

Tilman Kluge
Steinhohlstrasse 11a
Bad Homburg
61352
GER

per Mail an mitreden@stadt-frankfurt.de , info.amt01@stadt-frankfurt.de

postalisch als Schriftsatz (Schriftlichkeitserfordernis nMv Art. 17 GG) an

**Magistrat der Stadt Frankfurt am Main, Stabsstelle Bürger:innenbeteiligung, Braubachstraße 30-32, 60311 Frankfurt am Main u.
Büro der Stadtverordnetenversammlung, Bethmannstraße 3, 60311 Frankfurt am Main**

im folgenden "Stadt Frankfurt"

Petition nMv Art. 17 GG an Magistrat und Stadtverordnetenversammlung der Stadt Frankfurt/M. zu

Preisbildung und Überwachung des Taxi- und Mietwagenbetriebes in Frankfurt/M.

I Vorbemerkung

Es ist seitens des Petenten nichts dagegen einzuwenden, daß im Interesse der Steigerung der Angebotsvielfalt die individuell orientierte Personenbeförderung per Taxi- oder anderweitig organisierter Mietwagen-Angebote in möglichst facettenreicher Konkurrenz stattfindet.

II Petitum

Die Stadt Frankfurt möge dafür Sorge tragen, daß

1. daß für "klassische" Taxis einerseits und Mietwagen (u. dergl.) andererseits insgesamt die gleichen

a. finanziellen Grundvoraussetzungen

b. Mindestanforderungen

jew. an Überwachung, Betrieb und Personal herbeigeführt werden,

2. das Stadtrecht Frankfurt in eigener Zuständigkeit der Stadt

b. und die Rechtslage von EU, Land und Bund von der jew. zuständigen Legislativorganen nach entsprechender Einlassung der Stadt Frankfurt, die das Petitum begleitend an die jew. zuständigen anderen Stellen weiterleiten möge,

jew. iSd Petittums geändert/angepasst wird.

III Gründe / Erläuterungen

zu I Angebotsvielfalt

Die auf der Grundlage marktwirtschaftlichen und sozialverträglicher Angebotsvielfalt zu erfolgende Fahrpreisbildung pervertiert dann die Idee der Sozialen Marktwirtschaft, wenn durch Benachteiligung eines Teils der Wettbewerber durch öffentlich rechtliche Intervention

a. deren Gelderwerb zum einen (im Vergleich zur Mitbewerbern) durch eine Mindestpreisfestlegung (aktuell EUR 2,40) wettbewerbshemmend sozial unverträglich beeinflusst

b. und zum anderen der „klassische Wettbewerbsgedanke“ von Amtes wegen wesentlich in Frage gestellt werden.

Vielmehr müssen die Einnahmen nach dem mikroökonomischen Optimierungsgrundsatz "Zahl-der-Leistungseinheiten (n_{LE})' x 'Fahrpreis-pro-LE'" maximiert werden könn(t)en, wobei (n_{LE}) durch die Nachfrage nach den jew. Angeboten bestimmt werden.

zu II.1a Finanzen

Die aktuelle Regelung ermöglicht Dumpingpreise seitens derjenigen Wettbewerber, die keiner Mindestpreisfestsetzung unterliegen. Insoweit wäre die Aufrechterhaltung eines Mindestpreises für Taxis nicht z.B. an Gutachten über Kundenwanderungen v. Taxi auf Konkurrenten (u.v.m.) zu orientieren, sondern deshalb abzulehnen, weil sie den Wettbewerb dem Grunde nach verzerrt und mangels ihrer zwingenden Notwendigkeit einen Beitrag zur Bürokratie insgesamt darstellt.

Dementgegen ist daher eine Fahrtarifbildung für alle Beteiligten gleich anzusetzen, d.h., daß entweder die Stadt den Tarif für alle Beteiligten vorgibt oder die Fahrpreisbildung für alle Beteiligten freigibt.

Es besteht eine wirtschaftliche Benachteiligung derer, deren Tarif von der Stadt bestimmt wird (ohne daß im übrigen eine Beteiligung der Stadt als Teilhaberin, Aktionärin o.ä. vorläge).

zu II.1.b Betriebsvoraussetzungen

Es wäre v.a. unter dem Aspekt "Sicherheit" nicht nachvollziehbar, wenn

aa. fachliche und gesundheitliche Anforderungen an Fahrer

ab. und technische Anforderungen an die Fahrzeuge

nicht einheitlich festgelegt und

b) die Überwachung zu aa. und ab. in Planung und Durchführung nicht einheitlich stringent (sowie ggf. nur auf Neuwagenzulassungen oder als Reaktion auf Anzeigen von Mißständen) angelegt

wären

zu II.2 Rechtliche Intervention

Der Petent schließt nicht aus, daß das Petikum ggf. nicht gänzlich ohne Änderung der rechtlichen Grundlagen umgesetzt werden kann.

Bad Homburg am 25.6.2025



(Tilman Kluge)