



VSPV

Der Mobilitätsverband



Taxameter-App

Stand: Januar 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

Taxameter-Apps im deutschen Rechtsrahmen – Modernisierungspotenzial und strukturelle Blockaden

Der Gesetzgeber hat mit der Novellierung der BOKraft ausdrücklich klargestellt, dass Taxameter nicht mehr zwingend als physische Geräte ausgeführt sein müssen, sondern auch als softwarebasierte Systeme zulässig sind. Diese Öffnung trägt dem technologischen Wandel Rechnung und folgt der sachlich richtigen Einsicht, dass die Mess- und Abrechnungsfunktion eines Taxameters nicht an eine bestimmte Bauform gebunden ist. In der Praxis ist diese Öffnung jedoch bislang folgenlos geblieben: In Deutschland existiert bis heute keine zugelassene Taxameter-App, obwohl vergleichbare digitale Systeme in anderen europäischen Staaten bereits eingeführt oder vorbereitet werden.

Die Einführung einer Taxameter-App wäre aus mehreren Gründen wünschenswert. Sie verspricht eine Modernisierung der technischen Infrastruktur im Taxigewerbe, geringere Investitions- und Wartungskosten für Unternehmen, eine bessere Integration in digitale Vermittlungs-, Abrechnungs- und Kontrollsysteme sowie eine höhere Innovationsgeschwindigkeit. Zudem würde eine softwarebasierte Lösung den regulatorischen Gleichlauf mit anderen hochregulierten Bereichen herstellen, in denen Mess-, Sicherheits- und Abrechnungsfunktionen längst digital und fernprüfbar organisiert sind. Nicht zuletzt könnte eine App-basierte Architektur die Manipulationssicherheit erhöhen, etwa durch kryptografische Sicherungen, lückenlose Protokollierung und automatisierte Plausibilitätsprüfungen.

Dass diese Potenziale bislang ungenutzt bleiben, liegt nicht an europarechtlichen Vorgaben und auch nicht an einem grundsätzlichen Technikverbot, sondern an strukturellen Blockaden im nationalen Mess- und Eichrecht. Dieses ist historisch auf physische Einzelgeräte zugeschnitten und folgt einem gerätezentrierten Regelungsmodell: Eichung bedeutet dort die Versiegelung eines konkreten Gegenstands, Manipulationsschutz wird primär physisch gedacht, und Änderungen an der Messlogik gelten regelmäßig als eichungsbrechend. Dieses Modell gerät an seine Grenzen, sobald Messfunktionen softwarebasiert, verteilt oder updatefähig organisiert sind.

Besonders deutlich wird dies bei der Wegstreckenmessung. Zwar verlangt das europäische Messrecht ein Signal, das die Bewegung des Fahrzeugs repräsentiert, es schreibt jedoch kein konkretes Messprinzip vor. Gleichwohl fehlt im deutschen Vollzug bislang eine normativ abgesicherte Anerkennung satellitengestützter oder hybrider Messverfahren. Hinzu kommt, dass es kein Konzept „geeichter digitaler Referenzdaten“ gibt, etwa für Kartenmaterial, und dass das Eichrecht bislang kein geregeltes Update-Regime kennt, das zwischen eichrelevanten und nicht eichrelevanten Softwareänderungen unterscheidet. In der Folge entsteht eine faktische Innovationssperre: Die Rechtsordnung erlaubt die App theoretisch, stellt aber keine praktikablen Bedingungen bereit, unter denen sie zugelassen werden könnte.

Diese Blockade wird durch die Verwaltungspraxis weiter verstärkt. Technische Leitlinien informeller Koordinierungsgremien wie WELMEC entfalten zwar keine rechtliche Bindungswirkung, prägen aber faktisch die Prüf- und Zulassungspraxis. Mangels klarer nationaler Vorgaben werden sie oft defensiv interpretiert, sodass neue Messarchitekturen nicht zugelassen, sondern vertagt werden. Für Hersteller und Betreiber entsteht dadurch ein Investitions- und Rechtsunsicherheitsrisiko, das die Entwicklung entsprechender Systeme wirtschaftlich unattraktiv macht.

Zusammenfassend lässt sich festhalten: Die fehlende Taxameter-App in Deutschland ist kein Ausdruck rechtlicher Unmöglichkeit, sondern Ergebnis eines nicht mehr zeitgemäßen Ordnungsrahmens, der die Messfunktion an das physische Gerät bindet. Eine gezielte Modernisierung des Mess- und Eichrechts – hin zu einer funktions- und prozessorientierten Regulierung – würde die bereits bestehende Öffnung des Personenbeförderungsrechts erst wirksam machen. Ohne eine solche Anpassung bleibt die Taxameter-App ein rechtlich erlaubtes, praktisch jedoch unerreichbares Instrument.

Softwarebasierter Taxameter durch Modernisierung des Mess- und Eichrechts

Die Einführung einer Taxameter-App in Deutschland ist weder eine Frage technischer Machbarkeit noch europarechtlicher Zulässigkeit, sondern eine der passenden rechtlichen Architektur. Der bestehende Ordnungsrahmen des Mess- und Eichrechts erfüllt seine Schutzfunktion weiterhin zuverlässig für klassische, physisch ausgeführte Messgeräte, ist jedoch für softwarebasierte, dynamische Messsysteme strukturell ungeeignet. Ziel der Lösung muss daher nicht eine Sonderregelung für das Taxigewerbe sein, sondern eine funktionale Modernisierung des Mess- und Eichrechts, die softwarebasierte Messsysteme systemkohärent integriert.

Kern der Lösung ist ein Perspektivwechsel: Reguliert werden künftig nicht mehr primär Geräte als physische Objekte, sondern Messfunktionen als überprüfbare Prozesse. Dieser Ansatz ist dem europäischen Messrecht nicht fremd, sondern im System der Messgeräte Richtlinie (MID) bereits angelegt. Er wird jedoch im nationalen Vollzug bislang nicht ausgeschöpft.

1. Klärung des Messgerätebegriffs

Auf Ebene des Mess- und Eichgesetzes ist zunächst klarzustellen, dass ein Messgerät auch dann vorliegt, wenn die Messfunktion ganz oder überwiegend softwarebasiert erbracht wird und nicht an eine bestimmte Hardware gebunden ist. Diese Klarstellung hätte deklaratorischen Charakter, würde jedoch eine entscheidende Blockade auflösen: die implizite Gleichsetzung von „Messgerät“ und „physischem Einzelgerät“. Ein softwarebasiertes Taxameter ist danach kein „Minus“ gegenüber einem klassischen Gerät, sondern ein gleichwertiges Messsystem, bestehend aus Software, Messsignalquellen, Referenzdaten und Sicherungsmechanismen. Diese systemische Betrachtung ermöglicht es, Konformität, Manipulationsschutz und Messrichtigkeit weiterhin vollumfänglich zu gewährleisten – nur eben mit anderen Mitteln.

2. Ablösung der physischen Eichsicherung durch digitale Integrität

Die Eichpraxis ist bislang auf physische Sicherung ausgelegt: Plomben, Siegel, Sichtkontrollen. Für Apps ist dieses Modell ungeeignet, nicht weil es zu streng wäre, sondern weil es am falschen Objekt ansetzt. Die Lösung liegt in der Anerkennung digitaler Integritätssicherung als eichrechtlich gleichwertig. Konkret bedeutet dies: Die Unveränderbarkeit eines geeichten Zustands wird nicht mehr durch physische Versiegelung, sondern durch kryptografische Verfahren gewährleistet. Signierte Softwarestände, Hashwerte, manipulationssichere Protokollketten und geschützte Ausführungsumgebungen ersetzen die Plombe funktional vollständig. Jede Änderung an messrelevanten Komponenten führt automatisch zum Erlöschen der Eichgültigkeit und ist damit rechtlich genauso wirksam wie das Brechen eines Siegels. Dieser Ansatz erhöht die Prüfbarkeit sogar, da Änderungen nicht nur sichtbar, sondern exakt rekonstruierbar werden.

3. Einführung eines geregelten Update-Regimes

Ein zentrales Hindernis für softwarebasierte Messsysteme ist bislang die Gleichsetzung jeder Änderung mit einer Neueichung. Dieses Verständnis ist in einer digitalen Umgebung nicht praktikabel. Abhilfe schafft ein normiertes Update-Regime, das zwischen unterschiedlichen Arten von Änderungen unterscheidet. Nicht messrelevante Änderungen – etwa an Benutzeroberflächen oder Sprachen – müssen jederzeit zulässig sein. Messrelevante, aber wirkungsneutrale Änderungen (z. B. Bugfixes ohne Einfluss auf die Messlogik) können unter dokumentierter Herstellerverantwortung freigegeben werden. Nur Änderungen, die die Messfunktion selbst betreffen, lösen eine erneute Konformitätsbewertung aus. Ein solches Modell ist aus anderen regulierten Bereichen bekannt und bewährt; seine Übertragung auf das Messrecht ist folgerichtig.

4. Anerkennung neuer Wegstreckenmessverfahren

Die europäische Messgeräterichtlinie verlangt ein Signal, das die Bewegung des Fahrzeugs repräsentiert, schreibt jedoch kein konkretes Messprinzip vor. Daraus folgt, dass auch satellitengestützte oder hybride Verfahren zulässig sind, sofern sie die wesentlichen Anforderungen an Genauigkeit, Zuverlässigkeit und Störfestigkeit erfüllen. Die nationale Umsetzung muss diesen Spielraum nutzen und gleichwertige Messprinzipien explizit anerkennen. Dies erfordert keine Absenkung von Standards, sondern deren zeitgemäße Konkretisierung: Mehrquellenmessung, definierte Fallback-Regeln bei Signalverlust, Plausibilitätsprüfungen und dokumentierte Messunsicherheiten. Die technische Ausgestaltung kann und sollte dabei untergesetzlich, etwa durch die PTB, festgelegt werden.

5. Einführung digitaler Referenzdaten

Softwarebasierte Taxameter sind auf digitale Referenzdaten angewiesen, insbesondere Kartenmaterial. Derzeit fehlt hierfür jede eichrechtliche Einordnung. Die Lösung liegt in der Einführung des Konzepts „eichrechtlich zugelassene digitale Referenzdaten“. Nicht jede Straße wird geeicht, sondern Anbieter, Versionen und Änderungsprozesse werden normativ definiert. Jede Fahrt referenziert die verwendete Datenversion, wodurch eine nachträgliche Überprüfung jederzeit möglich bleibt.

Damit wird ein Zustand hergestellt, der funktional dem Umgang mit amtlicher Zeit oder tariflichen Referenzwerten entspricht.

6. Neujustierung der Rolle der Eichbehörden

Mit der Umstellung auf softwarebasierte Systeme ändert sich auch die Rolle der Eichbehörden. An die Stelle der flächendeckenden Einzelprüfung tritt eine System- und Anbietaufsicht. Die Konformität wird primär auf Systemebene geprüft, ergänzt durch stichprobenartige Fahrzeugkontrollen. Fernprüfungen, Log-Analysen und Audits werden rechtlich zugelassen und organisatorisch etabliert. Dies bedeutet keinen Kontrollverlust, sondern eine Skalierung von Kontrolle bei gleichbleibendem Schutzniveau.

7. Verhältnis zu europäischen Leitlinien

Informelle Leitlinien von Kooperationsgremien wie WELMEC behalten ihre Rolle als fachliche Orientierung, entfalten jedoch keine Sperrwirkung. Die nationale Regelung setzt die Ziele dieser Leitlinien – Messrichtigkeit, Manipulationsschutz, Nachprüfbarkeit – mit moderneren Mitteln um. Abweichungen betreffen nicht die Schutzziele, sondern deren technische Realisierung.

8. Ergebnis

Durch diese Maßnahmen wird die bereits bestehende Öffnung des Personenbeförderungsrechts erstmals praktisch wirksam. Die Taxameter-App wird nicht privilegiert, sondern reguliert wie jedes andere Messsystem – nur auf zeitgemäße Weise. Der Verbraucherschutz bleibt voll erhalten, die Rechtssicherheit steigt, und das Taxigewerbe erhält Zugang zu einer Technologie, die ökonomisch, organisatorisch und regulatorisch überfällig ist.

Die Lösung liegt damit nicht in punktuellen Ausnahmen, sondern in einer geordneten Modernisierung des Mess- und Eichrechts, die den Übergang vom Gerät zur Funktion konsequent vollzieht.

Konkrete Änderungsmaßnahmen zur Ermöglichung softwarebasierter Taxameter

Im Mess- und Eichgesetz ist klarzustellen, dass der Begriff des Messgeräts nicht auf physische Einzelgeräte beschränkt ist. Ergänzend ist festzuhalten, dass ein Messgerät auch dann vorliegt, wenn die Messfunktion ganz oder überwiegend softwarebasiert erbracht wird und nicht an eine bestimmte Hardware gebunden ist, sofern Messrichtigkeit, Integrität und Nachprüfbarkeit gewährleistet sind. Damit wird die bislang implizite Gleichsetzung von Messgerät und körperlichem Gegenstand aufgelöst.

Ferner ist zu präzisieren, dass sich die Konformitätsbewertung nicht zwingend auf ein einzelnes Gerät beziehen muss, sondern auch auf eine Messfunktion, deren Ausführungsumgebung sowie die eingesetzten digitalen Sicherungsmechanismen. Dadurch wird eine systemische Bewertung softwarebasierter Messsysteme ermöglicht, ohne den Schutzzweck des Messrechts zu verändern.

In der Mess- und Eichverordnung ist ein eigenständiger Regelungsrahmen für die digitale Sicherung von Messsystemen zu schaffen. Die physische Eichsicherung durch Plomben ist funktional durch kryptografische Sicherungsmechanismen zu ergänzen. Anerkannt werden sollen insbesondere signierte Softwarestände, Hashwerte, manipulationssichere Protokollketten und geschützte Ausführungsumgebungen. Jede Änderung an messrelevanten Komponenten muss eindeutig zum Erlöschen der Eichgültigkeit führen.

Ergänzend ist ein verbindliches Update-Regime zu normieren. Dabei ist zwischen nicht messrelevanten Änderungen, messrelevanten, aber wirkungsneutralen Änderungen und messrelevanten, wirkungsändernden Änderungen zu unterscheiden. Nur letztere sollen eine erneute Konformitätsbewertung auslösen; für die übrigen Änderungen sind Dokumentations- und Nachweispflichten vorzusehen.

Hinsichtlich der Wegstreckenmessung ist klarzustellen, dass die Ermittlung der zurückgelegten Strecke nicht auf ein bestimmtes technisches Messprinzip festgelegt ist. Neben klassischen fahrzeuginternen Signalen sind auch satellitengestützte oder hybride Verfahren anzuerkennen, sofern sie die wesentlichen Anforderungen an Genauigkeit, Zuverlässigkeit und Störfestigkeit erfüllen. Die näher technische Konkretisierung, insbesondere zu Messunsicherheiten, Redundanzanforderungen und Regeln bei Signalverlust, ist untergesetzlich festzulegen.

Zur Absicherung softwarebasierter Messsysteme ist ein rechtlicher Rahmen für digitale Referenzdaten zu schaffen, insbesondere für Kartenmaterial, Zeitreferenzen und tarifrelevante Parameter. Maßgeblich ist die normative Festlegung zulässiger Anbieter, Versionen und Änderungsprozesse. Jede Messung muss eindeutig auf eine konkrete Datenversion referenzierbar sein.

Schließlich ist die Organisation der Eichaufsicht anzupassen. Die Prüfung soll sich primär auf das jeweilige Messsystem und dessen Anbieter konzentrieren und durch stichprobenartige Fahrzeugkontrollen ergänzt werden. Fernprüfungen, Log-Auswertungen und integritätsbasierte Audits sind rechtlich zuzulassen.

Abschließend ist klarzustellen, dass technische Leitlinien informeller europäischer Kooperationsgremien wie WELMEC unverbindliche Auslegungshilfen darstellen. Maßgeblich bleiben allein Gesetz, Verordnung und die Einhaltung der wesentlichen Anforderungen des europäischen Messrechts.

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!*