



Deutscher Bundestag
Petitionsausschuss

Herrn
Jörg Mitzlaff
Greifswalder Str. 4
10405 Berlin

Berlin, 13. Mai 2022
Bezug: Mein Schreiben vom
1. Februar 2022
Anlagen: 1

Referat Pet 1
BMDV, BMI, BMWK, BMWSB

Frau Reuther
Platz der Republik 1
11011 Berlin
Telefon: +49 30 227-35064
Fax: +49 30 227-30057
vorzimmer.pet1@bundestag.de

Pet 1-20-12-980-002594 (Bitte bei allen Zuschriften angeben)

Sehr geehrter Herr Mitzlaff,

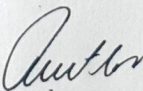
der Ausschussdienst, dem die Ausarbeitung von Vorschlägen für den Petitionsausschuss obliegt, hat das von Ihnen vorgetragene Anliegen geprüft und in diese Prüfung die beigefügte Stellungnahme einbezogen.

Nach Prüfung aller Gesichtspunkte kommt der Ausschussdienst zu dem Ergebnis, dass Ihre Petition nicht den gewünschten Erfolg haben wird.

Einwendungen gegen diese Bewertung können Sie innerhalb von sechs Wochen mitteilen. Nach Ablauf dieser Zeit wird den Abgeordneten des Petitionsausschusses vorgeschlagen, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil Ihrem Anliegen nicht entsprochen werden kann. Folgen der Ausschuss und das Plenum des Deutschen Bundestages diesem Vorschlag, erhalten Sie keine weitere Nachricht.

Mit freundlichen Grüßen

im Auftrag


Reuther

Der Petent fordert eine gesetzliche Einordnung von Taxis als ÖPNV. Zur Begründung führt er im Wesentlichen an, dass ein flächendeckender, erschwinglicher Taxiverkehr nur durch einen Schutz vor anderen Fahrdiensten, wie etwa Uber, und durch Subventionen in ländlichen Räumen möglich sei. Denn andere Fahrdienstleister könnten sich nur die „Rosinen herauspicken“ und Fahrpreise an die Nachfrage koppeln. Ein Bedürfnis für eine Subvention ergebe sich auch daraus, dass im ländlichen Bereich gerade in den Randzeiten Bereitschaftskosten nicht durch ausreichende Nachfrage gedeckt werden könnten.

Die Annahme des Petenten, dass es zur Bereitstellung eines flächendeckenden und preislich erschwinglichen Taxiverkehrs einer gesetzlichen Einordnung des Verkehrs mit Taxen als ÖPNV bedarf, geht fehl. Dies bereits deshalb, weil sich aus einer solchen bundesrechtlichen Änderung der angestrebte Schutz vor anderen Fahrdiensten, wie etwa Uber, nicht ergeben würde. Denn angesichts unterschiedlicher Charakteristik und Aufgabenstellung des Linienverkehrs, dem der ÖPNV überwiegend zuzuordnen ist, und des Taxis, das grundsätzlich eine Form des Gelegenheitsverkehrs darstellt, existieren keine besonderen Vorschriften zum Schutz des ÖPNV vor Gelegenheitsverkehren. Davon abgesehen unterliegen andere Fahrdienstleister, die im Gegensatz zum Verkehr mit Taxen grundsätzlich nicht der personenbeförderungsrechtlichen Beförderungs- und Tarifpflicht unterfallen, zur Abgrenzung vom Verkehr mit Taxen anderen Berufsausübungsregelungen. So ist es Taxis vorbehalten, sich an behördlich zugelassenen Stellen in der Betriebsitzgemeinde für Fahrgäste bereitzuhalten. Dies schließt insbesondere auch lukrative bzw. nachfrageintensive Orte wie Innenstädte, Bahnhöfe und Flughäfen ein. Demgegenüber dürfen Mietwagen i.S.d. § 49 Abs. 4 PBefG Aufträge grundsätzlich nur vom Betriebsitz ausführen und müssen an diesen nach Auftragsdurchführung zurückkehren. Soweit der Petent mangelnde Kostendeckung im ländlichen Bereich durch Bereitschaftszeiten zu nachfrageschwachen Randzeiten anführt, wird darauf hingewiesen, dass diesen Umständen bereits durch die Gestaltung der Taxitarife (§ 51 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)) sowie des Umfangs der Betriebspflicht (§ 47 Abs. 3 PBefG) Rechnung durch die Länder getragen werden kann.

Im Hinblick auf eine Finanzierung von Taxiverkehren wird darauf hingewiesen, dass mit Artikel 2 des Gesetzes zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16. April 2021 dem § 2 des Regionalisierungsgesetzes vom 27. Dezember 1993 folgender Satz angefügt wurde: „Der Verkehr mit Taxen ist öffentlicher Personennahverkehr im Sinne dieses Gesetzes, wenn er die in

Satz 1 genannte Verkehrsnachfrage zur Beseitigung einer räumlichen oder zeitlichen Unterversorgung befriedigt.“ Die Begründung zu dieser Gesetzesänderung führt ausdrücklich aus, dass, „um auch in ländlichen Regionen oder städtischen Randlagen, die generell oder tageszeitlich bedingt mit Angeboten des Öffentlichen Personennahverkehrs unterversorgt sind, Mobilität für die Bevölkerung zu ermöglichen oder zu verbessern, [...] verstärkt Taxenverkehre zum Einsatz kommen und auf Grundlage des Regionalisierungsgesetzes (RegG) mit Regionalisierungsmitteln finanziert werden [sollen]“. Den Ländern, die für die Organisation und Finanzierung des ÖPNV zuständig sind, steht eine Förderung des Verkehrs mit Taxen damit bereits offen. Weitere Finanzierungsmöglichkeiten könnten durch Landesrecht geschaffen werden, ohne dass es hierfür der vom Petenten geforderten bundesrechtlichen Änderung bedürfte.

Vor diesem Hintergrund wird eine allgemeine Einordnung des Verkehrs mit Taxen als ÖPNV nicht befürwortet.