

Hamburger Taxenverband e. V. – 7 Fragen an die verkehrspolitischen Sprecher der Bundestagsfraktionen und der Fraktion der Hamburgischen Bürgerschaft

Antworten von Dirk Fischer, MdB

Werden Sie sich dafür einsetzen, dass

1. das Taxigewerbe in der nächsten Legislaturperiode als vollwertiger Bestandteil des ÖPNV anerkannt wird?

Aus Sicht der Union stellt das Taxi mit seiner individuellen Dienstleistung eine wichtige Ergänzung zum Öffentlichen Personennahverkehr dar. Es leistet einen wichtigen Beitrag in der Mobilitätskette mit dem Vorteil, im Gegensatz zum standardisierten Personentransport durch öffentliche Verkehrsmittel, individuelle Einzelwünsche zu erfüllen. Um die Besonderheit des Taxiverkehrs zu wahren, fällt er gezielt nicht unter die Definition des § 8 I Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Auch ist es nicht politisch geplant, eine deklaratorische Einbeziehung in die Definition des ÖPNV vorzunehmen.

Etwas anderes gilt dann, wenn auch das Taxi standardisiert eingesetzt wird, wie beispielsweise als Linien-Taxi, Anschluss-Linien-Taxi oder Anruf-Sammeltaxi. In diesen Fällen wird das Taxi gem. § 8 II PBefG als Teil des ÖPNV genutzt und auch als solches definiert. Dies ist bereits seit langem die Position der Unionsfraktion und hieran hat sich auch nichts geändert.

2. Bund und Länder als Eigentümer Einfluss auf ihre Monopolunternehmen oder marktbeherrschenden Unternehmen (Bahn, Flughafengesellschaften) nehmen, damit diese ihre Marktmacht nicht länger dazu nutzen, um wie zuletzt in Tegel vom Taxengewerbe irgendwelche Nutzungsgebühren zu fordern?

Wie Sie wissen, ist nach § 51 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) die Landesregierung für die Festsetzung der Beförderungsentgelte und -bedingungen im Verkehr mit Taxen zuständig. Die privatrechtliche Vereinbarung von Nutzungsgesellschaften zwischen der Berliner Flughafengesellschaft und Taxenunternehmern hingegen ist keine Frage des Personenbeförderungsrechtes. Der Bund kann weder auf die in Landeszuständigkeit geschaffenen Regelungen noch auf die privatwirtschaftlichen Vereinbarungen Einfluss nehmen. Ich bitte um Verständnis, dass ich zur Regelung am Flughafen Tegel deshalb keine Stellung nehmen kann. Nach meiner Information wurde sie allerdings einvernehmlich zwischen der BFG, den Berliner Taxiverbänden sowie der

Innung des Berliner Taxigewerbes und Taxiverband Berlin-Brandenburg e.V. erarbeitet.

- 3. bei den anstehenden Reformen des Personenbeförderungsgesetzes der Begriff der „Funktionsfähigkeit“ durch eine Überarbeitung des § 13 Abs. 4 PBefG oder durch eine ergänzende Ausführungsverordnung so konkretisiert wird, dass sich daraus eindeutige Vorgaben für die Verwaltungspraxis ergeben.**

Die Regelung des § 13 IV PBefG hat sich bewährt. Eine starre Handhabung ohne Ermessensspielräume scheint dabei nicht sinnvoll. Die von Bund und Ländern entwickelten Grundsätze zur Durchführung und Neuregelung des Taxi- und Mietwagenverkehrs sollten aber durchaus Berücksichtigung finden.

- 4. das Anhörverfahren bei einer PBefG-Überarbeitung erhalten bleibt und zukünftig demokratischer und transparenter wird?**

An eine Abschaffung des Anhörverfahrens nach § 14 III PBefG wird nicht gedacht. Das Verfahren stellt sicher, dass alle relevanten Verbände gehört werden.

- 5. in das 5. Buch des Sozialgesetzbuches eine Schutzklausel aufgenommen wird, mit der Dumpingpreise für Personentransportleistungen untersagt werden?**

Aus meiner Sicht müssen Tarife auskömmlich sein. Hier dürfen sich die Taxen und Mietwagenverbände nicht auseinanderdividieren lassen und müssen als starke Verhandlungspartner den Krankenkassen gegenüberstehen um Dumpingpreise zu verhindern. Losgelöst davon werde ich aber die Gesundheitspolitiker meiner Fraktion im Hinblick auf diese Problematik sensibilisieren.

- 6. der ermäßigte Umsatzsteuersatz für Taxifahrten im Nahverkehrsbereich grundsätzlich erhalten bleibt und auch nicht angehoben wird?**

Der ermäßigte Umsatzsteuersatz im Nahverkehr hat sich bewährt und ist verkehrspolitisch sinnvoll. Wie Sie dem Wahlprogramm entnehmen können, hat die Union Steuererhöhungen eine Absage erteilt.

- 7. bei einer Fortführung der „Abwrackprämie“ oder ähnlicher Regelungen auch gewerblich genutzte Fahrzeuge einbezogen werden?**

Die Fortführung der Umweltprämie ist nicht beabsichtigt.