

Thesen zur strategischen Einbindung der Taxen und Mietwagen in die Mobilitätswende

Recht, Gemeinwohlinteressen und unternehmerische Chancen

Deutscher Taxi- und Mietwagentag 2023

Dr. Hubertus Baumeister

Ludwigshafen, den 26. Oktober 2023

Taxen und Mietwagen haben eine hohe Bedeutung für die Mobilitätswende

- ▶ Bekanntmachung der Kommission vom 02.02.2022 für eine gut funktionierende Personenbeförderung im lokalen Bedarfsverkehr (2022/C 62/01):

„Es ist äußerst wichtig, dass der Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung (Taxis oder private Mietfahrzeuge“) öffentliche Verkehrsmittel (wie U-Bahnen, Busse, Straßenbahnen) sowie Formen der aktiven Mobilität (wie Gehen und Radfahren) ergänzt und sie nicht bloß ersetzt. Für eine optimale Integration sollte der Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung Teil des lokalen Plans für eine nachhaltige städtische Mobilität sein, der in Übereinstimmung mit europäischen Leitlinien ausgearbeitet wurde. **Der Bedarfsverkehr für die Personenbeförderung soll die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel erleichtern und steigern, indem er die erste Meile zu oder die letzte Meile von den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs bedient, wodurch öffentliche Verkehrsmittel zu einer attraktiven und bequemen Option werden und der Bedarf an der Nutzung privater Fahrzeuge verringert wird.** Dies ist besonders wichtig in Gebieten, in denen das öffentliche Verkehrsnetz weniger dicht ausgebaut ist, z.B. in städtischen Randgebieten oder Vororten.“*

* = In Deutschland die Nahverkehrsplanung gemäß den ÖPNV-Gesetzen der Länder

ÖPNV-Aufgabenträger haben bei einer beabsichtigten Marktintervention mit On-Demand-Verkehren (ODM) Prüfungspflichten

Gibt es einen (potenziellen) Bedarf an gemeinwirtschaftlichen ODM-Verkehren?

- **Grundsatz: Vorrang des Marktes („business to customer“ vor „business to government“)**

Wird die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit des eigenwirtschaftlichen Taxigewerbes (vgl. § 13 Abs. 4 PBefG) durch die gemeinwirtschaftliche Marktintervention beachtet?

- **Kein „Taxi für jedermann“, sondern Steuerung u.a. durch sozial gestaffelte Zuschläge**

Wie wird die finanzielle Nachhaltigkeit bei öffentlichen Zuschüssen im Rahmen einer Verhältnismäßigkeitsprüfung durch den ÖPNV-Aufgabenträger gewahrt (vgl. Art. 2a VO 1370/2007)?

- **Die Einbindung der vorhandenen Flotte des Gelegenheitsverkehrs per Ausschreibung oder dem Modell „ÖPNV-Taxi“ (mangels Vorhaltekosten Reduzierung der Kosten i.d.R. um ca. 50%) ist vorab zu prüfen, z.B. auch die differenzierte Schaffung von Mischverkehren (BusShuttle – Taxi Mietwagen)**
- ▶ Der ÖPNV-Aufgabenträger hat bei diesen Fragen einen **weiten Gestaltungsspielraum** und handelt nur bei „**offensichtlichen Fehlern**“ beihilfenrechtswidrig (EuG), wie z.B. bei einer fehlenden Verhältnismäßigkeitsprüfung)

Die Vorschrift des § 44 PBefG schließt Taxen und Mietwagen derzeit faktisch von der vertraglichen Erbringung gebündelter Bedarfsverkehre europarechtswidrig aus

- Ein Ausschreibungsgewinner muss ein Verfahren für eine **Genehmigung nach § 44 PBefG** durchlaufen und hierbei die „**große Busfachkunde**“ nachweisen
 - Diese Pflicht trifft auch Unternehmen des Gelegenheitsverkehrs, auch wenn Sie bereits über eine Genehmigung zur öffentlichen Personenbeförderung verfügen
 - Es ist aber **keine inhaltliche Rechtfertigung** zu erkennen, warum Betreiber eines ODM-Verkehrs **mit Personenkraftwagen** nach § 44 PBefG über die Qualifikation einer „großen Busfachkunde“ verfügen muss, die für die Personenbeförderung **mit Kraftomnibussen** notwendig ist
 - Die **doppelte Genehmigungspflicht** und das **Erfordernis einer „große Busfachkunde“** hält nach den bisherigen Praxiserfahrungen die Unternehmer des Gelegenheitsverkehrs davon ab, an Ausschreibungen des ÖPNV-Aufgabenträgers teilzunehmen (etwa **100 Tsd. Fahrzeuge** betroffen)
 - Das Erfordernis der doppelten Genehmigungspflicht und der notwendige Nachweis der „großen Busfachkunde“ **verstößt u.E. nach den Maßstäben des EuGH-Urteils „Prestige and Limousine“ vom 08.06.2023 (C-50/21) gegen die europäische Niederlassungsfreiheit**
- Der Bundesgesetzgeber ist deshalb im Rahmen einer Novelle des PBefG bzw. der PBZugV aufgefordert, die Vorschrift des § 44 PBefG europarechtskonform zu gestalten

Das Taxi kann auch in einem liberalisierten Markt der öffentlichen Personenbeförderung eine Zukunft haben

- Gemäß dem EuGH-Urteil „Prestige and Limousine“ darf die öffentliche Hand im Lichte der **europäischen Niederlassungsfreiheit** den Markt des Gelegenheitsverkehr nur aus „**zwingenden Gründen des öffentlichen Gemeinwohls**“ durch Vorschriften einschränken
 - Die z.B. pauschal im PBefG angeordnete Rückkehrpflicht für Mietwagen ist deshalb als rechtlich nicht mehr haltbar anzusehen, zumal die Aussage des BVerfG aus 1960 aufgrund der heutigen digitalen Möglichkeiten heute nicht mehr gilt, dass **nur** **Steuern insbesondere in den Städten den ÖPNV ergänzen können**
 - Damit ist aber insgesamt die **Systematik Steuern und Mietwagen im PBefG** in Frage gestellt
 - Die „Weltmarke Taxi“ ist jedoch ein **öffentlicher Verkehrsdienst mit einer Fülle von Vorschriften zum Wohle der Verbraucher** (Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht, Vorschriften gem. BOKraft und nach § 47 Abs. 3 PBefG); **diese Pflichten haben Mietwagenunternehmen nicht** (nur zivilrechtlicher Vertrag)
 - **Der Wert dieses öffentlichen Verkehrsdienstes „Taxi“** für die Allgemeinheit (Qualität, Verfügbarkeit, Verlässlichkeit, Sicherheit etc.) sollte für die Bürger im Rahmen einer notwendigen Novellierung des PBefG nicht aufgeben werden; in diesem Falle ist gemäß dem o.g. EuGH-Urteil z.B. auch eine **Kontingentierung von Mietwagen** und/oder die **Festsetzung von Mietwagentarifen** europarechtlich grundsätzlich möglich; das Vorrecht der Steuern im „Winke- und Standplatzmarkt“ kann dann in diesem europarechtlichen Kontext grundsätzlich beibehalten werden
- **Der Bundesgesetzgeber ist aufgefordert, den Gelegenheitsverkehr im PBefG unter Beibehaltung des öffentlichen Verkehrsdienstes „Taxi“ europarechtskonform neu zu ordnen**