Berlin, Juni 2026

STELLUNGNAHME

zum Referentenentwurf eines Gesetzes zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich (BRBG-Verkehr)

und zum Entwurf einer Verordnung zum Bürokratierückbau im Verkehrsbereich (BRBV-Verkehr)

Bürokratierückbau für geteilte und digital buchbare Mobilitätsangebote konsequent umsetzen

I. Grundsätzliche Bewertung

Bolt begrüßt das Ziel der Bundesregierung, im Verkehrsbereich Bürokratie abzubauen und die Digitalisierung der Verwaltung konsequent voranzutreiben. Bolt ist mit Hauptsitz in Berlin seit 2021 in Deutschland aktiv, vermittelt in 28 Städten Fahrten an lizenzierte Taxi- und Mietwagenunternehmen, betreibt in rund 60 Städten E-Scooter- und E-Bike-Sharing und ergänzt mit Bolt Drive in Berlin das Carsharing-Angebot. Damit ist Bolt einer der am breitesten aufgestellten Mobilitätsanbieter im deutschen Markt und unmittelbar von den im Personenbeförderungsgesetz (PBefG), in der Elektrokleinstfahrzeugeverordnung (eKFV) und in der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) verankerten Bürokratieanforderungen betroffen.

Gerade im Bereich der geteilten und digital buchbaren Mobilität weist der aktuelle Referentenentwurf noch Lücken auf.

Dieses Positionspapier gibt daher Anregungen für die Aufnahme weiterer Maßnahmen, die die Wirtschaft wie die Behörden gleichermaßen entlasten:

- Bürokratierückbau im Personenbeförderungsgesetz
- Bürokratierückbau in der Fahrzeug-Zulassungsverordnung
- Bürokratierückbau in der Fahrerlaubnisverordnung
- Bürokratierückbau in der Elektrokleinstfahrzeugeverordnung
- Bürokratierückbau im Umgang mit Ordnungswidrigkeitsverfahren und Parkverstößen

II. Bürokratieabbau im Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Betrifft Bolt-Geschäftsbereich Ridehailing

Bolt begrüßt die im Entwurf vorgesehene Modernisierung der Form- und Verfahrensvorschriften im PBefG ausdrücklich. Die Einführung des dauerhaft überprüfbaren elektronischen Siegels als Alternative zur qualifizierten elektronischen Signatur in §§ 5 und 15 PBefG, die Öffnung des Anhörungsverfahrens für die elektronische Form in § 14 Absatz 4 PBefG, die elektronische Mahnung im Widerrufsverfahren nach § 25 PBefG sowie die Anpassung der Bußgeldtatbestände in § 61 PBefG an die elektronische Verwaltungspraxis sind durchweg sachgerecht.

Diese Maßnahmen entlasten Taxi- und Mietwagenunternehmen ebenso wie die zuständigen Genehmigungsbehörden. Sie beenden den Medienbruch zwischen elektronisch erteilten Verwaltungsakten und nachgelagerten Verfahrensschritten, beschleunigen die Konzessionserteilung und -verlängerung und reduzieren auf allen Seiten den administrativen Aufwand. Bolt unterstützt diese Änderungen daher uneingeschränkt.

So sinnvoll die formalen Erleichterungen sind – der Entwurf bleibt in den Bereichen zurückhaltend, in denen ein konsequenter Bürokratierückbau im Sinne der eigenen Zielsetzung des BMV den größten Effekt hätte. Drei Vorschläge, die sich in die Logik des Entwurfs einfügen:

1. Einführung eines bundesweiten digitalen Konzessionsregister

Aktuell verfügen weder die Genehmigungsbehörden untereinander noch Vermittlungsplattformen über eine zuverlässige Möglichkeit, den Konzessionsstatus eines Taxi- oder Mietwagenfahrzeugs in Echtzeit zu überprüfen. Behörden gleichen Bestände in Einzelfällen manuell ab, Plattformen sind auf die Eigenangaben der Unternehmen angewiesen. Das Ergebnis ist ein hoher manueller Prüfaufwand bei den Ordnungsämtern, eine erschwerte Bekämpfung ungenehmigter Angebote und unnötige Mehrarbeit bei Unternehmen, die ihre Konzessionsnachweise wiederholt in unterschiedlichen Formaten einreichen müssen.

Ein bundesweites digitales Register aller konzessionierten Taxi- und Mietwagenfahrzeuge mit standardisierter Schnittstelle für berechtigte Behörden und Vermittlungsplattformen würde diese Reibungsverluste auflösen. Verstöße könnten schneller erkannt, Genehmigungen automatisiert überprüft und die Zusammenarbeit zwischen Behörden, Unternehmen und Plattformen substanziell entlastet werden.

Ein digitales Konzessionsregister ist Bürokratierückbau in Reinform: Es ersetzt aufwendige manuelle Abgleichprozesse durch eine einheitliche digitale Datenbasis und entspricht damit der Logik, die der Entwurf bei der Modernisierung des Luftfahrzeugregisters und bei der Anpassung des Registers für unbemannte Fluggeräte (§§ 64, 66a LuftVG) bereits verfolgt.

Zugleich bündelt ein zentrales Register die Ressourcen auf Bundesebene und entlastet dadurch die deutschlandweit fast 500 Genehmigungsbehörden. Die Zuständigkeit für ein solches zentrales digitales Register könnte bei einer nachgeordneten Behörde des Bundesministeriums

für Verkehr liegen. Vorbild könnte die vom Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) geführte Verkehrsunternehmensdatei (VUD) sein.

2. §49 PBefG: Zulassung der automatischen Auftragsannahme im Mietwagenverkehr

§ 49 Absatz 4 PBefG schreibt vor, dass Beförderungsaufträge für Mietwagen ausschließlich am Betriebssitz angenommen werden dürfen. Diese Vorgabe stammt aus einer Zeit, in der die Vermittlung von Fahrten ausschließlich telefonisch über eine zentrale Disposition erfolgte. In der heutigen Praxis der plattformvermittelten Mobilität führt sie zu einem doppelten Verfahrensschritt ohne erkennbaren Mehrwert: Aufträge müssen manuell am Betriebssitz angenommen und anschließend an die Fahrenden weitergeleitet werden, obwohl die technische Infrastruktur eine sofortige, effiziente, transparente und vollständig dokumentierte automatische Zuweisung erlauben würde.

Die Folge sind unnötiger Personalaufwand bei den Unternehmen, verzögerte Auftragsannahmen zulasten der Fahrgäste und ein erheblicher Kontrollaufwand bei den Behörden, die Verstöße gegen die Auftragsannahme am Betriebssitz durch Kontrollen vor Ort feststellen und ahnden müssen.

Eine Zulassung der automatischen Auftragsannahme mit klaren Anforderungen an Nachvollziehbarkeit und Dokumentation würde diesen anachronistischen Verfahrensschritt beseitigen, ohne Aufsichtsmöglichkeiten der Behörden einzuschränken. Im Gegenteil: Automatisierte Vermittlungsprozesse sind lückenlos protokolliert und gut kontrollierbar.

Für die Unternehmen würde die automatische Auftragsannahme erhebliche Kosten einsparen, die effizienter genutzt werden könnten. Hochgerechnet belaufen sich die reinen Personalkosten alleine für die auf Bolt tätigen Mietwagenunternehmen deutschlandweit auf rund 19 Millionen Euro[1] pro Monat.

Die Pflicht zur Auftragsannahme am Betriebssitz ist ein Paradebeispiel für eine Regelung, die auf "analogen Verwaltungsstrukturen" beruht und – mit den Worten des Entwurfs – "vielfach nicht mehr den Anforderungen einer digitalisierten und innovationsgetriebenen Mobilitätswirtschaft" entspricht. Ihre Abschaffung ist die konsequente Fortsetzung der digitalen Modernisierungslogik, die der Entwurf bei elektronischen Genehmigungsverfahren bereits einschlägt.

3. §49 PBefG: Abschaffung der Rückkehrpflicht für Mietwagen

§ 49 Absatz 4 PBefG verpflichtet Mietwagen nach Ausführung eines Auftrags zur unverzüglichen Rückkehr zum Betriebssitz, sofern nicht bereits ein Folgeauftrag vorliegt. Die ökologischen und ökonomischen Folgen dieser Regelung sind erheblich: Allein in Berlin

[1] Annahme: bei Zahlung von Mindestlohn €13,90.

entstehen nach einer Studie des Fraunhofer FOKUS[2] täglich rund 200.000 Kilometer Leerfahrten durch die Rückkehrpflicht – das entspricht etwa 1,8 Prozent der CO_2-Emissionen des gesamten Berliner Verkehrssektors. Bundesweit summieren sich diese Effekte zu einem strukturellen Klima- und Effizienzproblem.

Die Rückkehrpflicht zieht zudem eine Kette weiterer bürokratischer Anforderungen nach sich, von Stellplatznachweisen über aufwendige Dokumentationspflichten bis hin zu schwer kontrollierbaren Auflagen zur Disposition. Sie bindet erhebliche Ressourcen bei den Genehmigungs- und Aufsichtsbehörden, ohne dass ihr ursprünglicher Schutzzweck – die Abgrenzung zum Taxiverkehr – in der heutigen Marktrealität noch trägt: Taxis sind über digitale Plattformen identisch buchbar und genießen weiterhin exklusive Vorteile wie das Recht zum Bereithalten an Taxenständen, die Möglichkeit zum Heranwinken und einen reduzierten Mehrwertsteuersatz von 7% im Vergleich zu Mietwagen (19%).

Die Begründung des Entwurfs nennt ausdrücklich Regelungen, "deren Verwaltungsaufwand in keinem angemessenen Verhältnis zum regulatorischen Nutzen steht". Die Rückkehrpflicht ist hierfür ein zentrales Beispiel: Sie verursacht administrative Kosten bei Unternehmen und Behörden, klimaschädliche Leerfahrten in erheblichem Umfang und verfehlt zugleich ihr ursprüngliches Schutzziel. Ihre Abschaffung entspricht damit unmittelbar der eigenen Reformlogik des BRBG-Verkehr und unterstützt zugleich die im Bundes-Klimaschutzgesetz festgelegten Ziele.

III. Bürokratierückbau in der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)

Betrifft Bolt-Geschäftsbereich Carsharing

Die Zulassung von Fahrzeugen für gewerbliche Sharing-Flotten ist mit bürokratischen Anforderungen verbunden, die für den Betrieb dynamisch wechselnder Flotten unverhältnismäßig aufwendig sind. Insbesondere die langen sowie intransparenten Bearbeitungsprozesse sind für Unternehmen ein Hindernis, da es die Planbarkeit erschwert. Bolt Drive betreibt in Berlin eine wachsende Carsharing-Flotte und ist unmittelbar von den Verfahrensanforderungen der FZV betroffen.

1. Prozess beschleunigen und transparenter gestalten

Bolt fordert eine spürbare Beschleunigung des Fahrzeugzulassungsprozesses sowie die Einführung verbindlicher Transparenzstandards für den gesamten Verfahrensablauf. Für gewerbliche Mobilitätsanbieter ist die Zulassungsdauer ein unmittelbarer betriebswirtschaftlicher Faktor. Aktuell dauert der Zulassungsprozess in Deutschland etwa 2 Wochen - in dieser Zeit summiert sich der Umsatzausfall bei einer größeren Anzahl an zuzulassenden Fahrzeugen schnell auf 100.000 Euro. Denn: Solange ein Fahrzeug nicht zugelassen ist, kann es nicht

[2] Quelle: Fraunhofer FOKUS (2024). Transformation des Taxis- und Mietwagengewerbes zur Emissionsfreiheit

eingesetzt werden – Personal und Kapazitäten müssen jedoch bereits im Voraus geplant werden. Unvorhersehbare Bearbeitungszeiten bei den Zulassungsbehörden erschweren diese Planung erheblich und führen zu ineffizienter Kapazitätsauslastung sowie unnötigen Kosten. Die Einführung digitalisierter und automatisierter Verfahren würde zudem auf Seiten der Behörden zu erheblicher Entlastung führen. Als estnisches Unternehmen kennen wir aus dem Baltikum Zulassungszeiträume von unter einem Tag.

Bolt fordert daher folgende Maßnahmen:

- **Automatisierter Datenabruf** aus bereits vorhandenen Registern, etwa der elektronischen Versicherungsbestätigung direkt vom Versicherer, der HU-Daten von TÜV oder DEKRA sowie der Fahrzeugdaten aus dem Zentralen Fahrzeugregister beim Kraftfahrt-Bundesamt
- **Regelbasierte automatische Prüfung** ohne manuelle Bearbeitung im Standardfall
- **Echtzeit-Statusrückmeldung** an den Antragsteller über den jeweiligen Bearbeitungsstand, sodass Fahrzeugeinsatz, Personalplanung und Betriebsaufnahme verlässlich koordiniert werden können

Verlässliche Prozesse sind die Grundvoraussetzung für unternehmerische Planungssicherheit. Eine transparente und schnelle Zulassung kommt dabei nicht nur gewerblichen Anbietern zugute, sondern stärkt insgesamt die Wettbewerbsfähigkeit des Mobilitätsstandorts Deutschland.

2. Tagesaktuelle Zulassung ermöglichen

Als estnisches Unternehmen kennen wir die Fahrzeugzulassung zu einem frei wählbaren Wunschdatum und regen daher an, eine tagesaktuelle Fahrzeugzulassung auch in Deutschland einzuführen.

Der zentrale Vorteil liegt in der deutlich verbesserten Planbarkeit für Mobilitätsanbieter. Da Versicherungsverträge nach dem Stichtagsprinzip abgeschlossen werden, entstehen heute unnötige Kosten: Verzögert sich die behördliche Zulassung, läuft der Versicherungsschutz bereits, obwohl das Fahrzeug noch nicht im Betrieb ist. Darüber hinaus können Fahrzeuge erst dann in die jeweiligen Betriebsgebiete ausgebracht werden, wenn sowohl die Zulassung als auch der Versicherungsschutz vorliegen – Verzögerungen im Zulassungsprozess schlagen sich daher unmittelbar auf die operative Planung und Kapazitätsauslastung nieder.

Bolt fordert daher die Einführung einer tagesaktuellen Fahrzeugzulassung in Deutschland. Voraussetzung hierfür ist die Modernisierung der zugrunde liegenden Verwaltungsinfrastruktur:

- **API-fähige, zentrale Zulassungsstelle** auf Bundesebene, die eine vollständig digitale und ortsungebundene Antragstellung ermöglicht

- **Automatisierter Datenaustausch** zwischen den beteiligten Registern – insbesondere zwischen Versicherern und Zulassungsbehörden – zur Abschaffung manueller Prüfschritte im Standardfall

Die baltischen Staaten belegen, dass ein solches System technisch umsetzbar ist und den Zulassungsprozess auf Minuten reduzieren kann. Deutschland kann dieses Modell als Vorlage für eine Reform der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) nutzen.

IV. Bürokratierückbau in der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV)

Betrifft Bolt-Geschäftsbereich Carsharing

Bolt regt die Einführung einer digitalen Schnittstelle zur tagesgenauen Validierung der Fahrerlaubnisse an, wie sie in vielen Ländern – darunter in den baltischen Staaten – bereits verfügbar ist.

Eine API-basierte Echtzeit-Validierung würde die Plattformsicherheit erheblich verbessern und die Behörden entlasten:

- **Sofortige Sperrung** bei Verlust der Fahrerlaubnis: Wird einem Fahrer die Fahrerlaubnis entzogen, erfolgt die Sperrung auf der Sharing-Plattform automatisch und ohne weiteren Kommunikationsaufwand
- **Schließung der bestehenden Sicherheitslücke**, da die Gültigkeit des Führerscheins nicht nur bei Registrierung, sondern fortlaufend tagesaktuell geprüft wird
- **Reduktion des manuellen Aufwands** auf Seiten der Plattformbetreiber und der Behörden durch vollautomatisierten Datenaustausch

Die technischen Voraussetzungen sind vorhanden – die baltischen Staaten belegen, dass eine solche Schnittstelle praktikabel und rechtssicher umsetzbar ist. Bolt fordert die Bundesregierung auf, eine vergleichbare digitale Infrastruktur für die Führerscheinvalidierung in Deutschland zu schaffen.

V. Bürokratierückbau in der Elektrokleinsfahrzeugeverordnung (eKFV) und Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV)

Betrifft Bolt-Geschäftsbereich Mikromobilität

Die Pflichtversicherung für Elektrokleinstfahrzeuge (eKF) nach § 2 eKFV und § 1 Pflichtversicherungsgesetz, hat sich aus Sicht der Sharing-Anbieter bewährt. Allerdings führt der jährliche Plakettenwechsel zum Wechsel des Verkehrsjahres zu einer erheblichen Belastung für die Betreiber von Sharing-Flotten. Nach aktuellen Regelungen ist die

Versicherungsplakette an eKF zum Wechsel des Verkehrsjahres, also zum 1. März, auszutauschen. Dies bedeutet in der Praxis, dass Betreiber von Sharing-Flotten innerhalb einer Nacht deutschlandweit den Austausch von ca. 160.000 Plaketten organisieren müssen. Für einzelne Standorte eines einzelnen Anbieters bedeutet das, dass beispielsweise bis zu 15.000 Plakettenwechsel von einem Team innerhalb einer Nacht bewerkstelligt werden müssen, um die Verfügbarkeit der Flotte weiter zu gewährleisten. Unser Unternehmen allein kostet der jährliche Plakettenwechsel über eine Viertel Millionen Euro pro Jahr.

Der organisatorische, personelle und logistische Aufwand hat direkte Konsequenzen für den laufenden Betrieb. Da der Plakettenwechsel nicht innerhalb einer Nacht erfolgen kann, wird das Angebot in einer Stadt bereits in Vorbereitung auf den Plakettenwechsel schrittweise reduziert, um den Plakettenwechsel vorab vorzunehmen. Diese Fahrzeuge dürfen dann jedoch nicht im Straßenverkehr eingesetzt werden, sodass sich das fehlende Angebot direkt auf die Verfügbarkeit des Angebots und die möglichen Umsätze der Unternehmen auswirken.

Die Lasten der jährlichen Plakettenpflicht treffen jedoch nicht nur die Sharing-Anbieter. Auch die Ordnungsbehörden in den rund 60 Sharing-Städten müssen ein flächendeckendes Sichtprüfungsregime vorhalten, das mit jährlich wechselnden Plakettenfarben und Symbolen schwer kontrollierbar und in der Praxis fehleranfällig ist. Die Umstellung auf eine digitale Sharing-Plakette würde einen analogen Kontrollprozess durch eine digitale Echtzeit-Überprüfung des Versicherungsschutzes ersetzen. Damit ist die Reform ein klassisches Bürokratierückbau-Vorhaben: Sie ersetzt eine ressourcenintensive, jährlich wiederkehrende Vor-Ort-Maßnahme bei Unternehmen und Behörden durch einen einheitlichen, automatisierbaren digitalen Prüfvorgang.

Bei Verzögerungen im Prozess drohen den Anbietern weitere Umsatzausfälle in den ersten März-Wochen bzw. ein Verstoß gegen die Fahrzeugzulassungsverordnung (FZV). Wir bitten um Prüfung folgender 3 Lösungsvorschläge:

1. **Die Einführung einer digitalen Sharing-Plakette**

   Der Versicherungsschutz könnte jederzeit durch Ordnungsbehörden überprüft werden. Diese Lösung würde zusätzlich die Umweltbelastung reduzieren, die durch den jährlich anfallenden Austausch der Versicherungsplaketten anfällt.

2. **Ausweitung der Gültigkeit auf mehrere Verkehrsjahre**

   Dadurch würde der jährliche Aufwand der Sharing Anbieter reduziert. Die Umweltbelastung würde reduziert, wenn auch in geringerem Maß, als bei einer digitalen Sharing-Plakette.

3. **Übergangszeitraum für Sharing-Fahrzeuge**

   Die Ergänzung der FZV um einen Übergangszeitraum für Flottenbetreiber von Sharing-Fahrzeugen:

Änderung des § 56 FZV, Versicherungsplakette, durch Ergänzung in Absatz (2) 4. (neu):

"abweichend von § 52 Absatz 1 und § 53 Absatz 1 die Versicherungsplakette des Vorjahres in einem Übergangszeitraum von 1 Monat zum Wechsel des Verkehrsjahres ihre Gültigkeit behält (im Monat März)"

VI. Bürokratierückbau bei der Ahndung von Parkverstößen

Betrifft Bolt-Geschäftsbereich Carsharing und Mikromobilität

Für Betreiber von Sharing-Flotten, besonders im Bereich Carsharing und E-Scooter-Sharing, ist die Bearbeitung von Ordnungswidrigkeiten mit erheblichem manuellem Aufwand verbunden. Bußgeldbescheide erreichen Bolt ausschließlich per Post – ohne digitale Zustellung, ohne standardisiertes Format, häufig ohne Beweisfoto.

Allein für Bolt bindet die manuelle Digitalisierung der Bußgeldbescheide, deren Prüfung und Weiterleitung an die Kunden mehrere Vollzeitstellen und verursacht Kosten von ca. **150.000 Euro pro Jahr**. Das ist kein Randproblem, sondern strukturell vermeidbarer Bürokratieaufwand.

Erschwerend kommt hinzu: Ohne Foto in der Ordnungswidrigkeitenanzeige ist eine Überprüfung, ob das Fahrzeug tatsächlich vorschriftswidrig abgestellt wurde, nicht möglich. Gerade bei E-Scootern ist die Zuordnung der Verantwortlichkeit zusätzlich erschwert: Da die Fahrzeuge leicht umsetzbar sind, kann eine dritte Person für den Verstoß verantwortlich sein. Bolt leitet eine Ordnungswidrigkeit daher nur dann an den jeweiligen Nutzer weiter, wenn anhand des verpflichtenden Abstellfotos eine eindeutige Zuordnung möglich ist. Dieser Abgleich zwischen Abstellfoto des Nutzers und Belegfoto des Bußgeldbescheids erfolgt manuell und verursacht erheblichen personellen Aufwand. Sharing-Fahrzeuge werden bei Mietende durch den Kunden fotografiert – die technische Grundlage für einen automatisierten Abgleich mit dem Tatvorwurf wäre vorhanden, scheitert aber am analogen Bescheidprozess.

Bolt fordert einen digitalen Prozess für Ordnungswidrigkeitsverfahren mit drei Kernelementen:

- **Zentrales kommunales Bußgeldportal** mit einheitlicher Schnittstelle für gewerbliche Flottenbetreiber, verbindlich für alle Kommunen
- **Digitale Zustellung** von Bußgeldbescheiden inklusive Beweismaterial (Foto) als Regelfall
- **Maschinenlesbares, kopierbares Bescheidformat** zur automatisierten Weiterverarbeitung und Weiterleitung an Kunden

Ein digitaler Prozess könnte unserer Schätzung nach die Kosten für Flottenbetreiber um 60% reduzieren. Die zusätzliche Entlastung der Behörden ist hier noch nicht eingepreist: Porto- und

Druckkosten für jeden einzelnen Bescheid entfallen ebenso wie der manuelle Aufwand für Druck, Kuvertierung und Versand.

Ein digitalisierter Prozess für die Zustellung von Bußgeldbescheiden ist damit keine einseitige Forderung der Industrie, sondern eine Maßnahme im gemeinsamen Interesse von Unternehmen und öffentlicher Verwaltung.

Über Bolt

Bolt wurde 2013 in Tallinn, Estland, von Markus Villig gegründet und hat sich seither mit über 200 Millionen Nutzer:innen in mehr als 850 Städten weltweit zu einer der führenden Plattformen für urbane Mobilitätslösungen entwickelt.

Ursprünglich als eine Vermittlungsplattform für Taxifahrten gegründet, bietet Bolt heute ein integriertes Service-Angebot, darunter E-Scooter- und E-Bike-Sharing, Ride-Hailing sowie Carsharing. Als Anbieter von multimodalen Lösungen verfolgt Bolt das Ziel, den privaten Autobesitz durch nachhaltige, zugängliche und digital vernetzte Mobilitätsangebote zu reduzieren.

In Deutschland ist Bolt seit 2021 mit Hauptsitz in Berlin aktiv. Der flächendeckende Verleih von E-Scootern und E-Bikes in derzeit rund 60 Städten ist dabei ein Kernangebot von Bolt in Deutschland. Darüber hinaus ist Bolt in Ballungsräumen wie zum Beispiel Berlin, Frankfurt, Köln, Düsseldorf, Hamburg und München im sogenannten Ride-Hailing-Markt tätig. Dabei werden über die Bolt App Fahrten mit Taxis und Mietwagen mit Chauffeur vermittelt. Seit 2023 ergänzt der Carsharing-Dienst Bolt Drive das Portfolio in Deutschland.

Kontakt

Natascha Spörle
Senior Public Policy Manager
natascha.sporle@bolt.eu
+49 177 810 7627

Bolt Services DE GmbH
Karl-Liebknecht-Straße 29
D-10178 Berlin

Handelsregister: HRB 221695 B
Transparenzregister: K2833661
Lobbyregister Deutscher Bundestag: R003828