



Dominik Eggers und Richard Leipold beim Webinar

# DÜSTERE AUSSICHTEN

Als die PBefG-Novelle Ende Mai weitgehend ausgearbeitet war, klärte der BVTM über die künftigen Regelungen, Möglichkeiten und Gefahren auf. Regionale Gewerbevertreter gaben Einschätzungen dazu ab.

**D**as Frühjahr 2021 war die Zeit des zweiten großen Lockdowns, so dass eine umfangreiche Seminarreihe zum neuen Personenbeförderungsgesetz (PBefG) digital stattfand. Der neu gewählte Präsident Herwig Kollar erklärte die wichtigen Änderungen, die Telekomvertreter Thomas Sell und Christian Meyer steuerten technische Aspekte bei, regionale Gewerbevertreter beleuchteten die Fakten im Zusammenhang mit den örtlichen Gegebenheiten, und Dominik Eggers vom BVTM moderierte die vier Webinare, die für die Regionen Nord, West, Ost und Süd abgehalten wurden.

Am Webinar Ost nahm für Berlin Richard Leipold, erster Vorsitzender der Berliner Taxivereinigigung e. V. (BTV), teil. Er zeichnete ein recht düsteres Bild der Zukunft für die Taxibranche der Bundeshauptstadt. Ein großes Problem resultiert seiner Einschätzung nach aus dem Wörtchen „kann“ in den Paragraphen 51 und 51 a des novellierten PBefG. So geben einzelne Kann-Bestimmungen den Genehmigungsbehörden die Möglichkeit, Kontingentierungen und Tarifkorridore festzulegen.

Hamburg werde aufgrund seiner funktionierenden Politik und funktionierender Genehmigungsbehörden damit geringe

Schwierigkeiten haben. In Berlin mit seiner „unwilligen“ Behörde sehe es jedoch ganz anders aus: Egal, wie viele Prozesse man gewinne und wie viele Rechtsverstöße durch digitale Plattformanbieter man belege, die Zahl der Mietwagen wachse unaufhörlich und werde demnächst die Zahl von 5.000 erreichen.

## UBERS ZUSCHUSSGESCHÄFT

„Das Wort ‚kann‘ macht uns also erhebliche Schwierigkeiten, weil es bedeutet, dass die Genehmigungsbehörden nicht verpflichtet sind, bestimmte Maßnahmen einzuleiten, die notwendig wären, um das Überleben des Taxengewerbes zu gewährleisten“, so Leipold. Der Hauptgrund für den Erfolg der Plattformanbieter liegt nach Leipolds Ansicht darin, dass sie das Taxigewerbe systematisch preislich unterbieten – was bei weitgehender Einhaltung rechtlicher Regeln wie Umsatzsteuergesetz und Arbeitsrecht gar nicht möglich sei – was er anhand einer Beispielrechnung belegt hat, die bereits in der letzten Taxi Times Berlin erschienen ist. Die Angebote der Plattformanbieter könnten folglich nicht im Rahmen der Legalität liegen.

Als Folge rechnet Leipold mit dem Verschwinden des über 100 Jahre alten

Taxigewerbes. Seine Konkurrenzunfähigkeit resultiere nicht aus der Corona-Krise, sondern sei ein strukturelles, systemisches Problem. Durch die Vorteile des Mietwagengewerbes gegenüber dem Taxigewerbe – nicht vorhandene Betriebspflicht, Beförderungspflicht und Tarifpflicht – würden die Plattformanbieter das Taxigewerbe weiterhin durch Rosinenpickerei kannibalisieren, um sich nach dessen Verschwinden vom Markt einen erbitterten Konkurrenzkampf zu liefern.

Die PBefG-Novelle sei somit nicht unbedingt als Fortschritt anzusehen, sondern bedeute in Berlin eher den Todesstoß des Taxigewerbes. Der Grund: Das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) wäre in der Lage, zu sehen, was in Berlin passiert, doch sei der Wille, darauf zu reagieren, leider nicht erkennbar. Leipold zitierte den Oberbürgermeister einer westdeutschen Stadt, wenn man die Landesgrenze nach Berlin überschreite, verlasse man den funktionierenden Teil Deutschlands.

Dass dieses Nichtfunktionieren nur am fehlenden Willen der Verwaltung bzw. der Politik liegt, zeige das Beispiel Hamburg, wo das Mietwagengewerbe funktionierend unter Kontrolle gehalten werde. ■ ar