

ACHT-ELF-ELF ... DAS TAXI ...

POSTFACH 2148
26011 OLDENBURG

BAHNHOFSTR. 12
26122 OLDENBURG

☎	BÜRO	0441	2 40 77
☎	ZENTRALE		8 11 11
☎	GEWERBE HOTLINE		8 11 12
☎	LUFTIBUS→TRANSFER		8 11 14
☎	FAX		1 77 11
🌐	INTERNET		www.81111.de
✉	E-MAIL		info@81111.de

ACHT-ELF-ELF DAS TAXI GmbH Postfach 2148 26011 Oldenburg

Detlef Müller MdB

detlef.mueller.ma01@bundestag.de



Ihre Nachricht vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

08. Feb. 2019

mögliche Novelle PBefG (Personenbeförderungsgesetz)

Sehr geehrter Herr Müller,
Sehr geehrter Herr Zimmermann,

vielen Dank für das nette Telefonat am 31.01.2019, auf dem ich unsere Standpunkte Ihnen gegenüber Herr Zimmermann schon einmal darlegen konnte. Anliegend wunschgemäß noch einmal eine Zusammenfassung, wer „wir“ sind, wer ich bin und was unsere Ziele und Argumente sind.

Ich hoffe, wir können so zumindest ein wenig konstruktiven Gegenwind beim Thema Zukunft der Gelegenheitsverkehre mit Taxi & Mietwagen bzw. Shuttleverkehre erzeugen, auch um die Interessen der vielen aktuellen Nutzer nachhaltig zu vertreten.

Bei Bedarf stehen wir im Übrigen jederzeit gern für weitere Gespräche oder auch Diskussionsrunden oder auch Brainstormings zur Verfügung, Anruf genügt ;-).

Willkommen an Bord

ppa. Remmer Witte

ACHT-ELF-ELF DAS TAXI GmbH

GESCHÄFTSFÜHRER: JÖRG HATSCHER
HANDELSREGISTER: AG OLDENBURG HR B 3280
USt-IDENTIFIKATIONSNUMMER: DE162039509
ERFÜLLUNGORT UND GERICHTSSTAND FÜR
BEIDE PARTEIEN IST OLDENBURG (OLDENBURG)

BANKVERBINDUNGEN:
- LZO OLDENBURG
- OLDENBURGISCHE LANDESBANK
- RAIFFEISENBANK OLDENBURG

IBAN:
DE05 2805 0100 0018 4404 38
DE27 2802 0050 1060 3116 00
DE06 2806 0228 1210 0110 01

BIC:
SLZODE22
OLBODEH2700
GENODEF1OL2

Wer sind „wir“? „Wir“ sind ein kleines Netzwerk von mittelständisch organisierten, personalstarken Taxiunternehmen, die im kollegial-freundschaftlichen Austausch stehen.

Unsere Betriebsgrößen liegen zwischen 15 und 50 Konzessionen mit 60 bis 150 Beschäftigten in München, Hamburg, Nürnberg, Düsseldorf, Köln, Oldenburg und anderen Großstädten.

Wir arbeiten verbandsübergreifend, qualitätsorientiert, legal und professionell.

Unsere Ziele Wir wünschen uns das deutsche Taxigewerbe wettbewerbsfähiger, professioneller und auch legaler und wir möchten die Arbeit als Dienstleister im Gelegenheitsverkehr noch attraktiver machen.

... und wer bin ich? Ich bin 56 Jahre alt und nach dem Abitur vor 36 Jahren aus finanzieller Not heraus angefangen Taxi zu fahren und seitdem dem Taxigewerbe verfallen. Seit 20 Jahren leite ich die ACHT-ELF-ELF DAS TAXI GmbH mit 18 Fahrzeugen in Oldenburg/Oldb. Im Laufe der Jahre haben wir auch verschiedene Sammelverkehre organisiert und bieten bis heute einen konzessionierten Sonderlinienverkehr zum Flughafen Bremen an.

Aktuelle Fragestellung: Ist eine Deregulierung des PBefG ein probates Mittel, um die gewerbliche Fahrgastbeförderung in Deutschland zukunftsfähig zu gestalten und ökologischer/ökonomischer aufzustellen?

Mit großer Vehemenz fordern Lobbyisten aktuell eine Deregulierung des PBefG in der Form, dass Sammelverkehren wie MOIA oder Clever-Shuttle oder auch Individualverkehren wie Uber der Marktzugang in das deutsche Taxi- und Mietwagengewerbe geebnet wird.

Argumentiert wird mit einer vermeintlich zeitgemäß notwendigen Digitalisierung des Gewerbes, welche neue Verkehrsformen im Gelegenheitsverkehr erfordern würde. Erwartet werden – ohne diese Erwartungen wissenschaftlich verifiziert zu haben - günstigere Fahrpreis für die Verbraucher, eine bessere Abdeckung der Beförderungsbedürfnisse auch in der Fläche und Emissionseinsparungen.

Das PBefG mit seinen rigiden Marktzugangsregelungen wird als Hemmschuh gebrandmarkt und steht daher am Pranger als nicht mehr zeitgemäße Marktbeschränkung.

Bedenken gegen diese Bestrebungen, die aus dem Taxigewerbe heraus geäußert werden, werden meistens nur als potentielle Besitzstandswahrung wahrgenommen und so ist uns so fast unmöglich, diesbezüglich eine sachgerechte Argumentationsebene zu erreichen. Daher möchten wir hier schon zu Beginn klarstellen, dass es uns nicht um Bestandsschutz für das Taxigewerbe geht, sondern um die Deklaration massiver Bedenken, dass diese Entwicklung die Problematik von hinten aufzäumt und das heute allgemein zugänglich funktionstüchtige Beförderungsangebot im Gelegenheitsverkehr für alle Bürger möglicherweise zerstören wird.

Ebenfalls klarstellen möchten wir, dass sich die Argumentation gegen die Regelungen des PBefG noch nicht auf die Nutzung führerloser Fahrzeuge in der Fahrgastbeförderung beziehen kann, da diese Entwicklung zwar schon am Horizont winkt, aktuell aber wohl noch nicht bewertbar erscheint. Im Gegenzug wäre es wünschenswert, wenn auch die Lobbyisten für MOIA & Co oder Uber diese Trennung aufrecht erhalten, denn auch sie setzen aktuell voll und ganz auf Manpower bei der Fahrzeugführung.

Als erstes und wichtigstes Argument für die „neuen“ Shuttleverkehre wird meist deren digitale Innovation durch die Nutzung von Poolingoptionen genannt. Nicht erhoben wird dabei allerdings, dass auch in der Vergangenheit vielfach Sammelverkehre, jeweils angepasst an örtliche Notwendigkeiten, im Rahmen der aktuellen PBefG realisiert wurden und eben diese Poolingoptionen genauso effizient genutzt haben, wie diese die aktuellen Shuttleverkehr vermeintlich tun. Allen gemein war die Erkenntnis in der Vergangenheit, dass individuelle Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer im Ergebnis meist eine wirkliche Effizienz, die einen eigenwirtschaftlich tragfähigen Sammelverkehr ermöglicht, unmöglich machen. Nicht ohne Grund sind im Gegensatz zum Taxigewerbe auch im weiteren ÖPNV Subventionen eben die Regel und nicht die Ausnahme.

Immer dann, wenn eine erwünschte ökonomischen Effizienz solche Sammelverkehre unter ihr Joch stellt, werden Kappungen im Gesamtangebot notwendig, die die Nutzbarkeit der Angebot für bestimmte Nutzerinnen und Nutzer zu Schwachlastzeiten oder in Schwachlasträumen unmöglich macht. Im Ergebnis bedeutet dies, dass für einen günstigen Fahrpreis letztendlich die benachteiligten Mitglieder der Gesellschaft die Zeche zahlen. Denn wenn der Markt entscheidet, was er anbieten möchte, dann wird er auch die Bedürfnisse des Marktes, nicht aber die der Gesellschaft bedienen.

Zusätzlich bleibt die Nutzbarkeit solcher on-Demand-Verkehre für Kinder, Senioren oder gebrechliche Menschen fragwürdig, da deren Nutzung bestimmte intellektuelle oder technische Fähigkeiten zwingend voraussetzt.

Noch deutlicher wird dies bei Geschäftsmodellen wie Uber, wo der Fahrpreis variabel ist und bei großer Nachfrage oder zu schwacher Nachfrage exorbitant ansteigt und gleichzeitig auch noch durch das bekannte Scheinselbstständigkeitsmodell die eigenen Mitarbeiter ausbeutet.

Relevanteste Konsequenz einer Deregulierung zu Gunsten von MOIA & Co oder Uber aber ist die Egalisierung der Verkehre. Wenn der Kunde sich immer wieder aufs Neue entscheiden muss, welche Verkehrsform den gerade am attraktivsten für ihn ist, wird er mittelfristig zwar vielleicht aufs eigene Fahrzeug inkl. Parkplatzsuche verzichten, genauso aber auch vielfach aufs Fahrrad oder den Fußweg zur Bus- oder U/S-Bahnhaltestelle. Verkehrsauslastungen werden für Verkehrsplaner, ÖPNV-Betreiber und Taxiunternehmen unmöglich. Wo Subventionen im Spiel sind, werden die Verkehre teurer, wo nicht werden sie wirtschaftlich unmöglich. Im Ergebnis werden Schwachlastzeiten oder -regionen dann von allen Verkehrsformen vermieden und es geschieht genau das Gegenteil zur Prognose der Deregulierungsbefürworter. Amerikanische Studien zeigen genau diese Trends und es ist durchaus legitim, die Fehler anderer Gesellschaften nicht zwangsläufig erneut zu machen.

Absurd erscheint darüber hinaus sowieso, dass die favorisierten Poolingmodelle meist US-amerikanischen Geschäftsmodellen entspringen, obwohl auf diesem Markt der ÖPNV den Bedürfnissen des Marktes schon lange geopfert wurde. Interessant wäre es hier, afrikanische, asiatische oder südamerikanische Erfahrungen auszuwerten, da dort die Poolingmodelle oftmals sogar wirtschaftlich funktionieren.

Und auch ökologisch müssen die durch eine Deregulierung gezüchteten Zusatzverkehre in vielen Fällen ihr Angebot erstmal durch Masse etablieren, es fahren also zunächst sehr viele zusätzliche Fahrzeuge leer durch die Städte auf der Suche nach Kunden. Auf Zeit fahren zu stark frequentierten Zeiten dann genauso viele Fahrzeuge durch die Stadt wie heute, denn niemand wird bereit sein, schon eine halbe Stunde früher loszufahren, um die Sammelquote zu erhöhen. Und auf dieser Basis können nur sehr kleine Einheiten in PKW-Größe eine gewisse Sammeleffizienz erreichen – und eben dies könnten dann Taxis sicherlich erheblich besser und ökonomischer organisieren als großkonzerngesteuerte dateninteressierte Geschäftsmodelle wie MOIA & Co.

Beim Thema alternative Antriebsenergien ist das Taxigewerbe im Übrigen schon seit Jahren ganz vorne mit dabei und nutzt beispielsweise schon jetzt vielfach Hybridtechnologien. Allerdings hat sich herauskristallisiert, dass – bis auf wenige hochtechnische Alternativen der Marke Tesla, deren Gesamt-Öko-Bilanz ja durchaus fragwürdig ist – anstelle von Elektroantrieben Wasserstoff aufgrund der vergrößerten Reichweite wohl der Antrieb der Zukunft für Fahrzeuge in Permanentnutzung wie Taxen sein sollte. Da MOIA & Co. oder auch Uber in diesem Segment letztendlich zwangsläufig keinen Vorsprung verzeichnen können, da auch ihnen die geeignete Fahrzeuge/Infrastruktur fehlen, ist auch hier kein nachhaltiges Argument für eine Deregulierung zu finden.

Im Ergebnis verbleiben also wenige oder gar keine Argumente für eine Deregulierung des PBefG zugunsten von MOIA & Co. Wenn aber das Ziel einer vorsichtigen Deregulierung ergebnis- und technikoffen gestaltet werden soll, macht es viel Sinn, zunächst die Motivationen der Regulierungen unter Berücksichtigung von Fachkompetenz von allen Seiten zu hinterfragen bevor sie – wie das Kind mit dem Bade – auf Basis einer Nibelungentreue zum Fortschrittsglauben auf dem Altar der Digitalisierung sinnlos geopfert werden.

Vielen Dank für Ihr Interesse!

Remmer Witte im Auftrag der Taxi-ERFA

<https://www.taxierfagruppe.de/>

PS: Zu guter Letzt möchten wir im Rahmen unserer Netzwerke noch darauf hinweisen, dass das Knowhow zum Thema Taxi im städtischen Bereich aktuell klar in der Stadt Hamburg konzentriert ist, da dort in den vergangenen ca. 10 Jahren ein sehr gelungener Versuch unternommen worden ist, den Gelegenheitskehr mit Taxi und Mietwagen auf tragfähige und gleichzeitig zukunftssträchtige Füße zu stellen. Auf Seiten der Verwaltung war hier die Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) federführend, besonders in der Person von Dirk Ritter, der als Leiter der Abteilung Aufsicht und Genehmigungen immer wieder höchste Fachkompetenz bewiesen hat. Falls im Rahmen der weiteren Auseinandersetzung mit dem Thema PBefG also das Bedürfnis nach einer Fachberatung zum Thema Gelegenheitsverkehr auf Verwaltungsebene besteht, wären Herr Ritter, 040/428413751 oder dirk.ritter@bwvi.hamburg.de sicherlich die bestmöglichen Adresse.