

# #wirfahren

## Initiative Mietwagen-Services

### Stellungnahme zum Papier „Modernisierung des Personenbeförderungsrecht“ vom 3.6.2020

Hinweis: es liegt keine verlässliche Angabe über den oder die Autoren des Papiers vor. Zahlreiche Medien, allen voran Focus, ARD-Tagesschau und Deutschlandfunk berichteten von einer Einigung auf diese Eckpunkte in den parlamentarischen Gremien des Bundestags.

#### Zu 1. Eindeutige Regelungen der genehmigungsfreien Mitnahme

**#wirfahren sieht keine Notwendigkeit, die geltenden Vorschriften zu verändern.**

#### Zu 2. Einordnung bedarfsgesteuerter Pooling-Dienste des ÖPNV als Linienverkehr

Klar erkennbar ist die Intention, Pooling-Dienste nur den öffentlichen Verkehrsbetrieben zu ermöglichen. Zahlreiche Privilegien wie Investitionen aus staatlichen Haushaltsmitteln (z. B. die jüngst zugesagten EUR 2,5 Mrd. aus dem Konjunkturpaket), ermäßigter Umsatzsteuersatz, Kfz-Steuerbefreiung u.a. fördern, dass attraktive Pooling-Dienste in den kommunalen ÖPNV wandern. Nur wirtschaftlich wenig attraktive Pooling-Dienste bleiben für private Unternehmen übrig (**Aschenputtel-Prinzip**).

Das derzeit geltende PBefG verhindert Pooling-Dienste (vgl. § 49 Abs. 4 PBefG) für Mietwagen. Dabei würden digitale Fahrtenvermittlungssysteme es bereits jetzt zulassen, Fahrtwünsche unterschiedlicher Fahrgäste so zusammenzulegen, dass mehr Mobilität mit weniger Verkehr erreicht wird. Pro Fahrgastkilometer werden weniger Emissionen verursacht. Sozial schwächeren Fahrgästen wird in Stadt und Land die soziale Teilhabe finanziell erleichtert. Zahlreiche EU-Staaten profitieren bereits heute von diesem Angebot.

**#wirfahren fordert die ausdrückliche Erlaubnis zum Angebot von Pooling-Diensten in Mietwagen (bis zu 9 Sitzplätzen).**

#### Zu 3. Genehmigungsfähigkeit von Pooling-Diensten außerhalb des ÖPNV

Formal soll eine Erleichterung für Pooling-Dienste ermöglicht werden. Die genauere Betrachtung der einschränkenden Vorgaben macht jedoch deutlich, dass es den Autoren letztlich um die Verhinderung von Pooling-Diensten außerhalb des ÖPNV geht (**Feigenblatt-Prinzip**).

So soll Pooling eine neue, weitere Verkehrsform im PBefG werden, die den Mietwagen-Unternehmen verschlossen bleibt.

Pooling-Dienste sollen einer obligatorisch zu erreichenden Pooling-Quote unterliegen, deren Höhe ebenfalls die Kommune prohibitiv festlegen darf.

Kommunen wird weiterhin das Recht eingeräumt, Mindestpreise für private Pooling-Dienste festzulegen, die ebenfalls prohibitiv wirken.

Zudem dürfen Kommunen Pooling-Dienste kontingentieren, was faktisch auf eine Zulassungssperre hinausläuft.

**#wirfahren fordert die uneingeschränkte Pooling-Erlaubnis für Mietwagen bis zu 9 Sitzplätzen in Stadt und Land. Zum Schutz des ÖPNV muss der Mindestfahrpreis eines jeden Pooling-Fahrgastes oberhalb des geltenden Einzelfahrscheins in der Gemeinde liegen.**

#### Zu 4. Taxiverkehr

Seit Jahrzehnten ist das Taxigewerbe überreguliert. Daraus entstanden die schlechte Ertragslage, eine durchgängige Innovationsmüdigkeit und vielerorts unverhältnismäßig hohe Fahrpreise.

**#wirfahren unterstützt die Liberalisierung für das Taxigewerbe.**

#### Zu 5. Mietwagenverkehr

Die ökonomisch und ökologisch kontraproduktive Rückkehrpflicht soll bestehen bleiben. Ein zweiter Betriebssitz in flächenmäßig großen Kommunen führt zu Mehrkosten, nicht aber zur dringend nötigen Reduktion von Emissionen im Verkehr. Viele Kommunen werden nicht von dieser Erleichterung Gebrauch machen. Eine unnötige Komplexitätszunahme in der alltäglichen Arbeit der Unternehmer, Fahrer und auch Aufsichtsbehörden ist zu erwarten, da neue Rechtsunsicherheiten und regulatorische Flickenteppiche geschaffen werden. Die prohibitive Intention der Autoren ist nicht zu übersehen.

Wir verzichten auf die erneute Darlegung der Gegenargumente zur auch verfassungsrechtlich bedenklichen Rückkehrpflicht. Wohl kaum ein mündiger Bürger übersieht, dass die Rückkehrpflicht allein der Monopol-Festigung für Taxis zu Lasten von Ökologie und Wettbewerb in der Marktwirtschaft dient.

#wirfahren informiert darüber, dass die Einhaltung oder Nicht-Einhaltung der Rückkehrpflicht von Mietwagen nachhaltig den Rechtsfrieden in Deutschland stört. An jedem Tag verfolgen von den Verbänden angestachelte Taxifahrer Mietwagen in Stadt und Land. Es werden Scheinbestellungen ausgelöst, die Verstöße gegen die Rückkehrpflicht nachweisen sollen. Eigens entwickelte Apps werden verwendet, um Mietwagen zu verfolgen und offensive Gewalt gegen Fahrpersonal und Fahrgäste anzudrohen oder anzuwenden. Taxiverbände verfolgen offensiv das Ziel, am Markt konkurrierende Verkehrsunternehmen zu verdrängen und das unzeitgemäße Taxi-Monopol zu erhalten (**Maschinen-Stürmer-Politik**).

**#wirfahren fordert die Abschaffung der Rückkehrpflicht für Mietwagen.**

#### Zu 6. Mehrfachlizenzen

Eine weitere Komplexitätszunahme der Verkehrsarten und ihrer Bedingungen wirkt sich negativ auf die Wirtschaftlichkeit der gesamten Branche aus. Level-playing-field muss den fairen Wettbewerb zugunsten der Fahrgäste und des Marktes ermöglichen. Die Novellierung des PBefG darf nicht zu einer Zunahme komplexer Strukturen und einem noch weiter zersplitterten Flickenteppich der Regelungen führen.

**#wirfahren fordert, dass transparente und einfache Regelungen aus Sicht der in- und ausländischen Fahrgäste und auch der Fahrer bestehen.**

#### Zu 7. Kennzeichnungspflicht von Taxen, Mietwagen und Pooling-Diensten

**#wirfahren unterstützt eindeutige Kennzeichnungen auch an Mietwagen, sofern sie nicht zur Verwechslung mit Taxis beitragen und Mietwagen ermöglichen, als diskrete Limousinen am Verkehr teilzunehmen.**

#### Zu 8. Verpflichtende Bereitstellung von Mobilitätsdaten

Alle Verkehrsträger des öffentlichen und privaten Verkehrs sind in identischem Umfang verpflichtend einzubeziehen.

**#wirfahren fordert jedoch die strikte Anonymisierung und Aggregation aller Verkehrsdaten, die zur wissenschaftlichen Verwertung an geeignete Organisationen übertragen werden sollen.**

#### Zu 9. Herstellung einer weitgehenden Barrierefreiheit

Gelegenheitsverkehr ist eine Ergänzung zum Linienverkehr. Barrierefreiheit ermöglicht Menschen die Teilhabe am öffentlichen Leben. Gelegenheitsverkehr hat Barrierefreiheit zu fördern.

**#wirfahren stimmt einer bundesweit zu vereinbarenden Quote an barrierefreien Fahrzeugen zu und befürwortet die Schaffung der spezifischen Bestellbarkeit**

#### Zu 10. Stärkung des Klimaschutzes

Klimaschutz ist kein "Nice-to-Have". Die Förderung emissionsarmer und örtlich emissionsfreier Fahrzeuge ist sinnvoll und zeitgemäß. Regelungen wie die Rückkehrpflicht verhindern aktuell einen Einsatz von Elektroautos in großem Umfang durch deren beschränkte Reichweiten.

**#wirfahren weist darauf hin, dass die ersatzlose Abschaffung der Rückkehrpflicht einen signifikanten Beitrag zum Klimaschutz leisten wird.**

#### 11. Genehmigungspflicht der digitalen Vermittlung

Erneut ist die prohibitive Absicht der Autoren sichtbar. Eine Genehmigungspflicht für digitale Vermittler kann durch restriktive Inhalte oder die regionale Auslegung der Vorschriften leicht zum Marktaustritt bzw. zur unüberwindlichen Markteintrittsbarriere führen. Es ist zudem ein unverhältnismäßiger Bürokratieaufwand für Behörden und Unternehmen zu befürchten. Auch wird eine Wettbewerbsungleichheit zu analogen Vermittlern geschaffen.

**#wirfahren fordert: keine Gängelung für digitale Fahrtenvermittler, freier Markt für digitale Vermittler**

Thomas Mohnke, Sprecher #wirfahren, 9.6.2020