

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Klaus Brähmig, Klaus Hofbauer, Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Renate Blank, Georg Brunnhuber, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Hubert Deittert, Anke Eymer (Lübeck), Dr. Hans Georg Faust, Enak Ferlemann, Herbert Frankenhauser, Dr. Michael Fuchs, Peter Götz, Ernst Hinsken, Klaus Hofbauer, Volker Kauder, Jürgen Klimke, Norbert Königshofen, Werner Kuhn (Zingst), Peter Letzgus, Eduard Lintner, Maria Michalk, Klaus Minkel, Bernward Müller (Gera), Günter Nooke, Christa Reichard (Dresden), Anita Schäfer (Saalstadt), Wilhelm Josef Sebastian, Bernhard Schulte-Drüggelte, Kurt Segner, Johannes Singhammer, Gero Storjohann, Lena Strothmann, Edeltraut Töpfer, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter und der Fraktion der CDU/CSU

Rahmenbedingungen für das deutsche Taxi- und Mietwagengewerbe

Das Taxi ist unbestritten ein wichtiger und unverzichtbarer Teil des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Als einziges Verkehrsmittel im Tür-zu-Tür-Verkehr steht es der Bevölkerung an 365 Tagen rund um die Uhr zur Verfügung und erhält dabei keinerlei staatliche Unterstützung. Für Millionen alte und behinderte Menschen ist das Taxi das wichtigste Verkehrsmittel, um ihre Mobilität aufrechtzuerhalten. Auch für den Tourismusstandort Deutschland ist das Taxi ein wichtiger Leistungsträger. Insbesondere für Besucher aus dem Ausland ist der Taxifahrer der erste Kontakt, der einen wichtigen Beitrag dazu leistet, ob Deutschland als attraktives und gastfreundliches Reiseland empfunden wird.

Die seit Jahren anhaltende Wirtschaftskrise, die ständig steigende Zahl der Arbeitslosen, die Verunsicherung der Bürger durch die Wirtschaftspolitik der Bundesregierung sowie die rückläufigen Gästezahlen und Übernachtungszahlen im Gastgewerbe haben zu einem dramatischen Rückgang der Fahrgastzahlen im Taxiverkehr geführt. Der Umsatz eines Taxis liegt mancherorts heute pro Stunde Einsatzzeit oft unter 10 Euro. Gleichzeitig sind die fixen und variablen Kosten wie beispielsweise Eichgebühren, die Ökosteuer und Kraftstoffpreise in den vergangenen Jahren in die Höhe geschneit. Mittlerweile gehören Schichten von 12 bis 14 Stunden für Taxiunternehmer und angestellte Taxifahrer zum Normalpensum. Sinkende Unternehmensgewinne und sinkende Löhne bei stetig steigender Arbeitszeit sorgen auf der Unternehmerseite für einen zunehmend überalterten Fuhrpark und auf Seiten des Fahrpersonals für mangelnde Freundlichkeit gegenüber dem Fahrgast.

Beispielsweise kommt die Untersuchung „Gutachten gemäß § 13 (4) PBefG über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt Essen“ der Stadt Essen vom Mai 2003 zu dem Schluss, dass in der Stadt Essen die Funktionsfähig-

keit des Taxigewerbes nicht mehr gegeben ist und die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zudem viele Unternehmer in die Illegalität abdriften lassen.

Die „Sondererhebung zu Taxen- und Mietwagenverkehr“ vom 1. März 2000 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) gibt deutlichen Aufschluss darüber, dass die Abwanderung der Kunden und der Unternehmer in den Mietwagenbereich bereits gravierende Ausmaße angenommen hat. Der Bestand genehmigter Taxen und Mietwagen in Deutschland stieg im Zeitraum vom 1. März 1996 bis zum Stichtag der Erhebung von 74 853 um 6,57 % auf 79 774 Fahrzeuge. Während beim Taxenverkehr nur ein geringer Zuwachs von 692 Fahrzeugen (1,32 %) zu verzeichnen war, gab es eine ausgeprägte Zunahme beim Taxen- und Mietwagenverkehr mit Mischkonzessionen von 7,61 %. Beim reinen Mietwagenverkehr gab es einen deutlichen Anstieg um 20,93 % oder 3 953 Fahrzeuge.

Hinzu kommt, dass das Taxigewerbe durch einen über 40 Jahre alten, starren und längst nicht mehr in allen Bereichen zeitgemäßen Ordnungsrahmen gebunden ist. Die Bestimmungen im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) bedürfen daher einer längst überfälligen Überarbeitung.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist nach Ansicht der Bundesregierung, das Taxi ein fester Bestandteil des ÖPNV, und wenn nein, warum nicht?
2. Gibt es Überlegungen seitens der Bundesregierung, dem Taxigewerbe angesichts der wirtschaftlichen Lage den gleichen Nachlass bei der Ökosteuer zu gewähren wie den konkurrierenden Verkehrsmitteln Bus und Bahn, und wenn nein, warum nicht?
3. Wie bewertet die Bundesregierung die Kritik aus dem Taxigewerbe, dass § 2 Abs. 3 PBefG die unternehmerische Freiheit unzulässig einengt, da durch diese Bestimmung Unternehmensverkleinerungen unnötig erschwert werden?
4. Beabsichtigt die Bundesregierung, § 2 Abs. 3 PBefG so zu ändern, dass Mehrwagenunternehmer nicht mehr gezwungen sind, ihren ganzen Betrieb zu veräußern, sondern die Möglichkeit haben, ihren Betrieb durch die Übertragung einzelner Genehmigungen zu verkleinern, und wenn nein, warum nicht?
5. Was beabsichtigt die Bundesregierung gegen illegale Beschäftigung im Taxi- und Mietwagengewerbe und gegen illegale Personenbeförderer zu unternehmen?
6. Wie steht die Bundesregierung Forderungen gegenüber, einen Personenbeförderungsschein (P-Schein) einzuführen, der auf der Vorderseite das obligatorische Lichtbild, den Namen und Vornamen des Fahrers sowie die Nummer des P-Scheins mit Gültigkeitsdauer ausweist?
7. Gibt es seitens der Bundesregierung Überlegungen, die Rückseite des P-Scheins um Angaben zum Arbeitgeber, den Sozialversicherungsträgern (Rentenversicherung, Krankenkasse, Berufsgenossenschaft) und die Personalausweisnummer zu ergänzen?
8. Beabsichtigt die Bundesregierung, gesetzliche Grundlagen dafür zu schaffen, dass die Vorderseite des neuen P-Scheins vorne am Armaturenbrett für jeden Fahrgast sichtbar anzubringen ist?

9. Beabsichtigt die Bundesregierung eine gesetzliche Regelung auf den Weg zu bringen, die festlegt, dass Taxiunternehmer ab der 2. Taxikonzession mindestens einen sozialversicherungspflichtig fest angestellten Fahrer nachweisen müssen, und wenn nein, warum nicht?
10. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung nach Einführung eines gesonderten Kennzeichens für alle Taxen und Mietwagen, dass neben der Kennung für die Stadt bzw. den Landkreis, die Konzessionsnummer enthält und mit einer Buchstabenkennung eine Unterscheidung für Taxis und Mietwagen vornimmt?
11. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die Genehmigungsbehörden z. B. in Berlin und Hamburg seit Jahren, trotz eines gravierenden Überangebotes, weitere Taxikonzessionen erteilen, nur weil sie auf Grund des jetzt gültigen § 13 Abs. 4 PBefG keine Möglichkeit sehen, Anträge auf Neuerteilungen abzulehnen?
12. Wie bewertet die Bundesregierung das Gutachten der Stadt Essen über die Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes in der Stadt vom Mai 2003, insbesondere im Hinblick auf den Vorschlag, dass eine deutliche Reduzierung der Konzessionen zur Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit des Taxigewerbes führen würde?
13. Beabsichtigt die Bundesregierung, durch eine Novellierung des § 13 Abs. 4 PBefG dazu beizutragen, dass nur dann neue Konzessionen erteilt werden können, wenn die Beförderungsnachfrage durch das bestehende örtliche Taxigewerbe nachweislich nicht erfüllt werden kann?
14. Gibt es Überlegungen seitens der Bundesregierung, bei einer Novellierung des § 13 Abs. 4 PBefG auch die Zahl der Mietwagen mit einzubeziehen, um eine Flucht von Taxiunternehmen ins Mietwagengewerbe zu verhindern, und welche Argumente sprechen dafür beziehungsweise dagegen?
15. Wie beurteilt die Bundesregierung Aussagen aus Kreisen des Taxigewerbes, dass in den Städten, in denen mit Taxikonzessionen gehandelt wird, in vielen Fällen neue Konzessionen nur beantragt werden, um diese nach Ablauf der Sperrfrist gewinnbringend zu veräußern, und welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, diesen Konzessionshandel einzudämmen?
16. Beabsichtigt die Bundesregierung im PBefG eine Regelung zu verankern, die Altunternehmern bei Betriebsaufgabe eine Übertragung der Taxikonzession erlaubt, und wie könnte diese – insbesondere im Hinblick auf den Personenkreis – ausgestaltet werden?
17. Beabsichtigt die Bundesregierung, § 16 Abs. 3 PBefG so zu ändern, dass Unternehmern die Wiedererteilung der Konzession unbefristet bis auf Widerruf erteilt wird, wenn keine Zweifel an der Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit des Taxi- oder Mietwagenunternehmers der Genehmigungsbehörde bekannt werden, und wenn nein, warum nicht?
18. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass Taxiunternehmen nur an einem einzigen Ort Taxikonzessionen betreiben dürfen, oder befürwortet sie die unternehmerische Initiative von Taxiunternehmen, auch an mehreren Betriebsstätten ihr Gewerbe zu betreiben?
19. Ist der Bundesregierung bekannt, dass von manchen Genehmigungsbehörden die Regelung des § 26 Nr. 2 PBefG in der Weise ausgelegt wird, dass es Taxiunternehmern grundsätzlich verwehrt sein soll, in verschiedenen Betriebsitzgemeinden Taxigenehmigungen zu betreiben, und beabsichtigt die Bundesregierung eine gesetzliche Klarstellung zu veranlassen, damit diese bisher unterschiedliche Auslegung des § 26 Abs. 2 PBefG in Zukunft bundesweit einheitlich geregelt wird?

20. Wie steht die Bundesregierung Forderungen gegenüber, dem Taxigewerbe in Zukunft die Möglichkeit einzuräumen, Shuttledienste mit sitzplatz-bezogenen Fahrpreisen anzubieten, und sieht die Bundesregierung hierin eine Möglichkeit die Kosten für die Verbraucher zu senken und den Unternehmern neue Einnahmequellen zu erschließen?
21. Beabsichtigt die Bundesregierung, § 51 PBefG dahin gehend zu ergänzen, dass die Genehmigungsbehörde über Anträge auf Änderung der Beförderungstarife im Taxiverkehr innerhalb einer angemessenen, gesetzlich bestimmten Zeit entscheiden muss, und welchen Zeitraum zwischen dem Antrag auf Änderung der Beförderungstarife und einer abschließenden Entscheidung hält die Bundesregierung für angemessen?
22. Gibt es seitens der Bundesregierung die Absicht, in § 25 Abs. 2 der BOKraft das GPS-Notrufsystem auf Betriebsfunkbasis als eine Alternative für die bisherige Alarmanlage aufzunehmen, und wenn nein, warum nicht?
23. Welche Auffassung vertritt die Bundesregierung zur Farbfestlegung von Taxifahrzeugen in § 26 Abs. 1 Ziff. 2 BOKraft?
24. Wie bewertet die Bundesregierung den wissenschaftlich begleiteten Feldversuch des Landes Baden-Württemberg bezüglich der Farbfreigabe für Taxis?
25. Plant die Bundesregierung den § 26 Abs. 3 und 4 BOKraft dahin gehend zu novellieren, dass den Taxiunternehmen, abgesehen von politischer und religiöser Werbung, Eigenwerbung und Fremdwerbung erlaubt wird, und wenn nein, warum nicht?
26. Beabsichtigt die Bundesregierung, angesichts der Umstellung von mechanischen auf elektronische Taxameter/Wegstreckenzähler, auf die über § 28 BOKraft in Zusammenhang mit § 1 Nr. 3 des Eichgesetzes vorgeschriebene jährliche Eichpflicht für Taxameter zu verzichten, und wenn nein, warum nicht?
27. Gibt es Überlegungen im Hinblick auf Frage 26 eine Verpflichtung zur Eichung der Taxameter/Wegstreckenzähler lediglich bei Inbetriebnahme eines Fahrzeugs als Taxi oder Mietwagen, bei Reparaturen an den Geräten oder bei Tarifierhöhungen festzuschreiben, und wenn nein, warum nicht?
28. Gibt es seitens der Bundesregierung Überlegungen, Taxiunternehmer mit weniger als 10 Fahrzeugen von der Untersuchung durch den Arbeitsmedizinischen und Sicherheitstechnischen Dienst (ASD-VO) zu befreien, und wenn nein, warum nicht?
29. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die Zugangsregelungen zum Taxi- und Mietwagengewerbe dahin gehend zu modifizieren, dass Taxifahrer eine Ausbildung durchlaufen und damit Taxifahrer/in als Berufsbild anerkannt wird, und wird dies beabsichtigt?
30. Beabsichtigt die Bundesregierung eine Mindestbreite für Taxistandplätze von 2,50 m einzuführen, um so zur Erhöhung der Sicherheit von Taxifahrern, Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern beizutragen, und wenn nein, warum nicht?
31. Ist es richtig, dass die Freistellungsverordnung (FreistellungsVO) im PBefG ursprünglich nur geringfügige Personenbeförderungen wie z. B. die Beförderung von Mitarbeitern zu Baustellen oder die Beförderung von Schülern zur und von der Schule von den strengen Bestimmungen des PBefG und der BOKraft befreien wollte, und wie steht die Bundesregierung dazu, dass diese Regelungen der FreistellungsVO immer stärker ausgeweitet werden und zunehmend Kinder, Schüler, Behinderte und Kranke

von Fahrern ohne P-Schein mit Fahrzeugen, die nicht den Versicherungsvorschriften zur Personenbeförderung entsprechen, befördert werden?

32. Mit welcher Zielrichtung beabsichtigt die Bundesregierung – im Hinblick auf Frage 31 – die FreistellungsVO zu novellieren, beziehungsweise aus welchen Gründen nimmt die Bundesregierung hiervon Abstand?

Berlin, den 11. November 2003

Klaus Brähmig
Klaus Hofbauer
Dirk Fischer (Hamburg)
Eduard Oswald
Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Renate Blank
Georg Brunnhuber
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Hubert Deittert
Anke Eymer (Lübeck)
Dr. Hans Georg Faust
Enak Ferlemann
Herbert Frankenhauser
Dr. Michael Fuchs
Peter Götz
Ernst Hinsken
Klaus Hofbauer
Volker Kauder
Jürgen Klimke
Norbert Königshofen
Werner Kuhn (Zingst)
Peter Letzgus
Eduard Lintner
Maria Michalk
Klaus Minkel
Bernward Müller (Gera)
Günter Nooke
Christa Reichard (Dresden)
Anita Schäfer (Saalstadt)
Wilhelm Josef Sebastian
Bernhard Schulte-Drüggelte
Kurt Segner
Johannes Singhammer
Gero Storjohann
Lena Strothmann
Edeltraut Töpfer
Volkmar Uwe Vogel
Gerhard Wächter
Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion

