



Treffer, versenkt! Minister Scheuer scheint das Taxigewerbe als Spielball zu betrachten.

SPIELBALL TAXIGEWERBE

Die Findungskommission des Bundesverkehrsministeriums hat ihre Arbeit abgeschlossen. Taxi und Daseinsvorsorge scheinen bei den beteiligten Politikern als sentimentale Spinnerei von gestern zu gelten.

Zuletzt wurde das deutsche Personenbeförderungsgesetz (PBefG) 2012 umfangreich geändert, wodurch das staatliche Reisebus-Monopol fiel. Der Rückblick ist aufschlussreich und muss als Warnung beim Umgang mit dem Taxigewerbe dienen: Bundesverkehrsminister damals war Peter Ramsauer (CSU), doch maßgeblich ausgearbeitet wurde die Reform vom Staatssekretär, seinem damals 37-jährigen Parteifreund Andreas Franz Scheuer. Damals gab keine Milliarden-Lobby den direkten Impuls, sondern die Bundesregierung hatte eine EU-Richtlinie umzusetzen.

Die Folge der Reform ist heute zu sehen: Flixbus beherrscht nicht nur den deutschen, sondern große Teile des europäischen Marktes, Tendenz Weltmarktführerschaft. Konkurrenten wurden entweder geschluckt oder durch extreme

Billigpreise vom Markt verdrängt und gingen in Konkurs (Taxi Times berichtete im April 2019), Arbeitsplätze verschwanden, und die grellgrünen Busse werden nicht von Flixbus selbst betrieben, sondern mit mickriger Gewinnspanne von Partnerfirmen – vorzugsweise in Osteuropa, wo man den Fahrern nicht den sündhaft teuren deutschen Mindestlohn bezahlen muss, der fünfmal so hoch liegt wie der in Bulgarien. Der Trend hin zu Plattformbetreibern, die Dienstleistungen nur noch an „Partner“ vermitteln und von unterbezahlten Arbeitern ausführen lassen, die von der Tätigkeit nicht mehr leben können, wird von Wirtschaftswissenschaftlern „Uberisierung“ bzw. „Uberisation“ genannt.

Was mit auskömmlichen Arbeitsplätzen passieren kann, wenn Andreas Scheuer das PBefG modernisiert, ist also bekannt. Das Bundesgesetz dient der Daseinsvorsorge,

wobei viele sich unter diesem Begriff wenig vorstellen können.

Laut Wikipedia umschreibt Daseinsvorsorge „die staatliche Aufgabe zur Bereitstellung der für ein menschliches Dasein als notwendig erachteten Güter und Dienstleistungen – die Grundversorgung.“

WAS IST DASEINSVORSORGE?

Dazu zählt ... die Bereitstellung von öffentlichen Einrichtungen für die Allgemeinheit, also Verkehrs- und Beförderungswesen, Gas-, Wasser- und Elektrizitätsversorgung, ..., Bildungs- und Kultureinrichtungen, Krankenhäuser, ..., Feuerwehr usw. (Infrastruktur)“, wahrgenommen meist von kommunalwirtschaftlichen Betrieben. Personenverkehr ist demnach notwendig für das menschliche Dasein und muss von der öffentlichen Hand ermöglicht werden.

Veranschaulicht wird dies gerne mit dem berühmten Beispiel der kurzen Fahrt einer „Oma zum Arzt“, die mangels Linienverkehr auf das Taxi angewiesen ist und sich wegen dessen Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht stets darauf verlassen kann, zu jeder Zeit zum immer gleichen Preis gefahren zu werden.

Bisher genießt das Taxigewerbe mit seinen Pflichten zumindest auf dem Papier den Schutz vor Konkurrenz, indem man Mietwagen, die die Pflichten des Taxigewerbes nicht haben, zum Ausgleich Nachteile auferlegt hat, etwa die Pflicht, nach jedem erfüllten Fahrauftrag zum Betriebsitz zurückzukehren, um dem Taxigewerbe nicht das Geschäft wegzunehmen und nicht durch Herumfahren auf der Suche nach Kunden die Luft zu verschmutzen, außerdem werden von der Kommune keine Aufstellflächen bereitgestellt. Dafür kann der Mietwagenanbieter selbst entscheiden, wann und wie oft er fährt, welche Aufträge er annimmt und welche nicht. Die Oma zum Arzt zu fahren wird ihm meist nicht



Immer dreistere Rechtsverstöße: Mietwagen am Flughafen Tegel in der Taxispur

lukrativ genug sein, so dass er es ablehnt. Die medizinische Versorgung der Oma ist also nur mit dem Taxi sichergestellt, womit verlässlich für ihr Dasein vorgesorgt ist.

Diese Verlässlichkeit der Daseinsvorsorge ist seit letztem Jahr in Gefahr, denn Andreas Scheuer, seit 2018 Minister, hat einen erneuten Modernisierungsangriff auf

das PBefG unternommen, der zeigt, dass Scheuer das Taxigewerbe als Spielball betrachtet. Darüber, dass das Gesetz dem Zeitalter der Digitalisierung angepasst werden müsse, besteht weitgehend Einigkeit, doch verstehen bestimmte Interessensgruppen darunter offenbar hauptsächlich, dass das Personenbeförderungswesen den Kapitalinteressen großer Konzerne geöffnet werden soll.

DIE UNENDLICH GROSSE MARKTNISCHE

Wie kommt es, dass hier ein Markt zu erschließen ist? Öffentlicher Liniennahverkehr ist für die Kunden preisgünstig, da er in der Regel kommunal subventioniert wird, außerdem unflexibel, und die Verfügbarkeit sinkt regional mit der Bevölkerungsdichte. Taxiverkehr ist teuer, da er wirtschaftlich arbeiten muss, dafür jedoch absolut flexibel (fährt vor die Haustür) und in hohem Maße verfügbar.

Da der Wohlstandsmensch einerseits zu Bequemlichkeit und Luxus tendiert, andererseits alles immer billiger haben möchte, ist in den letzten Jahren ein Markt gewachsen, der eine Nachfrage nach Personenbeförderung zwischen Taxi und Linienverkehr bedient und einen Mietwagen-Boom und das Pooling hervorbrachte: teurer und flexibler als der Bus, aber billiger, weniger verfügbar und weniger flexibel als das Taxi. Darin sehen einerseits Kommunen Einsparmöglichkeiten bei der Subventionierung des ÖPNV (Beispiel Berlkönig BC), andererseits sehen hier Konzerne wie Uber, Free Now, Moia usw. das große Geld, wobei zum Erzielen von Gewinn erst das Taxi vom Markt konkurriert werden muss

«Das Taxigewerbe bereitet sich bereits auf erneute Großproteste vor.»

Hermann Waldner, Vizepräsident des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen



Die berühmte Oma, die zum Arzt muss, hätte bei Uber kaum eine Chance.

– so wie damals beim Flixbus die vielen Mitbewerber.

Mit den Milliarden der gewinnhungrigen Investoren etwa bei Uber kann man aber mit Leichtigkeit in den ersten Jahren die Taxipreise teilweise unterbieten (und so tun, als täte man es immer) und die guten Anwälte für die Gerichtsverfahren bezahlen, die aufgrund der erforderlichen massenhaften Rechtsverstöße weltweit unausweichlich sind, denn ohne permanente

Verstöße gegen Rückkehrpflicht und Straßenverkehrsordnung wären Uber-Partner in null Komma nichts pleite.

Nachhaltiger und langfristig sicherer ist es für Uber & Co. aber, in Lobbyisten zu investieren, um den zuständigen Minister von einer Gesetzesänderung zu überzeugen, die aus Rechtsverstößen legales Verhalten macht. Und siehe da: Bundesverkehrsminister Scheuer will die Rückkehrpflicht für



Das Präsidium des Bundesverbandes sprach mit dem Minister: Thomas Grätz, Hermann Waldner, Andreas Scheuer, Michael Müller, Peter Zander (v.l.n.r.) am 13. Dezember 2018

Mietwagen abschaffen, den Mietwagen die Einzelplatzvermietung erlauben und durch weitere Regelungen die Trennung zwischen Taxi- und Mietwagenmarkt so weit aufweichen, dass das Taxigewerbe sich in seiner Existenz bedroht sieht. Im Februar 2019 legte er sein erstes Eckpunktepapier vor, in dem all dies explizit stand, und das Taxigewerbe ging auf die Barrikaden.

WER NICHT WEITER WEISS, DER BILDET EINEN ARBEITSKREIS

Gleichzeitig mit bundesweiten Protestaktionen informierten Gewerbevertreter die Öffentlichkeit und die Politik. Es zeigte sich ein großes Informationsdefizit zu diesem speziellen Thema, doch die zähe Aufklärungsarbeit hatte Erfolg: Im Spätsommer hatte das Taxigewerbe eine Mehrheit der Landes- und Bundsparlamentarier auf seiner Seite, zumindest bei SPD, Linken, CDU und Teilen der Grünen.

Scheuer aber blieb stur, selbst wenn die Führungsriege des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen (BVTM) ihm die Problematik persönlich erklärte, als Höhepunkt sogar im direkten Schlagabtausch mit dem BVTM-Präsidenten auf einer Bühne vor Tausenden von pfeifenden Demonstranten. Er setzte eine sogenannte Findungskommission ein – in der Politik kein offiziell

definierter Begriff, aber ein in vielen Bereichen wie etwa dem Vereinswesen häufig eingesetztes informelles Gremium, wenn eine Problematik mit speziellem Fachwissen erörtert werden muss – und besetzte seine „Findungskommission zur Herstellung eines übergreifenden Konsenses zur Änderung des PBefG“, die kein politisches Mandat besitzt, mit zwölf Politikern (hauptsächlich Bundestagsabgeordnete und Landesminister) aus allen im Bundestag vertretenen Parteien außer AfD und Die Linke (Seite 9).

Nach dem zweiten Treffen der Kommission zeichnete sich ab, dass sich nicht viel bewegte. Daraufhin organisierte die Berliner Taxi-„Innung“ zum dritten und letzten Treffen im Juni eine Mahnwache wie schon am 10. Mai vor dem Portal des Ministeriums in der Invalidenstraße, bei der diesmal rund 50 Taxiunternehmer ihre Standpunkte der Findungskommission und der

Öffentlichkeit kundtaten. Gefordert wurden unter anderem „fairer Wettbewerb für Taxis“ und eine Karenzzeit für Mietwagen, also eine Vorbestellfrist.

Arbeitsergebnis der Findungskommission ist der Entwurf für ein neues Eckpunktepapier, der sich im Juni wie ein Lauffeuer im Taxigewerbe verbreitete. Vordergründig ist nun von einer Beibehaltung der Rückkehrpflicht die Rede. Warum die Karenzzeit für Mietwagen so ausdrücklich und zugleich ohne Begründung abgelehnt wird, ohne eine Alternative anzubieten, erscheint besonders fragwürdig, wenn man sieht, dass die Einhaltung der Rückkehrpflicht beispielsweise in Berlin nicht ansatzweise kontrolliert wird – was den Kommissionsmitgliedern bekannt sein dürfte.

Was eine Umsetzung des Eckpunkte-Entwurfs unter dem Strich für das Taxigewerbe bedeuten würde, haben Gewerbevertreter genauer unter die Lupe genommen und sind alarmiert. Dazu mehr auf den nächsten drei Doppelseiten.

Aus dem noch nicht offiziellen Papier wird nun ein Referentenentwurf erarbeitet. Das Taxigewerbe bereitet sich laut BVTM-Vizepräsident Hermann Waldner bereits auf erneute Großproteste vor, da es immer mehr zum Spielball wirtschaftlicher Interessen wird und bald nicht mehr viel zu verlieren hat. ■ ar



Mahnwache in der Invalidenstraße beim dritten Treffen der Findungskommission am 19. Juni 2020

DIE 11 ECKPUNKTE IM EINZELNEN

Die Punkte 3 bis 5 der insgesamt elf Eckpunkte betrachten wir auf den Seiten 10 bis 15 näher. Sie könnten – sofern sie in ihrer endgültigen Ausformulierung den dort genannten Vorgaben entsprechen – dem Taxigewerbe den Dolchstoß versetzen.

Die übrigen Punkte sind im Vergleich dazu weniger explosiv. Sie beschäftigen sich mit einer leichten Modifizierung des

§ 1 PBefG, definieren die Einordnung bedarfsgesteuerter Pooling-Dienste des ÖPNV als Linienverkehr und räumen die Möglichkeit ein, bisher definierte Formen der Mischkonzessionen künftig auch auf die neue Beförderungsform „Pooling“ zu erweitern.

Zudem sollen Mietwagen und Pooling-Dienste mit einheitlichen Ordnungsnummern gekennzeichnet werden und

sämtliche Anbieter von Beförderungsdiensten ihre Mobilitätsdaten verpflichtend bereitstellen.

Die Punkte 9 und 10 definieren kommunale Regulierungsoptionen bei den Fahrzeuggenehmigungen hinsichtlich Barrierefreiheit und Klimaschutz.

Punkt 11 sieht schließlich noch eine Klärstellung der Genehmigungspflicht der digitalen Vermittlung im PBefG vor. jh

DIE FINDUNGSKOMMISSION DES BUNDESVERKEHRSMINISTERS



Tarek Al-Wazir (49, Diplom-Politologe aus Hessen) ist hessisches Grünen-Urgestein und Minister für

Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen und stellvertretender Ministerpräsident in Hessen und setzt sich erfolgreich für Anruf-Sammeltaxen im ländlichen Raum ein. Im Mai 2019 sagte er im Wiesbadener Landtag, es bestehe ein Konsens beim Änderungsbedarf des PBefG, ebenso wichtig sei aber, das jetzt geltende Personenbeförderungsrecht durchzusetzen. Scheuers Eckpunkte stellte er nur wenig in Frage. Seine Aussage, Car-Sharing veranlasse Menschen, ihr Auto abzuschaffen, gilt als widerlegt.



Sören Bartol (46, Diplom-Politologe aus Nordrhein-Westfalen), stellvertretender Vorsitzender der SPD-Bundestagsfraktion

für den Bereich Verkehr, Bau und digitale Infrastruktur sowie Digitale Agenda. „Die SPD-Bundestagsfraktion wird dafür sorgen, dass durch die Modernisierung der gesetzlichen Spielregeln niemand aus der Kurve fliegt.“ (2019 auf ntv.de)



Bernd Buchholz (58, Jurist aus Berlin), Schleswig-Holsteiner Wirtschafts- und Verkehrsminister der FDP, bezeichnet

die Rückkehrpflicht für Mietwagen als anachronistisch und ökologisch fragwürdig, obwohl wissenschaftliche Studien aus den USA längst das Gegenteil bewiesen haben.



Stefan Gelbhaar (44, Jurist aus Berlin), Verkehrsexperte der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Grüne, hatte sich schon bei

diversen Gelegenheiten als Freund des Taxigewerbes präsentiert. Als der Fahrdienst Clever Shuttle im Mai seinen Rückzug aus drei Städten bekanntgab, bedauerte Gelbhaar den Wegfall von Arbeitsplätzen, wobei das Taxigewerbe besser für die Verkehrswende geeignet ist als neue (auch abgasarme) Fahrzeugflotten, die von Pseudo-Taxi-Anbietern umweltschädlich aus dem Boden gestampft werden und

Arbeitsplätze im Taxigewerbe kosten. Gelbhaar hat umfassendes Detailwissen über das Taxigewerbe, wie er in einem Taxi-Times-Interview 2016 unter Beweis stellte.



Michael Donth (53, Ex-Bürgermeister aus Baden-Württemberg), seit eh und je in Verwaltung und Politik tätig, im Verkehrsausschuss des Bundestages vornehmlich für den ÖPNV, Taxen und Fernbusse zuständig, nahm als PBefG-Experte der CDU bereits häufig an Taxi-Veranstaltungen teil.



Cem Özdemir (54, Diplom-Sozialpädagoge aus Baden-Württemberg), grünes Urgestein und Vorsitzender des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag.

Er gab in Gesprächen mit Taxiverbänden vor, die Bedenken des Gewerbes immer im Hinterkopf zu halten, seine Partei Bündnis 90/Grüne stimmte dann aber dem Anfang Juni verabschiedeten Positionspapier der Großen Koalition zu.



Anke Rehlinger (44, Rechtsanwältin aus Saarland) ist Ministerin für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr,

stellvertretende Ministerpräsidentin und SPD-Vorsitzende im Saarland mit landespolitischer Erfahrung in vielen unterschiedlichen Bereichen, auch als Ministerin.



Unfreiwillige Komik: Fachkunde auch für beratungsresistente Kommissionsmitglieder

Daniela Kluckert (39, Diplom-Volkswirtin aus Niedersachsen bzw. Berlin), FDP-Bundestagsabgeordnete und Über-Befürworterin, stellvertretende Vorsitzende des Verkehrsausschusses, die – wie die anderen – von zahlreichen Vertretern des Taxigewerbes ausreichend informiert wurde und dennoch wieder und wieder durch Ignoranz und widersprüchliche Aussagen

auffällt, wenn sie beispielsweise wider besseres Wissen behauptet, die Rückkehrpflicht erhöhe die Luftverschmutzung, Pooling stärke öffentliche Verkehrsanbieter, Taxen müssten über fünf Türen verfügen oder Uber sei kein Rosinenpicker – oder es als Frechheit bezeichnet, wenn ein Taxifahrer sie fragt, ob ihr der schnellere Weg über die Autobahn lieber sei oder der preisgünstigere durch die Stadt.



Kirsten Lüthmann (56, Polizeioberkommissarin aus Niedersachsen), Sprecherin der Arbeitsgruppe Verkehr und digitale

Infrastruktur der SPD-Bundestagsfraktion und Mitglied im Verkehrsausschuss sowie in den Untersuchungsausschüssen zum VW-Abgasskandal und zur Pkw-Maut, ärgert sich darüber, dass Uber „so tut, als hätten sie die Digitalisierung erfunden“. Tatsächlich würden unter diesem Deckmäntelchen „Beschäftigte ausgenutzt“. Lüthmann hat sich mehrfach klar pro Taxigewerbe positioniert.



Daniela Ludwig (45, Diplom-Juristin aus Bayern), Bundesdrogenbeauftragte, wird laut Wikipedia laufend als inkompetent für

Drogen- und Gesundheitspolitik kritisiert, sogar von einem Ministeriumssprecher. Ihre bisherige verkehrspolitische Erfahrung beschränkt sich auf regionale Themen. Dass ihre konservative Einstellung den neoliberalen Aktionismus bei der PBefG-Novelle bremsen kann, gilt als unwahrscheinlich, da sie ihrem Parteifreund Scheuer politisch nahesteht.



Jürgen Barke (57, Verwaltungswirt aus dem Saarland), Staatssekretär mit Kabinettsrang im saarländischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und

Verkehr und dort stellvertretender SPD-Vorsitzender, ist langjähriger Immobilien-, Bau- und Wirtschaftsfachmann.



Hendrik Wüst (45, Rechtsanwalt aus Nordrhein-Westfalen) ist Verkehrsminister der CDU-Landesregierung

in Düsseldorf und Wirtschaftsexperte. ■ ar