

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Patrick Döring, Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/4468 –**

### **Entwicklung der Rahmenbedingungen des Taxi- und Mietwagengewerbes**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Das Taxi ist unbestritten ein wichtiger und unverzichtbarer Teil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Als einziges öffentliches Verkehrsmittel im Tür-zu-Tür-Verkehr steht es der Bevölkerung an 365 Tagen im Jahr 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 aufrecht zu erhalten. 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 jahrelange Wirtschaftskrise hat auch zu einem dramatischen Rückgang der Fahrgastzahlen im Taxigewerbe geführt. Der Umsatz eines Taxis liegt mancherorts heute pro Stunde Einsatzzeit unter 10 Euro. Gleichzeitig sind die fixen und variablen Kosten, wie beispielsweise Eichgebühren, die Ökosteuer und Kraftstoffpreise, in den vergangenen Jahren in die Höhe geschossen. Mittlerweile gehören Schichten von 12 bis 14 Stunden für Taxiunternehmer und angestellte Taxifahrer zum Normalpensum. Sinkende Unternehmensgewinne und sinkende Löhne bei steigender Arbeitszeit sorgen auf der Unternehmerseite für einen zunehmend überalterten Fuhrpark und auf Seiten des Fahrpersonals für Unzufriedenheit.

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

Die Folgen dieser Entwicklung werden durch die Sondererhebung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) erfasst: Die Anzahl der Taxen in Deutschland ging in den Jahren 2000 bis 2004 deutlich um 5,67 Prozent zurück. Auch die Zahl der Unternehmen sinkt kontinuierlich (seit 1992 von 32 500 auf 22 882 in 2004), ebenso wie die Zahl der beförderten

Personen (von 465 Millionen (2000) auf 365 Millionen (2005)) und der gefahrenen Personenkilometer (von 3,08 Milliarden (2000) auf 2,43 Milliarden (2005)).

1. Kann nach Ansicht der Bundesregierung das Taxi unter den jetzigen Rahmenbedingungen ein fester Bestandteil des ÖPNV bleiben, und wie begründet die Bundesregierung ihre Ansicht?

Nicht jeder Taxiverkehr ist öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV). Nach § 8 Abs. 2 i. V. m. § 8 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) handelt es sich beim Verkehr mit Taxen oder Mietwagen vielmehr nur dann um ÖPNV, wenn der Liniennahverkehr mit Straßenbahnen, O-Bussen oder Bussen ersetzt, ergänzt oder verdichtet wird.

Beispiele für den Ersatz von Linienverkehr sind etwa folgende flexible Sonderformen: Linien-Taxi, Anschluss-Linien-Taxi, Abruf-Linien-Taxi und Veranstaltungs-Sammeltaxi. Für die Ergänzung des Linienverkehrs sind das Anruf-Sammeltaxi, das Frauen-Nachttaxi und der Taxi-Ruf-Service zu nennen.

Da der Bedarf an vorgenannten Verkehren fortbesteht, hat die Bundesregierung keine Zweifel daran, dass das Taxi in diesem Rahmen auch zukünftig seinen Platz im ÖPNV haben wird.

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?

Die so genannte Ökosteuer ist ein Teil der Energiesteuer (bis 31. Juli 2006 Mineralölsteuer). Als Ökosteuer werden die im Rahmen der ökologischen Steuerreform erfolgten Erhöhungen der Energiesteuer im Zeitraum von 1999 bis 2003 bezeichnet. Dem ÖPNV werden für Kraftstoffe ca. 40 Prozent dieser Steuererhöhungen auf Antrag erstattet.

Diese Steuerentlastung gemäß § 56 Energiesteuergesetz (EnergieStG) gilt ausschließlich für die Personenbeförderung im Nahverkehrsbereich, entweder im Schienenverkehr oder mit Kraftfahrzeugen im genehmigten Linienverkehr. ÖPNV mit Kraftfahrzeugen ist die Beförderung von Personen im genehmigten Linienverkehr nach den §§ 42 und 43 PBefG. Nach § 46 Abs. 2 Nr. 1 PBefG ist der Verkehr mit Taxen und Mietwagen eine Form des Gelegenheitsverkehrs. Eine Zuordnung des Verkehrs mit Taxen zum ÖPNV ist daher nach § 8 Abs. 2 PBefG auf die Erbringung von Leistungen im Linienverkehr beschränkt, bei der Taxen eingesetzt werden, um das Verkehrsangebot von Bussen und Bahnen, z. B. als Anrufsammeltaxi, zu ersetzen, zu ergänzen oder zu verdichten.

Eine Einbeziehung des gesamten Verkehrs mit Taxen in die Steuerbegünstigung für den ÖPNV wird nicht für sinnvoll gehalten, da dieser Verkehr, soweit er nicht wie beschrieben dem ÖPNV zugerechnet werden kann, dem Individualverkehr zuzurechnen ist und daher eine Gleichstellung mit der Förderung für den Linienverkehr aus umwelt- und verkehrspolitischer Sicht nicht begründet ist.

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?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Rahmenbedingungen für das deutsche Taxi- und Mietwagengewerbe“ (Bundestagsdrucksache 15/2238) verwiesen.

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?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Rahmenbedingungen für das deutsche Taxi- und Mietwagengewerbe“ (Bundestagsdrucksache 15/2238) verwiesen.

5. Was beabsichtigt die Bundesregierung gegen illegale Beschäftigung im Taxi- und Mietwagengewerbe und gegen illegale Personenbeförderer zu unternehmen?

Im Rahmen einer interministeriellen Arbeitsgruppe zur Bekämpfung von Schwarzarbeit und illegaler Beschäftigung in der Taxi- und Mietwagenbranche werden verschiedene Lösungsansätze geprüft, um Maßnahmen ergreifen zu können, die geeignet sind, sowohl für steuerliche Zwecke als auch für die Bekämpfung von Schwarzarbeit und illegaler Beschäftigung notwendige Unterlagen zu erhalten.

Daneben werden durch die Finanzkontrolle Schwarzarbeit der Zollverwaltung intensiv Prüfungen im Taxi- und Mietwagengewerbe durchgeführt.

6. Wie steht die Bundesregierung Forderungen gegenüber, einen Personenbeförderungsschein (P-Schein) einzuführen, der auch Angaben zum Arbeitgeber, den Sozialversicherungsträgern (Rentenversicherung, Krankenkasse, Berufsgenossenschaft) und die Personalausweisnummer enthält?

Aus Sicht des Fahrerlaubnisrechts wird die Einführung eines solchen P-Scheins nicht befürwortet, da einerseits diese Angaben für die Eignung als Grundlage für die Erteilung einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung gemäß § 48 Fahrerlaubnis-Verordnung ohne Bedeutung sind und andererseits jede zusätzliche Angabe zu weiterem bürokratischen Aufwand bei Änderung dieser Daten führen würde.

7. 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?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Rahmenbedingungen für das deutsche Taxi- und Mietwagengewerbe“ (Bundestagsdrucksache 15/2238) verwiesen.

8. 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?

Nein. Die befristete Erteilung von Genehmigungen ist notwendig, um durch das Verfahren zur Wiedererteilung einer Genehmigung eine regelmäßige Überprüfung der Genehmigungsvoraussetzungen zu gewährleisten. Durch das Gesetz zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften und arbeitszeit-

rechtlicher Vorschriften für Fahrpersonal vom 14. August 2006 (BGBl. I S. 1962) wurde allerdings die maximale Geltungsdauer der Genehmigung für Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen nach § 16 Abs. 3 PBefG von vier auf fünf Jahre erhöht. Dadurch wird für Busunternehmer wie für Taxi- und Mietwagenunternehmer der aus der Wiedererteilung resultierende administrative Aufwand verringert.

9. 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?

Dies ist bekannt. Eine unrichtige Gesetzesanwendung durch einzelne Genehmigungsbehörden kann aber nicht in jedem Fall Anlass zu einer sofortigen Anpassung von Rechtsvorschriften sein. Es ist zunächst Aufgabe der Länder, für einen rechtmäßigen Vollzug des PBefG zu sorgen. Der Bund-Länder-Fachausschuss Straßenpersonenverkehr hat am 6./7. Mai 2003 festgestellt, dass in Fällen, in denen sich eine Tätigkeit als Unternehmer des Taxenverkehrs auf mehrere Orte erstreckt, die Vorschrift des § 26 Nr. 2 PBefG nur dann einschlägig ist, wenn der Unternehmer seinen Betriebssitz tatsächlich verlagern will. Sofern dies nicht der Fall ist, soll § 26 Nr. 2 PBefG nicht anzuwenden sein.

10. Wie steht die Bundesregierung Forderungen gegenüber, dem Taxigewerbe in Zukunft die Möglichkeit einzuräumen, Shuttledienste mit sitzplatzbezogenen Fahrpreisen anzubieten, und sieht die Bundesregierung hierin eine Möglichkeit, die Kosten für die Verbraucher zu senken und den Unternehmern neue Einnahmequellen zu erschließen?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Rahmenbedingungen für das deutsche Taxi- und Mietwagengewerbe“ (Bundestagsdrucksache 15/2238) verwiesen.

11. Beabsichtigt die Bundesregierung, § 51 PBefG dahingehend 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?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Rahmenbedingungen für das deutsche Taxi- und Mietwagengewerbe“ (Bundestagsdrucksache 15/2238) verwiesen.

12. 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?

Nein. Notrufsysteme auf Betriebsfunkbasis sind nicht bundesweit betriebsfähig. Auch bei Installation eines Notrufsystems auf Betriebsfunkbasis kann damit auf die bisherige Alarmanlage nicht verzichtet werden. Bei Taxifahrten, bei denen

der Sendebereich des Betriebsfunks verlassen wird, könnte ansonsten die Taxifahrerin oder der Taxifahrer nicht auf eine Notlage aufmerksam machen.

Hierzu ist anzumerken, dass sich die Bundesregierung an europäischen Überlegungen beteiligt, für alle Kraftfahrzeuge bundesweite Notrufsysteme einzuführen, die auch grenzüberschreitend kompatibel sind. An entsprechenden Lösungen wird in den europäischen Gremien derzeit intensiv gearbeitet.

13. Welche Auffassung vertritt die Bundesregierung zur Farbfestlegung von Taxifahrzeugen in § 26 Abs. 1 Nr. 2 BOKraft?

Die Bundesregierung beabsichtigt die Regelung zur Farbfestlegung von Taxen beizubehalten. Das als Taxi eingesetzte Fahrzeug ist im Straßenverkehr durch die Farbe hell-elfenbein und das Taxischild (vorgeschrieben nach § 26 Abs. 1 Nr. 2 in Verbindung mit Anlage 1 der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)) zu erkennen. Das Bundesverwaltungsgericht geht in seiner Entscheidung vom 30. Juni 2005 (Az.: 3 C 24/04) davon aus, dass der elfenbeinfarbene Anstrich die Erkennbarkeit als Taxi gewährleistet.

Diese Erkennbarkeit ist Voraussetzung dafür, dass das Taxi vor dem Hintergrund der im Taxi-Verkehr geltenden Betriebspflicht seine Funktion, Mobilitätsbedürfnisse individuell zu bedienen, erfüllen kann. Nach Kenntnis der Bundesregierung ist es in der Vollzugspraxis üblich, die Verwendung einer hell-elfenbeinfarbenen Folie zur Abdeckung einer andersfarbig lackierten Karosserie zuzulassen. Dem Interesse an einem – bei anderer Farbgebung – möglicherweise höheren Wiederverkaufswert nach Beendigung des Einsatzes des Fahrzeugs als Taxi wird damit bereits Rechnung getragen.

14. Wie bewertet die Bundesregierung den wissenschaftlich begleiteten Feldversuch des Landes Baden-Württemberg bezüglich der Farbfreigabe für Taxis?

Da nicht alle Daten des Feldversuchs, sondern im Wesentlichen nur zusammengefasste Ergebnisse publiziert wurden, ist der Bundesregierung eine qualifizierte Bewertung des Feldversuchs nicht möglich.

15. Plant die Bundesregierung den § 26 Abs. 3 und 4 BOKraft dahingehend zu novellieren, dass den Taxiunternehmen, abgesehen von politischer und religiöser Werbung, Eigenwerbung und Fremdwerbung erlaubt werden, und wenn nein, warum nicht?

Für die Bundesregierung ist vordringlich, dass die Erkennbarkeit der Taxen auch im fließenden Verkehr gewährleistet bleibt (siehe auch Antwort zu Frage 13). Eine Erweiterung des Umfangs zulässiger Fremdwerbung über die Regelung des § 26 Abs. 4 BOKraft ist daher nicht beabsichtigt. Dies gilt, auch im Hinblick auf die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 30. Juni 2005 (Az.: 3 C 24.04) zur Wirksamkeit des Verbots der Eigenwerbung nach § 26 Abs. 3 BOKraft, ebenso für den Umfang zulässiger Eigenwerbung, der sich aus einer entsprechenden Anwendung des § 26 Abs. 4 BOKraft ergibt.

16. 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?
17. Gibt es Überlegungen, im Hinblick auf Frage 16 eine Verpflichtung zur Eichung der Taxameter/Wegstreckenzähler lediglich bei Inbetriebnahme eines Fahrzeugs als Taxi oder Mietwagen, bei Reparaturen an den Geräten oder bei Tariferhöhungen festzuschreiben, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung plant eine umfassende Neuregelung des Eichrechts. Das Eichrecht soll dereguliert und an die technische Entwicklung angepasst werden, die durch den zunehmenden Einsatz von elektronischen Messgeräten und -systemen gekennzeichnet ist. Dazu werden alle derzeit dem Eichrecht unterfallenden Messgeräte, also auch Taxameter, daraufhin überprüft werden, inwieweit es künftig ausreicht, diese nur im Hinblick auf das erstmalige Inverkehrbringen zu prüfen und damit auf eine regelmäßige Nacheichung zu verzichten. Falls eine Nacheichung auch künftig für erforderlich gehalten wird, ist die Angemessenheit der bestehenden Nacheichfristen zu prüfen. Denkbar ist auch, die Fristen für die Nacheichung gerade bei modernen elektronischen Messgeräten zu flexibilisieren, d. h. nicht wie bisher starre Fristen festzusetzen, sondern diese vom individuellen Verhalten einer Messgeräteart abhängig zu machen. Dazu müssen die Erfahrungen der für den Vollzug zuständigen Eichverwaltungen der Bundesländer mit den einzelnen Messgerätearten herangezogen werden. Entscheidend ist, dass auch ein derart dereguliertes Eichrecht den Schutz des Verbrauchers weiterhin gewährleisten kann.

18. 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 Vorschriftensvorschriften zur Personenbeförderung entsprechen, befördert werden?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Rahmenbedingungen für das deutsche Taxi- und Mietwagengewerbe“ (Bundestagsdrucksache 15/2238) verwiesen.

19. Mit welcher Zielrichtung beabsichtigt die Bundesregierung – im Hinblick auf Frage 18 – die FreistellungsVO zu novellieren, beziehungsweise aus welchen Gründen nimmt die Bundesregierung hiervon Abstand?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU „Rahmenbedingungen für das deutsche Taxi- und Mietwagengewerbe“ (Bundestagsdrucksache 15/2238) verwiesen.

20. Beabsichtigt die Bundesregierung die Einführung eines generellen Rauchverbotes für Taxen?

Ja, im Gesetzentwurf zum Schutz der Gefahren des Passivrauchs ist eine Gleichbehandlung der Taxen mit anderen Verkehrsmitteln vorgesehen. Danach ist das Rauchen in allen öffentlichen Verkehrsmitteln grundsätzlich untersagt.

21. Wenn ja, soll dieses auch in den Zeiträumen gelten, da der Fahrer keine Personenbeförderung ausübt, und sollen gegebenenfalls Ausnahmen etwa für so genannte Rauchertaxis zugelassen werden?

Die Verweildauer einzelner Komponenten des Passivrauchs in der Raumluft ist beträchtlich. Außerdem lagern sich die Partikel des Tabakrauchs auch an Wänden und an Gebrauchsgegenständen ab und werden von dort wieder in die Raumluft abgegeben. Deshalb muss ein grundsätzliches Rauchverbot auch für die Zeiten gelten, in denen keine Personenbeförderung ausgeübt wird. Nach dem Gesetzentwurf sind in Zukunft keine „Rauchertaxis“ vorgesehen.

