



Behörde für Verkehr und
Mobilitätswende
Verkehrsgewerbeaufsicht
Omnibusverkehr
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

(040) 226 226 228
Fax: (040) 226 226 229
info@lpvg-hh.de
www.lpvg-hh.de

Hamburg, 07.05.2025

**Stellungnahme zum Antrag auf Eteilung einer Genehmigung für einen
Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG durch die Fimen Hansataxi und Freenow
Az.: AR 221/ÖV31-25**

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend nehmen wir Stellung zum Antrag der Firmen Freenow und Hansataxi auf
Genehmigung eines Linienbedarfsverkehrs.

Als Gewerbeverband der vorwiegend die Interessen alleinfahrender Taxenunternehmerinnen und -unternehmer und kleiner Mehrwagenunternehmen vertritt, sehen wir den Antrag der Firmen Hansataxi und Freenow als Angriff auf die Geschäftsgrundlage vieler kleiner Taxenunternehmen. Der Genehmigungsantrag nach § 44 PBefG zielt gerade auf den originären Tätigkeitsbereich unabhängiger Taxenbetriebe ab und ist geeignet, bestehende, langjährig zuverlässig funktionierende Mobilitätsstrukturen zu zerstören und damit dem Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung eher zu schaden und die Existenzgrundlage unserer Mitgliedsbetriebe zu gefährden. Wenn es einzelnen Firmen erlaubt wird, unter dem Etikett anderer Verkehrsformen einen taxiähnlichen Personenverkehr zu Dumpingpreisen zu simulieren, wird die hohe Verfügbarkeit von Taxen in unmittelbarer Bahnhofsnähe nicht mehr zu halten sein. Viele Kleinbetriebe sind bereits jetzt finanziell am Limit und kaum in der Lage, weitere Einnahmeausfälle zu kompensieren.

Ich möchte nun erläutern, was aus unserer Sicht dagegen spricht, die beantragte Genehmigung zu erteilen:

.. / 2

- Die Aussage, dass in den betreffenden Randgebieten ein erhebliches Mobilitätsbedürfnis besteht, ist eher eine naheliegende Vermutung, die aber nichts darüber aussagt, ob es an der Fähigkeit des Taxengewerbes mangelt, dieses Bedürfnis zu befriedigen. Unserer Erfahrung nach gibt es genug freie Taxen, um das Mobilitätsbedürfnis zeitnah zu befriedigen. Der geltende Tarif stellt das Minimum der Einnahmen dar, zu dem ein solches Angebot mit hoher Verfügbarkeit wirtschaftlich realisierbar ist.
- Das im Antrag skizzierte Geschäftsmodell ist kein Linienverkehr, sondern ein klassischer Taxiverkehr zu Dumpingpreisen. Der Verkehr zwischen Privatadressen und Bahnhöfen ist eindeutig dem Gelegenheitsverkehr mit Taxen zuzuordnen. Diese Tatsache ändert auch kein Pauschalpreis. Im Gegensatz dazu ist der Linienverkehr nach § 44 PbefG ein Verkehr, der zwischen festen Ein- und Ausstiegspunkten durchgeführt wird. Schon die Tatsache, dass die meisten Bahnhöfe über direkt angeschlossene Taxistandplätze verfügen, macht deutlich, dass die Beförderung von Fahrgästen auf der „letzten Meile“ zu den originären Aufgaben des Taxigewerbes gehört. Zur Aufrechterhaltung seiner Funktionsfähigkeit muss das klassische Taxigewerbe als Ergänzung zum ÖPNV vor unlauterem Wettbewerb geschützt werden.
- Dem Angebot fehlt eine nachhaltige betriebswirtschaftliche Perspektive. Freenow gehört anscheinend laut Presseberichten seit kurzem zum US-Konzern Lyft, der wie sein Konkurrent Uber weltweit mit massivem Kapitaleinsatz das regionale Kleingewerbe angreift. Gewachsene regionale Strukturen sind in der Regel auf eigenwirtschaftliches Arbeiten angewiesen und somit außerstande, solchen Dumpingangeboten zu trotzen. Eine Zerstörung regionaler Strukturen, durch global agierende US-Großkonzerne dient mutmaßlich selten dem lokalen Umfeld und erhöht die Gefahr der Entstehung von Monopolen und Oligopolen. Kleinbetriebe sind auf alle verfügbaren Einnahmequellen angewiesen. Der Fortfall weiterer Einnahmequellen wird sich schwer kompensieren lassen, so dass auch die Verfügbarkeit für die Kundschaft geschwächt wird.
- Freenow und Hansataxi beantragen offensichtlich eine Konzession, ohne über eigene Fahrzeuge zu verfügen. Offenbar sollen ausschließlich nicht näher spezifizierte Subunternehmen eingesetzt werden. Zwar ist an einer Stelle davon die Rede, dass „befördernde Taxiunternehmen“ keine eigenen Anträge nach §44 stellen müssen. Es wird aber nicht ausgeschlossen, dass auch andere Subunternehmen beauftragt werden. Entgegen der Behauptung im Antrag, dass die beiden Firmen gleichzeitig Vermittler und Genehmigungsinhaber seien, vermuten wir, dass die Subunternehmen lediglich Auftragnehmer der antragstellenden Firmen sein können, die – sofern sie Taxenunternehmer sind - nach dem geltenden Tarif zu bezahlen wären. Vermitteln kann man einen Auftrag nur an einen Vertragspartner, der die rechtlichen Anforderungen erfüllt. Sollte es wider Erwarten möglich sein, die Genehmigung temporär zu übertragen, wäre das eine Mischkonzessionierung, die unseres Wissens zufolge in Hamburg nicht erlaubt ist.
- Auch die Tatsache, dass das Angebot über dieselbe Smartphone-App wie die Beförderung mit Taxen angeboten werden soll, unterstreicht die mangelhafte Abgrenzung zum Taxenverkehr. Eine „optische Trennung“ zwischen Taxen und im Rahmen des Antrags eingesetzten Fahrzeugen, ausgerechnet durch „alternative Taxischilder“ kaschiert kaum

den von uns vermuteten Zweck der Aktion: Es scheint sich vor allem um eine Werbeaktion zu handeln, die Kundinnen und Kunden aus den Elbvororten zur Installation der App animieren soll, in der Hoffnung, dass diese dann auch ihre Taxenbestellungen über die Apps der antragstellenden Unternehmen realisieren. Ein App-Zwang erscheint uns aus datenschutzrechtlicher Sicht ungünstig und birgt die Gefahr der Ausgrenzung bestimmter Bevölkerungsschichten.

- Lokal emissionsfreie Fahrzeuge gibt es nicht, da Fahrzeuge, sofern sie Räder haben, im Betrieb Reifen- und Bremsabrieb erzeugen. Diese Feinstaubemissionen schließen die Bezeichnung „emissionsfrei“ aus. Durch die weit fortgeschrittene Filtertechnik moderner Diesel- oder Hybridfahrzeuge ist bei Elektrofahrzeugen aufgrund des höheren Gewichts mit höheren Feinstaubemissionen zu rechnen. Die NOx-Emissionen von Fahrzeugen, die im optimalen Temperaturbereich betrieben werden, wie z.B. Taxis, sind in den letzten Jahren stark gesunken. Insofern entspricht die behauptete Emissionsfreiheit der eingesetzten Fahrzeuge nicht der Realität.

Eine Genehmigung des Antrages birgt, unserer Einschätzung nach, die Gefahr, dass langjährig zuverlässig funktionierende Mobilitätsstrukturen zerstört werden könnten. Insbesondere die Entwicklung bei Online-Plattformen und EDV Dienstleistung zeigt, dass der Übergang der Kontrolle über wichtige regionale Dienstleistungen, die die Daseinsvorsorge der Bevölkerung tangieren an internationale Großkonzern schwer zu beeinflussende negative Folgen haben können.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Sven Althorn', with a stylized, flowing script.

Sven Althorn