

Der Senat von Berlin
MVKU IV C 56
Tel.: 9025-1887

An das
Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Vorlage

- zur Kenntnisnahme -
gemäß Artikel 64 Absatz 3 der Verfassung von Berlin
über die Dreizehnte Verordnung zur Änderung der Verordnung über Beförderungsentgelte
im Taxenverkehr

Wir bitten, gemäß Artikel 64 Absatz 3 der Verfassung von Berlin zur Kenntnis zu nehmen,
dass der Senat die nachstehende Verordnung erlassen hat:

**Dreizehnte Verordnung
zur Änderung der Verordnung über
Beförderungsentgelte im Taxenverkehr**

Vom 28.05.2024

Auf Grund des § 51 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 7 Absatz 4 des Gesetzes vom 11. April 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 119) geändert worden ist, verordnet der Senat:

Artikel 1

Die Verordnung über Beförderungsentgelte im Taxenverkehr vom 6. Dezember 2005 (GVBl. S. 763), die zuletzt durch Verordnung vom 10. November 2022 (GVBl. S. 606) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden Satz 1 und 2 wie folgt gefasst:

„Die Beförderungsentgelte im Taxenverkehr sind Festentgelte oder Festpreise und bestimmen sich ausschließlich nach dieser Verordnung. Festentgelte dürfen nicht über- oder unterschritten werden; Festpreise dürfen nur innerhalb des zulässigen Tarifkorridors vereinbart werden.“

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In dem Satzteil vor der Nummer 1 wird das Wort „für“ gestrichen.

bb) Dem Wortlaut der Nummer 1 und der Nummer 2 wird jeweils das Wort „für“ vorangestellt.

cc) Dem Wortlaut der Nummer 3 werden die Wörter „mit Ausnahme von Festpreisen nach § 3a“ vorangestellt.

dd) In Buchstabe t wird der Punkt durch ein Komma ersetzt.

2. Dem § 2 Absatz 3 wird folgender Satz angefügt:

„Satz 1 gilt nicht für Bestellfahrten, für die ein Festpreis nach § 3a vereinbart wurde.“

3. § 3 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 wird das Wort „Beförderungsentgelt“ durch das Wort „Festentgelt“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Kommt eine Fahrt aus Gründen, die in der Person des Bestellers liegen, nicht zustande, ist bei Festentgelten der bis zu diesem Zeitpunkt fällig gewordene und auf dem Fahrpreisanzeiger ausgewiesene Entgeltbetrag zu erheben. Bei Festpreisen kann ein anteiliger Betrag von bis zu 50 Prozent des vereinbarten Preises erhoben werden.“

4. Nach § 3 wird folgender Paragraph eingefügt:

„§ 3a Festpreis und Tarifkorridor

(1) Bei Fahrten auf vorherige Bestellung mit vereinbartem Abfahrts- und Zielort sind abweichend von dem Festentgelt nach § 3 Absatz 1 Festpreise nach der Maßgabe der folgenden Absätze zulässig. Die vorherige Bestellung kann insbesondere telefonisch oder per Anwendungssoftware für Mobiltelefone (App) erfolgen. Bei der vorherigen Bestellung müssen dem Fahrgast zuschlagspflichtige Umstände nach § 5 abschließend benannt werden.

(2) Die Höhe des Festpreises für Fahrten nach Absatz 1 Satz 1 wird abweichend von § 3 Absatz 1 zwischen dem Unternehmen oder einem von diesem beauftragten Dritten und

dem Fahrgast bei der Bestellung vor der Fahrt vereinbart. Vom Unternehmen können zur Vereinbarung des Festpreises insbesondere Taxizentralen oder Vermittlungsplattformen beauftragt werden. Dem Fahrgast ist vor der Fahrt eine Bestätigung des vereinbarten Festpreises nach Absatz 1 Satz 1 mit Darstellung der gegebenenfalls anfallenden enthaltenen Zuschläge und Angabe von Datum und Uhrzeit der Vereinbarung auszustellen. Diese Bestätigung kann insbesondere elektronisch, etwa mittels eines App-basierten Systems, per Mail oder per SMS, erfolgen.

(3) Die Vereinbarung über den Festpreis ist schriftlich oder elektronisch durch den Unternehmer oder dem von diesem beauftragten Dritten zu dokumentieren. Es sind insbesondere die Fahrgastdaten, der Zeitpunkt der Vereinbarung, die enthaltenen Zuschläge sowie der vereinbarte Festpreis aufzuzeichnen. Änderungen, die sich nach Abschluss der Vereinbarung ergeben, wie die Abweichung vom vereinbarten Zielort auf Wunsch des Fahrgastes, sind ebenfalls zu erfassen.

(4) Jede Fahrt zum Festpreis nach Absatz 1 Satz 1 ist durch den Unternehmer unveränderbar zu dokumentieren. Die Dokumentation muss manuell oder mittels digitaler Lösungen unter Einbeziehung des Fahrpreisanzeigers erfolgen. Ab dem 1. Juli 2024 ist durch den Taxifahrer die Festpreisfahrt zum Fahrtbeginn und -ende im Fahrpreisanzeiger zu erfassen. Der Fahrpreisanzeiger hat mindestens die Daten nach Absatz 6 Nummern 1 bis 5 zu erfassen. Der Fahrpreisanzeiger soll die Festpreisfahrt bei deren Durchführung anzeigen. Hierbei kann die Höhe des Festpreises, der Begriff „Festpreis“, „Pauschalpreis“ oder eine Abkürzung angezeigt werden.

(5) Der Festpreis nach Absatz 1 Satz 1 darf höchstens 20 Prozent nach oben und 10 Prozent nach unten von dem Grundpreis der Tarifstufe 2 nach § 4 Absatz 1 zuzüglich des auf der vorab mittels gängiger Routenplanungssoftware kalkulierten kürzesten Wegstrecke basierenden Kilometerpreises der Tarifstufe 2 nach § 4 Absatz 3 Buchstabe a als maßgeblichem Vergleichspreis abweichen (Tarifkorridor). Der Zuschlag nach § 5 Absatz 2 Buchstabe a kann zusätzlich zum Festpreis berechnet werden; § 5 Absatz 3 bleibt unberührt. Wird eine Fahrt zum Festpreis nach Absatz 1 Satz 1 auf Wunsch des Fahrgastes vor Erreichen des vereinbarten Zielorts für länger als fünf Minuten unterbrochen, ist für die bisher zurückgelegte Strecke der vereinbarte Festpreis zu zahlen und die Fahrt beendet. Der Fahrabbruch ist schriftlich oder elektronisch zu dokumentieren.

(6) Alle gemäß Absatz 1 Satz 1 im Unternehmen durchgeführten Fahrten sind unter Angabe der folgenden Daten einzeln zu erfassen:

1. Festpreis (ohne Trinkgeld) zuzüglich gesondert erhobener Zuschläge nach § 5,
2. Datum,
3. Zeitpunkt des Fahrtbeginns (ohne Anfahrt),
4. Zeitpunkt des Fahrtendes,
5. Belegtkilometer,
6. die bei der Preisermittlung vorab kalkulierte Wegstrecke in Kilometer, die der Festpreisberechnung zugrunde liegen,

7. Vergleichspreis gemäß Absatz 5 Satz 1,
8. Gesamtkilometerstand des Fahrzeugs zum Fahrtbeginn und zum Fahrtende.

Die steuerlichen Aufzeichnungspflichten bleiben hiervon unberührt. Die Aufzeichnungen gemäß Absatz 3, Absatz 4 Satz 1 und Absatz 6 sind für die Dauer der steuerlichen Aufbewahrungsfristen aufzubewahren und den Aufsichtsbehörden zur Einsichtnahme bereitzuhalten. Der Unternehmer hat zu gewährleisten, dass eine Zuordnung zum jeweiligen Beförderungsauftrag möglich ist.“

5. In § 4 Absatz 2 Satz 2 wird das Wort „Beförderungsentgelt“ durch das Wort „Festentgelt“ ersetzt.

6. In § 6 Absatz 1 wird das Wort „Beförderungsentgelt“ durch das Wort „Festentgelt“ ersetzt.

7. § 9 Absatz 1 wird wie folgt geändert:

a) Nach Buchstabe b wird folgender Buchstabe c eingefügt:

„c) entgegen

aa) § 3a Absatz 1 Satz 3 zuschlagspflichtige Umstände nach § 5 nicht abschließend benennt,

bb) § 3a Absatz 2 Satz 1 den Festpreis nicht bei der Bestellung vor der Fahrt vereinbart,

cc) § 3a Absatz 2 Satz 3 dem Fahrgast nicht vor der Fahrt eine Bestätigung des vereinbarten Festpreises mit Darstellung der gegebenenfalls enthaltenen Zuschläge und Angabe von Datum und Uhrzeit der Vereinbarung ausstellt,

dd) § 3a Absatz 4 Satz 3 ab 1. Juli 2024 die Festpreisfahrt zum Fahrtbeginn und -ende nicht im Fahrpreisanzeiger erfasst,

ee) § 3a Absatz 3, Absatz 4 Satz 1 und 6 die Dokumentation des Festpreises nicht ordnungsgemäß durchführt,

ff) § 3a Absatz 5 einen Festpreis außerhalb des Tarifkorridors anbietet oder vereinbart,“

b) Die bisherigen Buchstaben c und d werden die Buchstaben d und e.

c) Der bisherige Buchstabe e wird Buchstabe f und wie folgt gefasst:

„f) entgegen

aa) § 7 Absatz 2 Satz 1 bis 3 die bargeldlose Zahlung nicht annimmt,

bb) § 7 Absatz 2 Satz 4 mit der Taxe Personen befördert, obwohl ein funktionsfähiges Abrechnungssystem oder Abrechnungsgerät vor Fahrtbeginn nicht zur Verfügung steht,“

d) Die bisherigen Buchstaben f und g werden die Buchstaben g und h.

Artikel 2

(1) Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin in Kraft.

(2) Die Fahrpreisanzeiger in den Taxen sind unabhängig davon, ob Festpreise angeboten werden, nach Inkrafttreten dieser Verordnung bis zum 1. Juli 2024 auf die neue Tarifoption umzustellen.

A. Begründung

I. Allgemeines

Die Verordnung über Beförderungsentgelte im Taxenverkehr (TaxBefEntgV BE) vom 6. Dezember 2005 (GVBl. S. 763), ist zuletzt durch Verordnung vom 10. November 2022 (GVBl. S. 606) geändert worden.

Seit der am 1. August 2021 in Kraft getretenen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) gibt es nach § 51 Absatz 1 Satz 4 PBefG die Möglichkeit der Festpreise bei vorbestellten Taxifahrten im Pflichtfahrgebiet. Die Festpreise und tariflichen Flexibilisierungen sind ein wesentlicher Aspekt der Novellierung, um das Verhältnis zwischen dem Taxen- und Mietwagenverkehr weiterzuentwickeln. Die Vorschrift reagiert auf das Aufkommen App-basierter Vermittlungsdienste von Mobilitätsdienstleistungen, mit denen Mietwagen einfach und zu einem vorher festgelegten Preis bestellt werden können. Mit der erweiterten Anwendung von Festpreisen kann ein Schritt hin zu dem vom Gesetzgeber intendierten gleichen Wettbewerbsbedingungen („level-playing-field“) zwischen den Akteuren erreicht werden. Es hat sich gezeigt, dass die tarifliche Sicherheit durch Festpreise für den Fahrgast wichtig und damit einen Wettbewerbsvorteil vom Mietwagenverkehr gegenüber dem Taxenverkehr darstellt. Mit der Einführung des Berliner Tarifkorridors für Festpreise soll der Taxitarif somit attraktiver gestaltet werden und dabei die Vorteile der Digitalisierung nutzen: Grundlage der Festpreise sind insofern die vom Fahrgast bei der Vorbestellung genannten Start- und Zielpunkte seines Beförderungsauftrags, auf deren Basis die Route von einer digitalen Routing-Software ermittelt wird. Danach berechnet sich ein streckenabhängiger Referenzpreis. Der Festpreis, der den Kunden (Fahrgast) angeboten wird, kann dabei innerhalb eines vorgegebenen Tarifkorridors nach oben und unten abweichen. Diese gesetzlich nunmehr zugelassene Flexibilisierung der Tarife soll im Sinne der Fahrgäste sowie des Gewerbes eine zeitgemäße Preisgestaltung ermöglichen.

Die letzte Tarifierfassung der Tarifstufe 2 erfolgte mit der Zwölften Verordnung zur Änderung der Verordnung über Beförderungsentgelte im Taxenverkehr zum 20. Dezember 2022. Sie diente allein der schnellen Anpassung der Tarifierhöhe an die allgemeine Kostensteigerung und die Erhöhung der Mindestlöhne. Wie mit den Vertretern aus dem Gewerbe vereinbart, sollte die Einführung von Festpreisen nachfolgend umgesetzt werden. Dementsprechend beschränkt sich die hier vorgelegte Änderungsverordnung auf die Einführung eines abgestimmten Festpreismodells.

Die hier gewählte Konzeption beruht auf einer Abstimmung der Senatsverwaltung mit Vertretern der Taxiverbände (Innung des Berliner Taxigewerbes e.V. [Innung], Taxi Deutschland e.V. [TD], der Taxiverband Berlin, Brandenburg e.V. [TVB], dem Berliner Taxibund e.V. [BTB], der Berliner Taxi-Vereinigung e.V. [BTV]) und der IHK Berlin, die sich am 30. August 2023 für die Einführung von Festpreisen der Beförderungsentgelte im Taxenverkehr in Anlehnung an das Festpreismodell der Stadt München ausgesprochen haben. Diese Entscheidung wurde auch von den im Termin anwesenden Vertretern der Vermittlungsdienste (Taxi Berlin, Uber, Bolt, FreeNow) befürwortet.

Am 15. September 2023 haben Innung, TVB, TD, TVB und BTB den gemeinschaftlichen Antrag bei der SenMVKU eingereicht, den Berliner Taxitarif um eine Festpreisoption einschließlich eines Tarifkorridors gemäß § 51 Abs. 1 S. 4 PBefG für vorbestellte Fahrten zu erweitern. Der beantragte Tarifkorridor sieht eine Abweichung von höchstens 20 Prozent nach oben und 10 Prozent nach unten vor. Dies weicht nur unwesentlich von dem in München gewählten Rahmen einer zulässigen Unterschreitung von 5% und einer Überschreitung von 20% ab. Der Berliner Tarifkorridor ist in seiner Wirkung jedoch nicht vollständig vergleichbar, da der Münchner Taxitarif einen größeren Anteil zeitabhängiger Vergütungskomponenten enthält. Der Tarifkorridor dient in München daher auch dazu, die Einnahmerisiken aus den nicht vorab kalkulierbaren Verzögerungsrisiken im Straßenverkehr abzufuffern. In Berlin hingegen kann der Korridor wegen der im Taxitarif enthaltenen sogenannten Karenzminute stärker dafür genutzt werden, mit dem Preis auf die aktuelle Nachfrage zu reagieren. Die Schwankungsbreite liegt im Interesse der Fahrgäste dabei immer noch deutlich unter dem, was im plattformbasierten Mietwagenverkehr üblich ist. Gängige Routenplanungssoftware kalkuliert zudem die kürzeste Wegstrecke unter Berücksichtigung der aktuellen Verkehrssituation, wie verkehrsbedingten Sperrungen.

Im Ergebnis wird dem Antrag des Taxigewerbes gefolgt, um den gewünschten unternehmerischen Spielraum zu eröffnen.

Die Festpreis- und Tarifkorridorregelung wird zunächst ausschließlich für die Tarifstufe 2 eingeführt. Die Einbeziehung auch des Flughafentarifs (Tarifstufe 3) wird nachfolgend ebenfalls angestrebt. In Abstimmung mit den Vertretern der Taxiverbände soll dies aber einer Folgeänderung vorbehalten bleiben, da u.a. noch umfassendere Klärungen mit der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH mit Blick auf die die Organisation innerhalb der Terminalvorfahrt und mit dem Landkreis Dahme-Spreewald erforderlich sind.

Die Festsetzung der neuen Beförderungsentgelte und -bedingungen durch die vorliegende Verordnung beruht auf § 51 Absatz 1 Satz 4 des PBefG. Die Beförderungsentgelte müssen gemäß § 51 Absatz 3 in Verbindung mit § 39 Absatz 2 PBefG unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage der Taxenunternehmer, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sein. Das auf die Gewährleistung sicherer und ausreichender Personenbeförderungsmöglichkeiten gerichtete Interesse der Allgemeinheit ist dabei mit den Gewinninteressen der Taxenunternehmer im Wege eines Interessenausgleichs in Einklang zu bringen.

Würde dem Taxigewerbe mit Verweis auf das Interesse der Allgemeinheit in Hinblick auf die Gewährleistung sicherer und ausreichender Personenbeförderungsmöglichkeiten die Flexibilisierung des Tarifs durch Festpreise in einem Tarifkorridor versagt, würde dies die Existenz des Gewerbes und damit die Absicherung eines Beförderungsangebots gefährden, das gesamtstädtisch individuelle Mobilitätsbedürfnisse zu feststehenden Tarifen gewährleistet.

Dass eine wettbewerbliche Flexibilisierung des Taxitarifs geboten ist, belegt auch die Entwicklung der Zulassungszahlen: In Berlin waren mit Stand 31. Dezember 2023 insgesamt 5.598 Taxen konzessioniert. Im August 2020 waren es noch 7.301 Taxen. Das Berliner Taxigewerbe steht in hartem und rasch wachsendem Wettbewerb mit neuen Mobilitätsanbietern, insbesondere dem App-basierten Mietwagenverkehr. Umso mehr ist das Gewerbe darauf angewiesen, in seinem Kernmarkt, wie im Geschäftskunden- und Veranstaltungsbereich, auch wettbewerbsfähige Festpreise anbieten zu können.

II. Einzelbegründung

1. Zu Artikel 1

Zu Nummer 1 (§ 1 Absatz 1 Satz 1 und 2 und Absatz 2)

Die Beförderungsentgelte bedürfen durch die Einführung von Festpreisen in einem Tarifkorridor einer Differenzierung nach Festentgelt und Festpreis mit den jeweiligen Konkretisierungen. Darüber hinaus ist in Absatz 2 klarzustellen, dass Festpreise

nicht für Fahrten, die vom Flughafen BER starten, vereinbart werden können. Absatz 2 Nummer 3 Buchstabe f wird redaktionell korrigiert.

Zu Nummer 2 (§ 2 Absatz 3)
Folgeänderung aus Nummer 1.

Zu Nummer 3 (§ 3)
Folgeänderungen aus Nummer 1 zur Klarstellung, die erforderlich ist, da der Festpreis in § 1 ebenfalls als Beförderungsentgelt definiert wird. Entsprechend ist in § 3 Absatz 1 das Festentgelt konkret zu bezeichnen. Gleiches gilt für die Regelung in § 3 Absatz 2, die um eine Regelung für den Festpreis zu ergänzen war. Kommt eine Fahrt aus Gründen, die in der Person des Bestellers liegen, nicht zustande, kann bei den neu eingeführten Festpreisen im Sinne von § 3a ein anteiliger Betrag von bis zu 50 Prozent des vereinbarten Preises erhoben werden, während bei den Festentgelten weiterhin der bis zu diesem Zeitpunkt fällig gewordene und auf dem Fahrpreisanzeiger ausgewiesene Betrag zu erheben ist.

Zu Nummer 4 (§ 3a neu)
Entsprechend der Regelung aus § 51 Abs. 1 Satz 4 PBefG können die Beförderungsentgelte im Taxenverkehr bei Fahrten auf vorherige Bestellung über Mindest- und Höchstpreise geregelt werden, innerhalb derer das Beförderungsentgelt vor Fahrtantritt frei zu vereinbaren ist. In der Praxis ist dies durch einen sog. Tarifkorridor möglich, durch den innerhalb einer behördlich bestimmten Bandbreite vom regulären Taxitarif abgewichen werden kann. Nach Flexibilisierung der Beförderungsentgelte können die Unternehmen innerhalb dieser Bandbreite Festpreise anbieten. Aus Sicht der Fahrgäste sind solche Festpreise als erhebliche Verbesserung einzustufen, da im Pflichtfahrgebiet vorab bislang bis auf wenige Ausnahmen allenfalls unverbindliche Fahrpreisschätzungen möglich waren. Die Verlässlichkeit bei der Fahrpreisbestimmung vor Fahrtbeginn ist ein wichtiges Anliegen der Fahrgäste. Der Festpreis nimmt dem Fahrgast insbesondere das Risiko, dass aufgrund von Umständen, die er nicht beeinflussen kann, Umwegfahrten erforderlich werden und der tatsächliche Fahrpreis am Ende deutlich vom per App oder Taxirechner prognostizierten Fahrpreis abweicht. Diese künftige Preissicherheit wird das Vertrauen in die Wahl des Taxis als Verkehrsmittel stärken.

Der Tarifkorridor ermöglicht bei Bestellfahrten eine Vereinbarung von Festpreisen innerhalb des festgelegten Korridors, so dass jede vom Fahrgast angefragte Fahrstrecke potentiell mit einem Festpreis durchgeführt werden könnte. Diese neue Tarifoption bietet einen flexibleren, aber dennoch behördlich überwachbaren Taxitarif. Fahrgäste, die keine Buchung zum Festpreis wünschen, haben weiterhin die Möglichkeit, sich vom Taxi zum herkömmlichen Taxitarif basierend auf der tatsächlich gefahrenen Strecke befördern zu lassen.

Ziel und Zweck ist, jede Fahrt zum Festpreis durch den Unternehmer unveränderbar zu dokumentieren und dies in den in Berlin vorhandenen Fiskaltaxametern (und in zukünftigen EU-Taxametern) zu ermöglichen. Für die Erfassung der Festpreisfahrt im Fahrpreisanzeiger (Taxameter) ist eine Aktualisierung im Fahrpreisanzeiger ab dem 1. Juli 2024 notwendig. Der Festpreis ist dann manuell im Fahrpreisanzeiger einzugeben. Hinsichtlich einer automatisierten Übermittlung des Festpreises mittels digitalem Befehl vom Vermittler an SEI/INSIKA/TSE-Boxen der Fahrpreisanzeiger sind erst noch die technischen Voraussetzungen durch die Hersteller und das Gewerbe zu schaffen. Der Festpreis soll nach Möglichkeit der Höhe nach oder begrifflich (z.B. „Festpreis“ oder „Pauschal“ oder eine Abkürzung) im Fahrpreisanzeiger dargestellt werden.

Ungeachtet der künftigen Erfassung der Festpreisfahrten und -umsätze im Taxameter ist gemäß Absatz 6 eine Dokumentation aller Festpreisfahrten erforderlich. Dies dient der Überprüfung der korrekten Anwendung der Festpreisregularien (Einhaltung des Korridors) sowie der ohnehin vom Unternehmer zu gewährleistenden steuerlichen Überprüfbarkeit und Plausibilisierung.

Zu Nummer 5 (§ 4 Absatz 2 Satz 2)

Die Anpassung von Satz 2 ist eine Folgeänderung aus Nummer 1, die klarstellt, dass die Regelung ausschließlich für Festentgelte gilt.

Zu Nummer 6 (§ 6 Absatz 1)

Die Anpassung von Absatz 1 ist eine Folgeanpassung aus Nummer 1, die klarstellt, dass die Regelung ausschließlich für Festentgelte gilt.

Zu Nummer 7 (§ 9 Absatz 1 Buchstabe c neu)

Die Auflistung Ordnungswidrigkeiten-Tatbestände ist in dem neuen Buchstaben c um Regelungsbestandteile zu erweitern, die in Hinsicht auf die neu geregelten Festpreise bußgeldbewährt sein sollen.

Als Folgeanpassung sind die nachfolgenden Buchstaben umzunummerieren, wobei der neu nummerierte Buchstabe f redaktionell angepasst wird.

1. Zu Artikel 2

Dieser Artikel regelt das Inkrafttreten der Verordnung und enthält die Verpflichtung, die Fahrpreisanzeiger nach Inkrafttreten der Verordnung bis zum 01. Juli 2024 auf den neuen Tarif umzustellen (unabhängig davon, ob Festpreise angeboten werden).

III. Stellungnahme der angehörtten Fachkreise und Verbände

1. Anhörung der Fachkreise und Verbände

Im Rahmen der Anhörung gemäß § 51 Absatz 3 in Verbindung mit § 14 Absatz 2 PBefG wurden folgende Stellen angehört:

- Innung des Berliner Taxigewerbes e.V. (Innung),
- TaxiDeutschland Landesverband Berlin e.V. (TD),
- Berliner Taxibund e.V. (BTB),
- Taxiverband Berlin, Brandenburg e.V. (TVB),
- Berliner Taxi-Vereinigung (BTV)
- Ver.di Landesverband Berlin-Brandenburg (Ver.di),
- Industrie- und Handelskammer Berlin (IHK),
- Fuhrgewerbe-Innung Berlin-Brandenburg e.V. (FGI)
- Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) als Taxigenehmigungsbehörde
- Landesamt für Mess- und Eichwesen
- Straßenverkehrsamt des Landkreis Dahme-Spreewald
- Taxi-Union Königs Wusterhausen
- SXF Taxiverband BER e.V.
- LDS Taxifahrer Verband e.V.

2. Stellungnahme zur Anhörung

Die Verbände stimmten der Einführung von Festpreisen sowie eines Tarifkorridors grundsätzlich zu. Abweichungen gibt es in der Bewertung der Vorgaben zur Erfassung und Dokumentation von Festpreisfahrten unter Einbeziehung des Taxameters.

Die Taxiinnung hält die Art der Umsetzung der Verordnung für äußerst erfolgreich. Insbesondere wird die Möglichkeit begrüßt, dass der Unternehmer auch selbst die Höhe des Beförderungsentgeltes für Fahrten als Festpreis bei der Bestellung vor der Fahrt mit dem Kunden vereinbaren kann und die Eingabe des Preises in das Taxameter verpflichtend sein soll.

Der BTV dagegen rät ausdrücklich von einer Verpflichtung zur manuellen Eingabe des vereinbarten Festpreises in das Taxameter ab, weil nicht gesichert in der Praxis von einer korrekten Handhabung auszugehen sei. Stattdessen solle dafür gesorgt werden, dass der jeweilige Vermittler der Festpreisfahrt (z. B. Funkgesellschaft) nach Abschluss der Fahrt fälschungssichere Daten dieser Fahrt an den jeweiligen Datenaufbewahrer (z.B. TaxiWin) im korrekten Format liefere.

Die IHK, die auch die Vermittlungsplattformen vor Abgabe ihrer Stellungnahme einbezogen hat, empfiehlt, zusammen mit dem Landkreis Dahme-Spreewald bei der nächsten regulären Tarifierung für die Flughafenregion eine Regelung zu finden, die auch eine Festpreisoption für Abfahrten vom Flughafen BER ermöglicht (Tarifstufe 3). Zudem weist die IHK auf die Notwendigkeiten einer effektiven Kontrolle hin. Dazu gehöre die tatsächliche Eingabe der Festpreise in die Fiskaltaxameter sowie die Einhaltung der festgelegten Tarifkorridore. Der Entwurf regelt hierfür im § 3a Abs. 3, dass die Korrektheit der Preiszusammensetzung durch den Unternehmer dokumentiert und sichergestellt werden solle. Im LABO sowie bei den Finanzämtern seien die Kontrollkapazitäten entsprechend sicherzustellen. Die Kontrollprozesse könnten dabei besonders effizient gestaltet werden, wenn die teilnehmenden Fahrtvermittler monatlich Datensätze der vermittelten Festpreisfahrten an die Behörde senden würden, die sich leicht mit den Fiskaltaxameterdaten vergleichen ließen.

Auch das LABO regt die Einbeziehung des Flughafentarifs in die Festpreisregelung wegen des potentiell großen Nutzens für die Fahrgäste an.

Das LME BB weist darauf hin, dass bei Pauschalpreisen einschließlich Tarifkorridor der Anwendungsbereich des Mess- und Eichrechtes nicht eröffnet sei und diese somit getrennt vom Taxameter zu betrachten seien. Nach den Vorgaben des MessEGs müsse eine Verwechslungsgefahr vermieden und die missbräuchliche Verwendung von Messgeräten ausgeschlossen werden. Gegenüber dem Fahrgast seien Anzeigen - wie hier der Festpreis -, die nicht dem Schutz des Mess- und Eichrechtes unterliegen, eindeutig als solche erkennbar darzustellen. Deshalb sollten vor der Fahrt frei vereinbarte Preise nicht in der Hauptanzeige eines Taxameters angezeigt werden, da hier der eichrechtlich geprüfte fortlaufende Fahrpreis erscheine. Anstelle dessen solle in der Hauptanzeige des Taxameters z.B. der Hinweis „Festpreis“, „Pauschalpreis“, „Pauschalfahrt“, „pauschal“ oder Ähnliches dargestellt werden.

Das LME BB empfiehlt darüber hinaus, die Begrifflichkeit „Fahrpreisanzeiger“ gegen den Begriff „Taxameter“ auszutauschen im Sinne des Anhangs IX der Richtlinie 2014/32/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 zur Harmonisierung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Bereitstellung von Messgeräten auf dem Markt (ABl. L 96 vom 29.3.2014, S. 149; L 13 vom 20.1.2016, S. 57), die durch die Richtlinie 2015/13 (ABl. L 3 vom 7.1.2015, S. 42) geändert worden ist, in der jeweils geltenden Fassung (EU-Taxameter) (siehe auch § 1 Abs. 2 Kassensicherungsverordnung - KassenSichV).

Der Landkreis Dahme-Spreewald sieht die freie Eingabe eines Festpreises in das Taxameter kritisch und befürchtet, dass Festpreise ordnungswidrig auch bei Fahrten von Taxenständen aus vereinbart werden könnten. Weiterhin bezweifelt der

Landkreis Dahme-Spreewald, dass der Unternehmer mögliche Wartezeiten bei seiner Kalkulation im Tarifkorridor ausreichend berücksichtigen könne. Der Landkreis Dahme-Spreewald regt an, die Verwendung eines einheitlichen Kartenmaterials für die Preisermittlung vorzugeben.

Die übrigen Angehörten haben keine Stellungnahme abgegeben.

Die Stellungnahmen werden wie folgt abschließend bewertet: Die Vertreter des Gewerbes und die IHK sind sich darin einig, den Tarifkorridor für Festpreise zeitnah umzusetzen. Der Begriff „Fahrpreisanzeiger“ (umgangssprachlich: „Taxameter“) ist durch § 28 BOKraft definiert, deshalb wird in der Verordnung weiterhin einheitlich auf diesen Begriff Bezug genommen. Die Einwände bezüglich der Art der Eingabe und Erfassung im Fahrpreisanzeiger (Taxameter) sowie der Anzeige des Festpreises sind jedoch nicht kurzfristig aufzulösen, sondern bedürfen teils erst noch einer technischen Klärung. Dabei ist den Stellungnahmen zu entnehmen, dass alle Beteiligten ein Interesse daran haben, eine manipulationssichere Erfassung der Festpreisfahrten unter Einbeziehung des Taxameters zu gewährleisten. Die Verordnung sieht deshalb vor, dass ab dem 1. Juli 2024 relevante Daten zur Festpreisfahrt im Taxameter zu erfassen sind, wobei dem Fahrgast möglichst begrifflich die Fahrt als Festpreisfahrt oder Ähnliches angezeigt werden soll, die auch manuell eingegeben werden können soll. Die Übermittlung der relevanten Fahrtdaten mittels digitalen Befehls vom Vermittler an die SEI/INSIKA/TSE-Boxen wird angestrebt, soweit dies die technischen Voraussetzungen zulassen.

Rechtlich ist die Erfassung von Festpreisen im Taxameter keine Voraussetzung für eine Einführung von Festpreisen gemäß § 51 Abs. 1 Satz 4 PBefG. Eine Prüfung der rechtskonformen Anwendung des Tarifkorridors ist auf Basis der gemäß § 3a Abs. 6 geforderten Dokumentation möglich.

Die Einbeziehung auch des Flughafentarifs (Tarifstufe 3) bleibt aus den o.g. Gründen einer nächsten Tarifierneuerung vorbehalten.

Durch die Einführung von Festpreisen sind die Forderungen der Berliner Taxiverbände in dem Ausmaß umgesetzt worden, das einen angemessenen Ausgleich der betroffenen Interessen gewährleistet. Ziel ist Preissicherheit für die Fahrgäste und Erweiterung der unternehmerischen Handlungsmöglichkeiten. Es ist eine unternehmerische Entscheidung, welcher Festpreis wann angeboten wird. Die Branche erhofft sich ein durchschnittlich steigendes Erlösniveau. Im Hinblick auf die gesetzliche Pflicht des Ordnungsgebers, die Wirtschaftlichkeit der Tarife sicherzustellen, ist die vorliegende Tarifflexibilisierung im Ergebnis erforderlich.

Ein Festpreissystem ähnlich wie in München ist auch in anderen deutschen Großstädten in Vorbereitung.

B. Rechtsgrundlagen

§ 51 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes; § 37 Absatz 1 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr

C. Gesamtkosten

Keine.

D. Kostenauswirkungen auf Privathaushalte und / oder Wirtschaftsunternehmen

Durch die Festpreise im neuen Tarifkorridor entstehen den Privathaushalten und Wirtschaftsunternehmen durchschnittlich kaum höhere Kosten für die Beförderung im Taxenverkehr.

Den Taxiunternehmen entstehen durch die Einführung von Festpreisen entsprechende Mehreinnahmen, sofern die Fahrgäste diese annehmen und die Taxinutzung erhöhen. Den Taxiunternehmen entstehen durch die Umstellung der Fahrpreisanzeiger aufgrund der Tarifänderung einmalig zusätzliche Kosten in Höhe von ca. 75 Euro pro Fahrzeug.

E. Auswirkungen auf die Zusammenarbeit mit dem Land Brandenburg

Der Tarifkorridor gilt nicht für den gemeinsamen Flughafentarif (Tarifstufe 3), der auch im Landkreis Dahme-Spreewald gilt. Taxen, die ihren Betriebssitz im Landkreis Dahme-Spreewald haben, sind allerdings gem. der „Vereinbarung über die Durchführung des Taxenverkehrs am Flughafen Berlin-Brandenburg“, die zwischen dem Land Berlin und dem Landkreis Dahme Spreewald geschlossen wurde, berechtigt, unter bestimmten Voraussetzung auch in Berlin Fahrgäste aufzunehmen und nach den Maßgaben des Berliner Tarifs zu befördern (Tarifstufe 2). Bei einer Beförderung von Fahrgästen im Land Berlin durch Taxi-Unternehmen, die ihren Betriebssitz im Landkreis LDS haben, unterfallen diese dem Anwendungsbereich der Verordnung über Beförderungsentgelte im Taxenverkehr im Land Berlin. Daraus folgt die Pflicht für diese Unternehmer, die Fahrpreisanzeiger in ihren Taxen auf den jeweils aktuellen Berliner Taxitarif umstellen und eichrechtlich abnehmen zu lassen. Sofern diese Unternehmen auch die neue Festpreisoption des Berliner Tarifs nutzen möchten, um an einem Berliner Taxihalteplatz einen Auftrag für eine vorbestellte Fahrt zum Festpreis annehmen zu können, ist das unter Einhaltung der

o.g. Dokumentationspflichten möglich. Eine Verpflichtung, Festpreise anzubieten, besteht nicht.

F. Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung

a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:

Keine.

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen:

Bei Betriebsprüfungen des LABO ist künftig auch die korrekte Bepreisung und Dokumentation von Festpreisfahrten zu prüfen. Eine konkrete Abschätzung des Mehraufwandes ist mangels Erfahrungswerten zum künftigen Anteil von Festpreisfahrten und Fahrten nach Taxameter nicht möglich.

Berlin, den 28.05.2024

Der Senat von Berlin

Kai Wegner

Ute Bonde

Regierender Bürgermeister

Senatorin für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

I. Gegenüberstellung der Verordnungstexte

Alte Fassung	Neue Fassung
<p style="text-align: center;">§ 1 Allgemeines</p> <p>(1) Die Beförderungsentgelte im Taxenverkehr sind Festentgelte und bestimmen sich ausschließlich nach dieser Verordnung. Sie dürfen nicht über- oder unterschritten werden. Für diese Fahrten besteht Beförderungspflicht (Pflichtfahrbereich). Ein Bereithalten von Berliner Taxen ist nur innerhalb des Landes Berlin und am Flughafen Berlin Brandenburg auf Grund einer Verfügung nach § 47 Absatz 2 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes zulässig.</p> <p>(2) Die Beförderungsentgelte gelten für</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Fahrten innerhalb des Landes Berlin, 2. Fahrten aus dem Land Berlin zum Flughafen Berlin Brandenburg und 3. für Fahrten vom Flughafen Berlin Brandenburg in das Land Berlin, zu Zielen im Landkreis Dahme-Spreewald und in die folgenden Städte und Gemeinden: <ol style="list-style-type: none"> a) Stadt Potsdam, b) Gemeinde Nuthetal, c) Gemeinde Kleinmachnow, d) Gemeinde Stahnsdorf, e) Stadt Teltow, f) Gemeinde Großbeeren, g) Stadt Ludwigfelde, h) Stadt Trebbin, i) Gemeinde Blankenfelde-Mahlow, j) Gemeinde Rangsdorf, k) Stadt Zossen, l) Gemeinde Am Mellensee, m) Amt Spreenhagen mit den Gemeinden Spreenhagen, Gosen-Neu Zittau und Rauen, 	<p style="text-align: center;">§ 1 Allgemeines</p> <p>(1) Die Beförderungsentgelte im Taxenverkehr sind Festentgelte <u>oder Festpreise</u> und bestimmen sich ausschließlich nach dieser Verordnung. <u>Festentgelte</u> dürfen nicht über- oder unterschritten werden; <u>Festpreise dürfen nur innerhalb des zulässigen Tarifkorridors vereinbart werden.</u> Für diese Fahrten besteht Beförderungspflicht (Pflichtfahrbereich). Ein Bereithalten von Berliner Taxen ist nur innerhalb des Landes Berlin und am Flughafen Berlin Brandenburg auf Grund einer Verfügung nach § 47 Absatz 2 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes zulässig.</p> <p>(2) Die Beförderungsentgelte gelten für</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <u>für</u> Fahrten innerhalb des Landes Berlin, 2. <u>für</u> Fahrten aus dem Land Berlin zum Flughafen Berlin Brandenburg und 3. <u>mit Ausnahme von Festpreisen nach § 3a</u> für Fahrten vom Flughafen Berlin Brandenburg in das Land Berlin, zu Zielen im Landkreis Dahme-Spreewald und in die folgenden Städte und Gemeinden: <ol style="list-style-type: none"> a) Stadt Potsdam, b) Gemeinde Nuthetal, c) Gemeinde Kleinmachnow, d) Gemeinde Stahnsdorf, e) Stadt Teltow, f) Gemeinde Großbeeren, g) Stadt Ludwigfelde, h) Stadt Trebbin, i) Gemeinde Blankenfelde-Mahlow, j) Gemeinde Rangsdorf, k) Stadt Zossen, l) Gemeinde Am Mellensee,

n) Gemeinde Grünheide (Mark),
o) Stadt Erkner,
p) Gemeinde Woltersdorf,
q) Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin,
r) Gemeinde Schöneiche bei Berlin,
s) Gemeinde Fredersdorf-Vogelsdorf und
t) Gemeinde Petershagen-Eggersdorf.
einschließlich deren Stadtteile, Ortsteile und
bewohnten Gemeindeteile.

(3) Bei Fahrten, deren Ziel außerhalb des Geltungsbereichs der festgesetzten Beförderungsentgelte liegt, hat der Fahrzeugführer den Fahrgast vor Fahrtbeginn darauf hinzuweisen, dass das Beförderungsentgelt für die gesamte Fahrstrecke frei zu vereinbaren ist. Kommt keine Vereinbarung zustande, gelten die für den Pflichtfahrbereich festgesetzten Beförderungsentgelte als vereinbart.

(4) Eine Abschrift dieser Verordnung ist stets in der Taxe mitzuführen und dem Fahrgast auf Verlangen vorzulegen.

§ 2

Tarifstufen

(1) Es gelten folgende Tarifstufen:

Tarifstufe 1: Kurzstreckenpauschaltarif,

Tarifstufe 2: Tarif für sonstige Fahrten,

Tarifstufe 3: Flughafentarif.

Der Flughafentarif gilt für Fahrten, die am Flughafen Berlin Brandenburg beginnen.

(2) Die jeweilige Tarifstufe ist bei Fahrtantritt auf dem Fahrpreisanzeiger einzuschalten.

m) Amt Spreenhagen mit den Gemeinden Spreenhagen, Gosen-Neu Zittau und Rauen,
n) Gemeinde Grünheide (Mark),
o) Stadt Erkner,
p) Gemeinde Woltersdorf,
q) Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin,
r) Gemeinde Schöneiche bei Berlin,
s) Gemeinde Fredersdorf-Vogelsdorf und
t) Gemeinde Petershagen-Eggersdorf,
einschließlich deren Stadtteile, Ortsteile und
bewohnten Gemeindeteile.

(3) u n v e r ä n d e r t

(4) u n v e r ä n d e r t

§ 2

Tarifstufen

(1) u n v e r ä n d e r t

(2) u n v e r ä n d e r t

(3) Bei Bestellfahrten ist die jeweilige Tarifstufe beim Eintreffen am Bestellort, bei Vorbestellungen erst zur vorbestellten Zeit einzuschalten.

§ 3

Beförderungsentgelt

(1) Das Beförderungsentgelt setzt sich mit Ausnahme des Kurzstreckenpauschaltarifs aus dem Grundpreis (Mindestfahrpreis), dem Preis für die gefahrene Wegstrecke (Kilometerpreis) und den Zuschlägen zusammen.

(2) Kommt eine Fahrt aus Gründen, die in der Person des Bestellers liegen, nicht zustande, ist das bis zu diesem Zeitpunkt fällig gewordene und auf dem Fahrpreisanzeiger ausgewiesene Beförderungsentgelt zu erheben.

(3) Bei Bestellfahrten ist die jeweilige Tarifstufe beim Eintreffen am Bestellort, bei Vorbestellungen erst zur vorbestellten Zeit einzuschalten. Satz 1 gilt nicht für Bestellfahrten, für die ein Festpreis nach § 3a vereinbart wurde.

§ 3

Beförderungsentgelt

(1) Das Festentgelt setzt sich mit Ausnahme des Kurzstreckenpauschaltarifs aus dem Grundpreis (Mindestfahrpreis), dem Preis für die gefahrene Wegstrecke (Kilometerpreis) und den Zuschlägen zusammen.

(2) Kommt eine Fahrt aus Gründen, die in der Person des Bestellers liegen, nicht zustande, ist bei Festentgelten der bis zu diesem Zeitpunkt fällig gewordene und auf dem Fahrpreisanzeiger ausgewiesene Entgeltbetrag zu erheben. Bei Festpreisen kann ein anteiliger Betrag von bis zu 50 Prozent des vereinbarten Preises erhoben werden.

§ 3a (neu)

Festpreis und Tarifkorridor

(1) Bei Fahrten auf vorherige Bestellung mit vereinbartem Abfahrts- und Zielort sind abweichend von dem Festentgelt nach § 3 Absatz 1 Festpreise nach der Maßgabe der folgenden Absätze zulässig. Die vorherige Bestellung kann insbesondere telefonisch oder per Anwendungssoftware für Mobiltelefone (App) erfolgen. Bei der vorherigen Bestellung müssen dem Fahrgast zuschlagspflichtige Umstände nach § 5 abschließend benannt werden.

(2) Die Höhe des Festpreises für Fahrten nach Absatz 1 Satz 1 wird abweichend von § 3 Absatz 1 zwischen dem Unternehmen oder einem von diesem beauftragten Dritten und dem

Fahrgast bei der Bestellung vor der Fahrt vereinbart. Vom Unternehmen können zur Vereinbarung des Festpreises insbesondere Taxizentralen oder Vermittlungsplattformen beauftragt werden. Dem Fahrgast ist vor der Fahrt eine Bestätigung des vereinbarten Festpreises nach Absatz 1 Satz 1 mit Darstellung der gegebenenfalls anfallenden enthaltenen Zuschläge und Angabe von Datum und Uhrzeit der Vereinbarung auszustellen. Diese Bestätigung kann insbesondere elektronisch, etwa mittels eines App-basierten Systems, per Mail oder per SMS, erfolgen.

(3) Die Vereinbarung über den Festpreis ist schriftlich oder elektronisch durch den Unternehmer oder dem von diesem beauftragten Dritten zu dokumentieren. Es sind insbesondere die Fahrgastdaten, der Zeitpunkt der Vereinbarung, die enthaltenen Zuschläge sowie der vereinbarte Festpreis aufzuzeichnen. Änderungen, die sich nach Abschluss der Vereinbarung ergeben, wie die Abweichung vom vereinbarten Zielort auf Wunsch des Fahrgastes, sind ebenfalls zu erfassen.

(4) Jede Fahrt zum Festpreis nach Absatz 1 Satz 1 ist durch den Unternehmer unveränderbar zu dokumentieren. Die Dokumentation muss manuell erfolgen oder mittels digitaler Lösungen unter Einbeziehung des Fahrpreisanzeigers. Ab dem 1. Juli 2024 ist durch den Taxifahrer die Festpreisfahrt zum Fahrtbeginn und -ende im Fahrpreisanzeiger zu erfassen. Der Fahrpreisanzeiger hat mindestens die Daten nach Absatz 6 Nummern 1 bis 5 zu erfassen. Der Fahrpreisanzeiger soll die Festpreisfahrt bei deren Durchführung anzeigen. Hierbei kann die Höhe des Festpreises, der Begriff „Festpreis“, „Pauschalpreis“ oder eine Abkürzung angezeigt werden.

(5) Der Festpreis nach Absatz 1 Satz 1 darf höchstens 20 Prozent nach oben und 10 Prozent nach unten von dem Grundpreis der Tarifstufe 2 nach § 4 Absatz 1 zuzüglich des auf der vorab mittels gängiger Routenplanungssoftware kalkulierten kürzesten Wegstrecke basierenden Kilometerpreises der Tarifstufe 2 nach § 4 Absatz 3 Buchstabe a als maßgeblichem Vergleichspreis abweichen (Tarifkorridor). Der Zuschlag nach § 5 Absatz 2 Buchstabe a) kann zusätzlich zum Festpreis berechnet werden; § 5 Absatz 3 bleibt unberührt. Wird eine Fahrt zum Festpreis nach Absatz 1 Satz 1 auf Wunsch des Fahrgastes vor Erreichen des vereinbarten Zielorts für länger als fünf Minuten unterbrochen, ist für die bisher zurückgelegte Strecke der vereinbarte Festpreis zu zahlen und die Fahrt beendet. Der Fahrtabbruch ist schriftlich oder elektronisch zu dokumentieren.

(6) Alle gemäß Absatz 1 Satz 1 im Unternehmen durchgeführten Fahrten sind unter Angabe der folgenden Daten einzeln zu erfassen:

1. Festpreis (ohne Trinkgeld) zuzüglich gesondert erhobener Zuschläge nach § 5,
 2. Datum,
 3. Zeitpunkt des Fahrtbeginns (ohne Anfahrt),
 4. Zeitpunkt des Fahrtendes,
 5. Belegtkilometer,
 6. die bei der Preisermittlung vorab kalkulierte Wegstrecke in Kilometer, die der Festpreisberechnung zugrunde liegen,
 7. Vergleichspreis gemäß Absatz 5 Satz 1
 8. Gesamtkilometerstand des Fahrzeugs zum Fahrtbeginn und zum Fahrtende.
- Die steuerlichen Aufzeichnungspflichten bleiben hiervon unberührt. Die Aufzeichnungen gemäß Absatz 3, Absatz 4 Satz 1 und Absatz

<p style="text-align: center;">§ 4</p> <p style="text-align: center;">Grundpreis, Kurzstreckenpauschaltarif und Kilometerpreis</p> <p>(1) Der Grundpreis in den Tarifstufen 2 und 3 beträgt 4,30 Euro. Er enthält bereits 0,20 Euro für die erste Teilstrecke der Tarifstufen 2 und 3.</p> <p>(2) Das Entgelt für den Kurzstreckenpauschaltarif beträgt 6,00 Euro und gilt für eine Entfernung bis zu 2 km bei einer nicht auf Wunsch des Fahrgastes unterbrochenen Fahrt. Nach Erreichen der Wegstrecke von 2 km wird das Beförderungsentgelt automatisch vom Fahrpreisanzeiger in einer in der Anlage 1 dargestellten Übergangsphase der Tarifstufe 2 angepasst. Der Kurzstreckenpauschaltarif gilt nicht beim Einstieg am Halteplatz oder bei Bestellungen und Vorbestellungen, sondern nur beim Heranwinken einer fahrenden Taxe. Auf Wunsch des Fahrgastes muss dann der Kurzstreckenpauschaltarif gefahren werden.</p> <p>(3) Der Kilometerpreis beträgt</p> <p>a) in der Tarifstufe 2 bei einer gefahrenen Wegstrecke</p> <p>von 0 bis 3 km 2,80 Euro je km,</p> <p>von 3 bis 7 km 2,60 Euro je km,</p> <p>ab 7 km 2,10 Euro je km,</p>	<p><u>6 sind für die Dauer der steuerlichen Aufbewahrungsfristen aufzubewahren und den Aufsichtsbehörden zur Einsichtnahme bereitzuhalten. Der Unternehmer hat zu gewährleisten, dass eine Zuordnung zum jeweiligen Beförderungsauftrag möglich ist.</u></p> <p style="text-align: center;">§ 4</p> <p style="text-align: center;">Grundpreis, Kurzstreckenpauschaltarif und Kilometerpreis</p> <p>(1) <u>u n v e r ä n d e r t</u></p> <p>(2) Das Entgelt für den Kurzstreckenpauschaltarif beträgt 6,00 Euro und gilt für eine Entfernung bis zu 2 km bei einer nicht auf Wunsch des Fahrgastes unterbrochenen Fahrt. Nach Erreichen der Wegstrecke von 2 km wird das <u>Festentgelt</u> automatisch vom Fahrpreisanzeiger in einer in der Anlage 1 dargestellten Übergangsphase der Tarifstufe 2 angepasst. Der Kurzstreckenpauschaltarif gilt nicht beim Einstieg am Halteplatz oder bei Bestellungen und Vorbestellungen, sondern nur beim Heranwinken einer fahrenden Taxe. Auf Wunsch des Fahrgastes muss dann der Kurzstreckenpauschaltarif gefahren werden.</p> <p>(3) <u>u n v e r ä n d e r t</u></p>
--	--

b) in der Tarifstufe 3 bei einer gefahrenen Wegstrecke
von 0 bis 5 km 2,60 Euro je km,
ab 5 km 2,00 Euro je km.
Jede angefangene Teilstrecke ist mit 0,20 Euro zu berechnen.

[...]

§ 6

Entgelt bei Störung des Fahrpreisanzeigers

(1) Bei Versagen des Fahrpreisanzeigers während der Fahrt wird das Beförderungsentgelt nach der zurückgelegten Strecke berechnet; dabei sind die Kilometerpreise nach § 4 zugrunde zu legen.

(2) Eine Wartezeit bis zu 5 Minuten darf nicht berechnet werden. Dauert eine zusammenhängende Wartezeit länger als 5 Minuten, so sind für jede volle Minute 0,50 Euro zu erheben. Die Zuschläge nach § 5 Abs. 2 sind zusätzlich zu berechnen.

(3) Vor der Instandsetzung des Fahrpreisanzeigers darf eine weitere Fahrt nicht durchgeführt werden.

[...]

§ 9

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig gemäß § 61 Abs. 1 Nr. 4 des Personenbeförderungsgesetzes handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig

[...]

§ 6

Entgelt bei Störung des Fahrpreisanzeigers

(1) Bei Versagen des Fahrpreisanzeigers während der Fahrt wird das Festentgelt nach der zurückgelegten Strecke berechnet; dabei sind die Kilometerpreise nach § 4 zugrunde zu legen.

(2) u n v e r ä n d e r t

(3) u n v e r ä n d e r t

[...]

§ 9

Ordnungswidrigkeiten

(1) u n v e r ä n d e r t

<p>a) andere als die nach dieser Verordnung zulässigen Entgelte anbietet oder fordert,</p> <p>b) als Taxifahrer entgegen § 1 Absatz 4 eine Abschrift dieser Verordnung nicht in der Taxe mitführt oder dem Fahrgast nicht auf Verlangen vorlegt,</p> <p>c) entgegen § 5 Absatz 4 die Zuschläge nach § 5 Absatz 2 nicht auf dem Fahrpreisanzeiger ausweist,</p>	<p>a) <u>u n v e r ä n d e r t</u></p> <p>b) <u>u n v e r ä n d e r t</u></p> <p>c) <u>entgegen</u> <u>aa) § 3a Absatz 1 Satz 3 zuschlagspflichtige Umstände nach § 5 nicht abschließend benennt,</u> <u>bb) § 3a Absatz 2 Satz 1 den Festpreis nicht bei der Bestellung vor der Fahrt vereinbart,</u> <u>cc) § 3a Absatz 2 Satz 3 dem Fahrgast nicht vor der Fahrt eine Bestätigung des vereinbarten Festpreises mit Darstellung der gegebenenfalls enthaltenen Zuschläge und Angabe von Datum und Uhrzeit der Vereinbarung ausstellt,</u> <u>dd) der Pflicht aus § 3a Absatz 4 Satz 3 ab 1. Juli 2024 die Festpreisfahrt zum Fahrtbeginn und -ende nicht im Fahrpreisanzeiger erfasst,</u> <u>ee) § 3a Absatz 3, Absatz 4 Satz 1 und 6 die Dokumentation des Festpreises nicht ordnungsgemäß durchführt,</u> <u>ff) entgegen § 3a Absatz 5 einen Festpreis außerhalb des Tarifkorridors anbietet oder vereinbart,</u></p> <p>d) entgegen § 5 Absatz 4 die Zuschläge nach § 5 Absatz 2 nicht auf dem Fahrpreisanzeiger ausweist,</p>
--	---

<p>d) entgegen § 6 Abs. 3 eine Fahrt durchführt, obwohl der Fahrpreisanzeiger bereits vor Beginn dieser Fahrt gestört oder ausgefallen war,</p> <p>e) entgegen § 7 Absatz 2 Satz 1 bis 3 die bargeldlose Zahlung nicht annimmt oder entgegen § 7 Absatz 2 Satz 4 mit der Taxe Personen befördert, obwohl ein funktionsfähiges Abrechnungssystem oder Abrechnungsgerät vor Fahrtbeginn nicht zur Verfügung steht,</p> <p>f) entgegen § 7 Absatz 3 keine oder keine ordnungsgemäße Quittung erteilt,</p> <p>g) entgegen § 8 eine getroffene Sondervereinbarung nicht genehmigen lässt.</p>	<p>e) entgegen § 6 Abs. 3 eine Fahrt durchführt, obwohl der Fahrpreisanzeiger bereits vor Beginn dieser Fahrt gestört oder ausgefallen war,</p> <p>f) <u>entgegen</u> <u>aa) § 7 Absatz 2 Satz 1 bis 3 die bargeldlose Zahlung nicht annimmt,</u> <u>bb) § 7 Absatz 2 Satz 4 mit der Taxe Personen befördert, obwohl ein funktionsfähiges Abrechnungssystem oder Abrechnungsgerät vor Fahrtbeginn nicht zur Verfügung steht,</u></p> <p>g) entgegen § 7 Absatz 3 keine oder keine ordnungsgemäße Quittung erteilt,</p> <p>h) entgegen § 8 eine getroffene Sondervereinbarung nicht genehmigen lässt.</p>
--	--

II. Wortlaut der zitierten Rechtsvorschriften

(Bei Verweisungen auf einzelne Paragraphen oder kurze Abschnitte anderer Gesetze oder Verordnungen sind diese im Wortlaut aufzuführen.)

Artikel 64 Absatz 3 der Verfassung von Berlin:

„Die Rechtsverordnungen nach Absatz 1 sind dem Abgeordnetenhaus unverzüglich zur Kenntnisnahme vorzulegen. Verwaltungsvorschriften sind dem Abgeordnetenhaus auf Verlangen vorzulegen.“

§ 14 Absatz 2 des Personenbeförderungsgesetzes:

„Vor der Entscheidung über den Antrag auf Erteilung einer Genehmigung für die Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen im Gelegenheitsverkehr hat die Genehmigungsbehörde die Gemeinde, in deren Gebiet der Betriebssitz des Unternehmens liegt, die nach Landesrecht für die Gewerbeaufsicht zuständige Behörde, die Industrie- und Handelskammer, die Fachgewerkschaften und Verkehrsverbände gutachtlich zu hören. Sie kann auch weitere Stellen hören.“

§ 39 Absatz 2 Satz 1 des Personenbeförderungsgesetzes:

„Die Genehmigungsbehörde hat die Beförderungsentgelte insbesondere daraufhin zu prüfen, ob sie unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers, einer ausreichenden Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals und der notwendigen technischen Entwicklung angemessen sind.“

§ 51 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes:

„Die Landesregierung wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung Beförderungsentgelte und -bedingungen für den Taxenverkehr festzusetzen. Die Rechtsverordnung kann insbesondere Regelungen vorsehen über

1. Grundpreise, Kilometerpreise und Zeitpreise sowie Festpreise für bestimmte Wegstrecken,
2. Zuschläge,
3. Vorauszahlungen,
4. die Abrechnung,
5. die Zahlungsweise und
6. die Zulässigkeit von Sondervereinbarungen für den Pflichtfahrbereich.

Die Landesregierung kann die Ermächtigung durch Rechtsverordnung übertragen. Für Fahrten auf vorherige Bestellung können Festpreise bestimmt oder Regelungen über Mindest- und Höchstpreise getroffen werden, innerhalb derer das Beförderungsentgelt vor Fahrtantritt frei zu vereinbaren ist.

§ 51 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes:

Bei der Festsetzung der Beförderungsentgelte und -bedingungen sind § 14 Abs. 2 und 3 sowie § 39 Abs. 2 entsprechend anzuwenden.

§ 51 Absatz 4 des Personenbeförderungsgesetzes:

Die ermächtigten Stellen können für einen Bereich, der über den Zuständigkeitsbereich einer die Beförderungsentgelte und -bedingungen festsetzenden Stelle hinausgeht, in gegenseitigem Einvernehmen einheitliche Beförderungsentgelte und -bedingungen vereinbaren.

§ 28 Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr

(1) Taxen müssen mit einem beleuchtbaren Fahrpreisanzeiger ausgerüstet sein. Abweichend von Satz 1 ist statt der Ausrüstung mit einem beleuchtbaren Fahrpreisanzeiger auch die Ausrüstung mit einem konformitätsbewerteten softwarebasierten System möglich. Die Vorschriften des Eichrechts finden Anwendung.

(2) Der Fahrpreisanzeiger muss anzeigen

1. das Beförderungsentgelt, getrennt nach Fahrpreis und Zuschlägen,
2. die gegebenenfalls anzuwendende Tarifstufe. Die Anzeige muss leicht ablesbar und bei Dunkelheit beleuchtet sein.

§ 37 Absatz 1 Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr

Ein anderes als das vom Fahrpreisanzeiger angezeigte oder im Rahmen des Bestellvorgangs vereinbarte Beförderungsentgelt darf nicht gefordert werden.