein Geschäftsmodell an. Heute operieren Fahrzeuge offiziell über die Verkehrsform

„Mietwagen“. Dennoch halten sich Unternehmen nicht an zentrale Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und der Betriebsordnung für Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft). So schreibt das Gesetz beispielsweise vor, dass Mietwagen nach jeder Fahrt zum Betriebssitz zurückkehren müssen, ausschließlich auf Vorbestellung fahren dürfen und keine Fahrgäste direkt von der Straße aufnehmen können – Vorschriften, die von besagten Fahrzeugen im Mietwagenbetrieb oft systematisch missachtet werden.

Sie haben sicher längst gemerkt, von welchem Unternehmen hier die Rede ist: Über natürlich! Das amerikanische Unternehmen folgt dem Prinzip der sogenannten „**Gig Economy**“, einem Ansatz, bei dem Unternehmen gesetzliche Grauzonen ausnutzen, um sich auf dem Markt zu halten, bis Regulierungen durchgesetzt werden. Ist ein Geschäftsmodell aufgrund gesetzlicher Maßnahmen nicht mehr tragfähig, zieht das Unternehmen weiter – vergleichbar mit Heuschrecken, die von einem Feld zum anderen ziehen.

Deutschland verfügt über historisch gewachsene Berufszugangsregelungen, die sowohl die Qualität der Dienstleistungen als auch den Schutz von Unternehmen und Arbeitnehmern gewährleisten. Zudem gelten verbindliche arbeitsrechtliche Vorgaben, darunter das Arbeitszeitgesetz mit Regelungen zu maximalen Arbeitszeiten, Pausen und Urlaubsanspruch. Auch ein Mindestlohn ist vorgegeben. Doch diese gesetzlichen Bestimmungen und Schutzvorschriften werden systematisch und konsequent umgangen.

Die Auswirkungen dieses Vorgehens sind weitreichend:

- **Steuervermeidung;**
- **Schein-Selbstständigkeit:** Nach Gerichtsentscheidungen in anderen Ländern – etwa in London – wurde festgestellt, dass die ausübenden Fahrer als Angestellte des Groß-Unternehmens anzusehen sind. Dennoch erhalten sie häufig nicht einmal den gesetzlichen Mindestlohn;
- **Zunahme des Verkehrs:** In vielen deutschen Großstädten, darunter auch Frankfurt am Main, sind inzwischen mehrere tausend appbasierte Fahrzeuge im Einsatz, die nicht wie vorgeschrieben zum Betriebssitz zurückkehren, sondern in der Stadt auf neue Aufträge warten. Dies führt zu zusätzlichem Verkehrsaufkommen, insbesondere im innerstädtischen Bereich;
- **Überlastung der Behörden:** Die zuständigen Stellen sind durch die hohe Anzahl der Anträge und auch Beschwerden nahezu handlungsunfähig;
- **Existenzieller Druck auf Taxiunternehmen:** Viele Taxibetriebe und Fahrer kämpfen um ihr Überleben und verlieren zunehmend das Vertrauen in Politik und Rechtsstaat;
- **Unrentable Arbeitsbedingungen:** In den USA erkennen Unternehmen und Fahrer oft erst nach Monaten, dass sie mit den Fahrten keinen Gewinn erzielen, sondern sogar Verluste machen. Auch in Deutschland wird dieser Trend erkennbar: Bei einem Kilometerpreis von unter 50 Cent und Betriebskosten von etwa einem Euro pro Kilometer ist ein wirtschaftlicher Betrieb nicht möglich; Die Einkommenssteuer ist eine Jahressteuer, die alle zwei Jahre rückwirkend „fällig“ wird.
- **Sozial prekäre Arbeitsverhältnisse:** Viele Fahrer sind neuzugewanderte Arbeitskräfte ohne ausreichenden Zugang zum regulären Arbeitsmarkt. Sie arbeiten oft unter prekären Bedingungen, ohne Sozialversicherung oder erforderlichen Genehmigungen. Da sie keine starke Interessenvertretung haben, bleibt ihre Stimme meist ungehört.

3. Abschnitt

Ausrüstung und Beschaffenheit der Fahrzeuge



1. Titel

Bestimmungen für alle Fahrzeuge

§ 16 Anzuwendende Vorschriften

Für Bau, Ausrüstung und Beschaffenheit der Fahrzeuge gelten neben den auf Grund des Straßenverkehrsgesetzes erlassenen Verordnungen die Vorschriften dieser Verordnung. Für Fahrzeuge im grenzüberschreitenden Verkehr und Transitverkehr (§§ 52 und 53 des Personenbeförderungsgesetzes) mit Staaten außerhalb der Europäischen Union können abweichend von Satz 1 zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Umweltverträglichkeit besondere Anforderungen gestellt werden, die den in der Europäischen Union geltenden Vorschriften entsprechen.

Dieser Vorschrift unterliegen:

- Der Linienverkehr mit Obussen und Kraftfahrzeugen nach § 42 PBefG
- Der Linienbedarfsverkehr mit Kraftfahrzeugen nach § 44 PBefG
- Der Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach § 43 PBefG, sog. Sonderformen des Linienverkehrs (Berufsverkehr, Schülerfahrten, Markt- und Theaterfahrten)
- Die Schüler-, Behinderten- und Kindergartenbeförderungen nach § 1 Nr. 4 d, g und der Freistellungs-VO
- Der Taxenverkehr nach § 47 PBefG
- Der Mietwagenverkehr nach § 49 Abs. 4 PBefG

Übriger Gelegenheitsverkehr:

- Die Ausflugsfahrten nach § 48 Abs. 1 PBefG
- Die Ferienzielreisen nach § 48 Abs. 2 PBefG
- Der Verkehr mit Mietomnibussen nach § 49 Abs. 1 PBefG
- Der gebündelte Bedarfsverkehr mit PKW nach § 50 PBefG

Erläuterungen:

Technische Vorschriften für Kraftomnibusse in der StVZO

In der **Strassenverkehrs-Zulassungs-Ordnung** (StVZO) sind wesentliche Vorschriften über den Bau, die Ausrüstung und die Beschaffenheit von Fahrzeugen enthalten. Sie bildet die **zentrale Grundlage für technische Anforderungen an Fahrzeuge**.

Im dritten Abschnitt der StVZO „Bau und Betriebsvorschriften“ sind ab § 30d Bestimmungen für Kraftomnibusse enthalten. So legt § 32 Abs. 1 StVZO die Abmessungen für Kraftomnibusse fest. § 32a regelt das Mitführen von Anhängern, und § 34 StVZO enthält Vorschriften zu den zulässigen Achslasten.

Zudem fordert die StVZO, dass jeder Kraftomnibus mit einem Warndreieck (§ 53a), einer Warnleuchte (§ 53a), einer windsicheren Handlampe (§ 54b), einem Feuerlöscher (§ 35g) und Erste-Hilfe-Material (§ 35h) ausgerüstet sein muss.

Zusätzliche Anforderungen der BOKraft an Fahrzeuge

Die **BOKraft ergänzt** diese Vorgaben lediglich um **einige zusätzliche Bestimmungen**, deren Einhaltung in der Regel der Unternehmer und das Fahrpersonal verantworten müssen.

Zu diesen zusätzlichen Bestimmungen gehören beispielsweise:

a) Für den Bau und die Beschaffenheit der Fahrzeuge: § 17 Zulässige Fahrzeuge, § 22 Stehplätze, § 25 Türen in Taxen und Mietwagen, § 29 Gepäckbeförderung in Taxen.

b) Für die Ausrüstung der Fahrzeuge: § 18 Ausrüstung, § 21 Verständigungseinrichtung, § 25 Alarmanlage und Trennwand in Taxen und Mietwagen, § 26 Taxi-Fahrpreisanzeiger, § 28a Navigationsgerät, § 30 Mietwagen-Wegstreckenzähler.

Spezialfahrzeuge und ihre gesetzlichen Anforderungen

Auch für **Spezialfahrzeuge** gilt grundsätzlich, dass sie § 16 der BOKraft entsprechen müssen. Spezialfahrzeuge sind zum Beispiel Wohnmobile, die als Mietwagen (§ 49 Abs. 1 PBefG) oder als Fahrzeuge für Ausflugsfahrten (§ 48 Abs. 1 PBefG) genutzt werden.

Begrenzung der Fahrgastzahl in Kraftomnibussen und Pkw

Die Beförderung von mehr Personen als Sitzplätze vorhanden sind, ist in Kraftomnibussen grundsätzlich verboten (§ 34a Abs. 1 StVZO, § 22 BOKraft). Bei Pkw erfolgt eine Begrenzung lediglich durch die Vorschriften zur zulässigen Achslast und dem zulässigen Gesamtgewicht (§ 34 StVZO) sowie durch § 23 Abs. 1 StVO, der den Fahrzeugführer dazu verpflichtet, sicherzustellen, dass die Besetzung des Fahrzeugs weder seine Sicht und sein Gehör noch die Verkehrssicherheit des Fahrzeugs beeinträchtigt.

Vorschriften zum Mitführen von Anhängern bei Taxen, Mietwagen und Bussen

Taxen und Mietwagen dürfen einen **Anhänger** mitführen, dieser darf jedoch **nicht zur Personenbeförderung** verwendet werden. Hinter Kraftomnibussen ist lediglich ein Anhänger zulässig, **der ausschließlich für die Gepäckbeförderung bestimmt** ist (§ 32a StVZO).

Bedeutung der BOKraft-Ermächtigung in internationalen Abkommen

Die Bundesregierung hält die Ermächtigung in § 16 Satz 2 BOKraft für notwendig, um in den **bilateralen Abkommen** über den Straßenverkehr mit mittel- und osteuropäischen Nicht-EU-Staaten festzulegen, dass bestimmte **Standards in Bezug auf Verkehrssicherheit und Umweltschutz** eingehalten werden müssen.

§ 17 Zulässige Fahrzeuge

Die der Personenbeförderung dienenden Fahrzeuge müssen mindestens zwei Achsen und vier Räder haben.

Dieser Vorschrift unterliegen:

- Der Linienverkehr mit Obussen und Kraftfahrzeugen nach § 42 PBefG
- Der Linienbedarfsverkehr mit Kraftfahrzeugen nach § 44 PBefG
- Der Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen nach § 43 PBefG, sog. Sonderformen des Linienverkehrs (Berufsverkehr, Schülerfahrten, Markt- und Theaterfahrten)
- Die Schüler-, Behinderten- und Kindergartenbeförderungen nach § 1 Nr. 4 d, g und der Freistellungs-VO
- Der Taxenverkehr nach § 47 PBefG
- Der Mietwagenverkehr nach § 49 Abs. 4 PBefG

Übriger Gelegenheitsverkehr:

- Die Ausflugsfahrten nach § 48 Abs. 1 PBefG
- Die Ferienzielreisen nach § 48 Abs. 2 PBefG
- Der Verkehr mit Mietomnibussen nach § 49 Abs. 1 PBefG
- Der gebündelte Bedarfsverkehr mit PKW nach § 50 PBefG

Erläuterungen:

Nach der StVZO sind auch Fahrzeuge mit drei oder weniger Rädern grundsätzlich für den allgemeinen Fahrzeugverkehr zulässig (Kleinstelektrofahrzeuge wie z. B. Elektroroller sind zulassungs- und damit auch versicherungspflichtig) § 17 regelt eindeutig, dass solche Fahrzeuge in der gewerblichen Personenbeförderung nicht verwendet werden dürfen. Diese Vorschrift wird erfüllt durch Gelenkbusse, Doppeldecker, Eineinhalbdecker sowie Pkw mit Kunstlederdach und ähnliche Fahrzeugtypen.

§ 18 Ausrüstung

Beim Einsatz der Fahrzeuge ist die Ausrüstung den jeweiligen Straßen- und Witterungsverhältnissen anzupassen. Wenn es die Umstände angezeigt erscheinen lassen, sind Winterreifen, Schneeketten, Spaten und Hacke sowie Abschleppseil oder -stange mitzuführen.

Dieser Vorschrift unterliegen:

- Der Linienverkehr mit Obussen und Kraftfahrzeugen nach § 42 PBefG
- Der Linienbedarfsverkehr mit Kraftfahrzeugen nach § 44 PBefG

107. Zuschlag für Kreditkartenzahlungen im Taxi

Gericht: OVG Nordrhein-Westfalen

Datum: 15.03.2013

Aktenzeichen: 13 B 1421/12

Kernaussage:

Ein Taxiunternehmer darf keinen Zuschlag für die Zahlung mit Kreditkarte erheben, wenn dies nicht in der Taxentarifordnung vorgesehen ist.

Sachverhalt:

Ein Taxiunternehmer verlangte einen Zuschlag für Kreditkartenzahlungen, obwohl dieser Zuschlag in der Taxentarifordnung nicht vorgesehen war.

Entscheidung:

Das Gericht entschied, dass der Zuschlag unzulässig ist und keine zusätzlichen Gebühren ohne eine entsprechende Regelung in der Tarifordnung verlangt werden dürfen.

Bedeutung für die Praxis:

Taxiunternehmer dürfen keine zusätzlichen Gebühren für Kreditkartenzahlungen erheben, wenn dies nicht ausdrücklich in der Taxentarifordnung geregelt ist.

108. Sturz im Linienbus

Gericht: LG Kiel

Datum: 26.05.2011

Aktenzeichen: 12 O 101/10

Kernaussage:

Betreiber von Linienbussen sind verpflichtet, für die Sicherheit der Fahrgäste zu sorgen und müssen bei Stürzen die Haftung prüfen.

Sachverhalt:

Ein Fahrgast stürzte im Linienbus und klagte auf Schadensersatz.

Entscheidung:

Das Gericht entschied, dass der Betreiber des Busses für den Unfall haftet, da

die Sicherheitsvorkehrungen nicht ausreichend waren.

Bedeutung für die Praxis:

Betreiber von Verkehrsmitteln müssen angemessene Sicherheitsvorkehrungen treffen, um Unfälle zu verhindern und im Falle von Stürzen die Haftung zu prüfen.

109. Unwirksamkeit der dauerhaften Arbeitnehmerüberlassung

Gericht: LAG Baden-Württemberg

Datum: 31.07.2013

Aktenzeichen: 4 Sa 18/13

Kernaussage:

Eine dauerhafte Arbeitnehmerüberlassung ist nur dann rechtmäßig, wenn sie als vorübergehend deklariert wird.

Sachverhalt:

Ein Unternehmen überließ dauerhaft Arbeitnehmer an einen Entleiher, was als unzulässig angesehen wurde.

Entscheidung:

Das Gericht entschied, dass eine dauerhafte Arbeitnehmerüberlassung ohne vertragliche Regelung als unzulässig gilt und die Fiktion eines Arbeitsvertrages mit dem Entleiher eintritt.

Bedeutung für die Praxis:

Unternehmen müssen sicherstellen, dass die Überlassung von Arbeitskräften nur vorübergehend und entsprechend den gesetzlichen Anforderungen erfolgt.

110. Auflagen bei Flughafenanschlusstransporten

Gericht: VG Düsseldorf

Datum: 21.03.2014

Aktenzeichen: 7 K 6090/12

Kernaussage:

Nebenbestimmungen zur Genehmigung für Flughafenanschlusstransporte, wie Meldepflichten, Zielbeschränkungen

und Vorlagepflichten, sind zulässig, wenn sie dem Schutz des öffentlichen Rettungsdienstes dienen.

Sachverhalt:

Ein Krankentransportunternehmen klagte gegen Auflagen in seiner Genehmigung für sogenannte Flughafenanschlusstransporte, insbesondere gegen Meldepflichten und Zielbeschränkungen.

Entscheidung:

Das Gericht wies die Klage ab. Die Auflagen seien sachlich gerechtfertigt und basierten auf einer gesetzlichen Grundlage.

Bedeutung für die Praxis:

Transportunternehmen müssen mit restriktiven Auflagen rechnen, wenn ihre Tätigkeit in Konkurrenz zum Rettungsdienst treten kann. Genehmigungsbehörden haben hier einen weiten Gestaltungsspielraum.

111. Verkehrsunterricht und Parkverstoß

Gericht: Bayerischer VGH

Datum: 29.10.2014

Aktenzeichen: 11 ZB 14.1026

Kernaussage:

Ein einmaliger Parkverstoß kann bei sonstiger Uneinsichtigkeit und fehlender Einsicht in Verkehrsregeln Anlass für die Anordnung eines Verkehrsunterrichts geben.

Sachverhalt:

Gegen eine Person wurde wegen eines Parkverstoßes ein Verkehrsunterricht angeordnet. Sie klagte dagegen mit Verweis auf die Einmaligkeit des Verstoßes.

Entscheidung:

Der VGH wies die Beschwerde ab, da mangelnde Einsicht und wiederholte Uneinsichtigkeit in verkehrsrechtliche Belange vorlagen.

Bedeutung für die Praxis:

Auch geringfügige Verstöße können im Zusammenhang mit fehlender Verkehrseinsicht Maßnahmen nach sich ziehen.

112. Einsicht in interne Bahnunterlagen

Gericht: OVG Berlin-Brandenburg

Datum: 13.04.2015

Aktenzeichen: OVG 12 N 48.13

Kernaussage:

Das Eisenbahn-Bundesamt kann interne Prüfberichte des Betriebsleiters zur Betriebsüberwachung einsehen – ein Verweigerungsrecht besteht nicht.

Sachverhalt:

Ein Eisenbahnunternehmen verweigerte dem Eisenbahn-Bundesamt Einsicht in interne Prüfberichte mit Verweis auf die Sonderstellung des Betriebsleiters.

Entscheidung:

Das OVG entschied, dass § 5a Abs. 4 Nr. 3 AEG die Vorlagepflicht umfasst und keine Ausnahmen für interne Berichte vorsieht.

Bedeutung für die Praxis:

Eisenbahnunternehmen müssen umfassend mit der Aufsichtsbehörde kooperieren; interne Prüfungen unterliegen der Kontrolle.

113. Einrichtung einer Bushaltestelle vor Privatgrundstück

Gericht: VG München

Datum: 21.10.2014

Aktenzeichen: M 23 S 14.603

Kernaussage:

Die Einrichtung einer Bushaltestelle vor einem Grundstück ist rechtmäßig, wenn keine unzumutbaren Beeinträchtigungen vorliegen.