



FESTGERANNT BEI DER RÜCKKEHRPFLICHT

Der Auftritt von Andreas Scheuer bei der Kundgebung wurde zum verbalen Schlagabtausch mit Verbandspräsident Michael Müller. Beim entscheidenden Punkt verharrete der Verkehrsminister auf seiner Position.



Verkehrsminister Scheuer und Taxi-Präsident Müller: Lange nicht so harmonisch, wie es auf diesem Foto wirkt...

Schon das Motto der großen Taxidemo („Scheuerwehr“) machte deutlich, wer aktuell der große Buhmann des Taxigewerbes ist. Trotzdem war Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer zur Abschlusskundgebung erschienen. Der 44-jährige Minister aus Passau hatte – anfangs in Gegenwart mehrerer Parlamentskollegen, später alleine auf weiter Flur zwischen seinen Gegnern und Journalisten auf seinen Auftritt wartend – gelassen auf der Bühne verharret, während Michael Oppermann vom Bundesverband Taxi und Mietwagen e. V. als Moderator der Kundgebung das Publikum begrüßt, seine

Freude über die hohe Teilnehmerzahl zum Ausdruck gebracht und auch den Minister willkommen geheißen hatte. Danach hatte Verbandspräsident Michael Müller auf der Bühne in prägnanter Dosierung die Forderungen des Taxigewerbes aufgezählt und seine einleitende Rede mit seiner Sicht auf ein vorangegangenes Zusammentreffen mit Verkehrsminister Scheuer abgeschlossen.

ENTTÄUSCHT ÜBER RÜCKZIEHER

Die Verbandsspitze und der CSU-Minister waren am 22. März, fünf Wochen nach Bekanntwerden des explosiven Eckpunktepapiers aus dem Ministerium, am Dienst-

sitz des Ministers zusammengetroffen und Müller hatte Herrn Scheuer noch einmal die drohenden Konsequenzen im Falle eines Wegfalls der Rückkehrpflicht für Mietwagen erläutert. Müller bezeichnete jene Unterredung hinterher als – nach Eindruck des Verbandes – „sehr gutes Arbeitsgespräch“, weshalb die – wortwörtlich zu nehmende – Enttäuschung über Scheuers Rückzieher wenige Tage später umso größer gewesen sei.

Nicht erst seitdem fordert der Bundesverband Taxi und Mietwagen e. V. unabhängig ein Bekenntnis zur Rückkehrpflicht von Scheuer. Die „Worthülsen“, mit denen Scheuer damals versucht habe, einen guten



Eindruck zu erreichen, „die zünden bei uns nicht“, so Müller, der Herrn Scheuer anschließend aufforderte, zu zeigen, dass er zugehört und verstanden habe, dass seine Eckpunkte „so nicht Bestandteil bleiben dürfen“. Würde man nur wieder „die gleichen Worthülsen zu hören bekommen“, dann würden wir uns „gegenseitig Zeit stehlen“. Mit den Worten „Herr Minister, wir erwarten neue Aussagen von Ihnen – bitte schön“ überließ Müller dem so Angesprochenen das Rednerpult. Der musste zuerst ein einmütiges Pfeifkonzert mit Buh-Rufen und „Über raus!“-Sprechchören über sich ergehen lassen. Ein Teil der Demonstranten hatte sich demonstrativ von der Bühne weggedreht.

ZUERST AUSDISKUTIEREN

Wer zuhörte, bekam erneut die bekannte Scheuer'sche Argumentationslinie zu hören: Wenn er seine Eckpunkte, bevor sie ausdiskutiert seien, zurückziehen würde, dann ginge auch dieser und jener Punkt verloren, der für das Taxigewerbe positiv sei und es vor unlauterem Wettbewerb schütze, und das wolle Müller doch sicherlich nicht. „Ich habe Ihren Forderungskatalog gelesen. Ich habe ihn aufgenommen, und Sie haben zu meinem Eckpunktepapier gesagt: Ja, wenn es fair zugeht, dann finden wir eine Lösung.“ Anschließend las Scheuer nacheinander die sieben Überschriften aus dem Verbandspapier vor und bejahte sie nachdrücklich: „Fairer Wettbewerb der Anbieter – ja! Mein Wort haben Sie: fairer Wettbewerb der Anbieter!“ Die nächsten Punkte kommentierte er jeweils mit „Ja, kann ich unterschreiben!“, wobei die Menge langsam lauter wurde.

Auch die nächste Stufe der Argumentationslinie kam vielen bekannt vor: „Wollt ihr fairen Wettbewerb?“ – und eine Reihe ähnlicher rhetorischer Fragen, wollt ihr dies, wollt ihr das, wollt ihr auch am neuen Großflughafen landen dürfen? Dann ein entscheidender Punkt: „Die Frage der Rückkehrpflicht überlasse ich den Städten. Die Städte müssen entscheiden: ja oder nein. Und die Städte bekommen die Möglichkeit. Keiner will unregelmäßig, ungerechte, unfaire Verhältnisse der Personenbeförderung,

wie es in anderen Ländern ist. Keiner will in Deutschland San Francisco, keiner will New York, keiner will Los Angeles.“ Dann, wegen der Lautstärke der Demonstranten fast schreiend: „Kopieren Sie endlich, dass ich Sie brauche für die Daseinsvorsorge! Und ich kämpfe dafür, dass Ihr Gewerbe geschützt wird [...]. Das ist mein Ansinnen, und das verspreche ich Ihnen auch. Ich freue mich, dass so viele gekommen sind, aber akzeptieren Sie auch, dass ich zu meinen Zusagen stehe, und fangen Sie nicht immer nur bei null an, sondern gehen Sie auch darauf ein, dass ich mich bewege, zum Wohl der Taxiunternehmer, zum Wohl der Taxifahrer, gegen unfairen und unregelmäßigten Wettbewerb, das sage ich Ihnen heute zu.“

»Ja, mein Wort haben Sie.«

Andreas Scheuer auf der Taxidemo am 10. April 2019

Damit überließ der Minister vor der pfeifenden und schreienden Menge das Rednerpult wieder seinem Vorredner Müller. Dieser erinnerte daran, dass es entscheidend sei, die Abgrenzung zwischen Taxi und Mietwagen aufrechtzuerhalten, und bezog sich auf Scheuers Aussage, die Ent-

scheidung über die Rückkehrpflicht den Städten überlassen zu wollen. „Dann heißt das, Sie lassen im Bundesgesetz die Rückkehrpflicht drin und stellen es den Kommunen frei, diese eventuell auszuhebeln und zu sagen, wir machen das über Schutzzonen. Das wäre eine Lösung, mit der dieses Gewerbe einigermaßen leben kann. Das heißt, Sie verlagern nicht das Risiko, dass überhaupt etwas passiert, in die Kommunen, sondern halten erst einmal auf Bundesebene den Rechtsrahmen so, wie er ist, aufrecht. Wenn ich Sie da richtig verstanden habe, dann würde ich Sie jetzt nochmals um eine klare Antwort bitten, und dann können wir klären, ob das ein Weg ist, den wir gemeinsam gehen können.“

Scheuer ließ sich die gewünschte Zusage mitnichten entlocken, sondern wiederholte seine Allgemeinplätze über die „fairen Wettbewerbsbedingungen“. Darauf reagierte Müller leicht sarkastisch: „Es mag ja sein, dass ich etwas schwerhörig bin, aber es fehlt mir hier eine klare Aussage, ‚das Bundesgesetz wird die Rückkehrpflicht weiter beinhalten und nur den Kommunen hier Spielräume, davon abzuweichen, geben‘. Wenn Sie andersrum sagen, ‚wir geben die Rückkehrpflicht weiter auf‘, was Sie ja vorhaben mit dem Eckpunktepapier, und erlauben dann den Kommunen etwas zu tun, dann ist das kein Schutz für uns. Dann sind wir der Willkür einer Kommune, die sich hochgradig überfordert fühlt von diesen Aufgaben, ausgesetzt. Dann ist ▶

Individuelle
Sonderumbauten

25

JAHRE

ACTIVA

AUTOMOBIL-SERVICE GMBH

Tel.: 0 28 61/66 642
Mail: info@activa-automobilservice.de

www.activa-automobilservice.de



das keine Lösung für uns und dann wird es an dieser Stelle keinen Frieden schaffen.“ Müller ließ nicht locker und setzte Scheuer nochmals die Pistole auf die Brust: „Erklären Sie hier verbindlich: Sind Sie bereit, die Rückkehrpflicht im Bundesgesetz weiterhin zu erhalten – oder wollen Sie hier nur darauf hinweisen, die Kommunen können ja, wenn sie weggefallen ist, etwas für uns tun?“

Wieder keine konkrete Zusage aus dem Mund des Ministers. Da es der strittigste Punkt sei, sagte er zu, „dass wir über die Rückkehrpflicht, ob wir es so machen oder so machen, genau diskutieren. Aber Hintergrund ist, dass wir die Stadt entscheiden lassen: ja oder nein“. Das nun lauter anschwellende Pfeifen und Schreien der Demonstranten machte es selbst Scheuer

nicht leicht, flüssig weiterzureden: „... und damit eine Möglichkeit finden, ortsspezifisch damit den Bedürfnissen Rechnung zu tragen. Aber ich lade Sie ein: Wir können es auch hier austragen, hier beim nächsten Mal über die Rückkehrpflicht zu reden. Ich sage Ihnen: Wir werden die Entscheidung der Städte miteinbeziehen, ja oder nein, und dann können wir darüber diskutieren, wie weit wir das ausformulieren. Ausgemacht?“

»WERDEN NICHT AUFGEBEN«

Darauf ließ Michael Müller sich von Andreas Scheuer die Hand geben und erklärte: „Herr Minister, die Frage der Städte ist beantwortet: Der Deutsche Städtetag hat [...] genau verkündet, dass er vom Aufgeben der Rückkehrpflicht im Bundesgesetz ebenfalls

nichts hält. Das müssen wir nicht noch zusätzlich diskutieren, sondern es ist eine ganz klare Sache: Wenn tatsächlich Kommunen der Meinung sind, sie könnten das besser regeln, dann können sie das versuchen. Dann werden wir feststellen, ob es tatsächlich möglich ist, einem Unternehmer zu verbieten, am Flughafen einzuladen. Wir halten das aus verfassungsrechtlichen Gründen schon für fragwürdig. Aber wenn es so ist, dass eine Kommune das testet und hinterher vor Gericht auf die Nase fällt, dann haben wir wenigstens die Absicherung, dass dann wieder die Rückkehrpflicht gilt. Und deswegen sagen wir ganz klar: Im Bundesgesetz muss die Rückkehrpflicht erhalten bleiben, und diese Forderung werden wir auch nicht aufgeben.“ ■ ar

STÄDTE ENTSCHEIDEN SICH GEGEN SCHEUERS PLÄNE

Verkehrsminister Scheuer will die Entscheidung über eine Rückkehrpflicht nicht mehr im PBefG regeln, sondern den Kommunen überlassen. Doch er scheint die Rechnung ohne die Städte gemacht zu haben.

„Wir brauchen nicht mehr, sondern weniger Fahrzeuge auf der Straße.“ Bereits vor dem Taxi-Aktionstag erteilte der Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetags (DST), Helmut Dedy, dem Einsatz von Pseudo-Taxi-Anbietern in deutschen Städten und den Plänen aus dem Bundesverkehrsministerium zur „Lockerung“ des Personenbeförderungsgesetzes eine klare Absage. Pooling-Fahrten mehrerer voneinander unabhängiger Fahrgäste zu erlauben oder die Rückkehrpflicht für Mietwagen abzuschaffen, „halten wir zum gegenwärtigen Zeitpunkt für verfrüht“, so Dedy in einem Interview gegenüber der „Westdeutschen Allgemeinen Zeitung“.

„Es sollten allenfalls Ausnahmen unter klar definierten Anforderungen zugelassen werden.“ Alle Anbieter von Verkehrsdienstleistungen müssten „die gleichen sozialen, ökologischen und qualitativen Standards bei der Vergabe von Verkehrsdienstleistungen erfüllen“, so Dedy. Da die ausufernden Angebote der Pseudo-Taxi-Anbieter den Linienverkehr schwächen, wie unabhängige Studien inzwischen klar gezeigt haben, dürfe die Funktionsfähigkeit von Bussen und Bahnen nicht durch eine Änderung des PBefG gefährdet werden.



Helmut Dedy, Hauptgeschäftsführer des Deutschen Städtetags

Somit ist von dieser Seite schon mal klar: Mit den Plänen von Bundesverkehrsminister Scheuer oder den Vorstellungen der FDP dürften diese Forderungen nicht vereinbar sein.