



SPD-BUNDESTAGSFRAKTION PLATZ DER REPUBLIK 1 11011 BERLIN

Hamburger Taxenverband e.V.  
Landesverband für das Hamburger  
Taxengewerbe  
Vorstand  
Herrn Martin Berndt  
Heimfelder Straße 118b

21075 Hamburg

Berlin 08.09.2009

Sehr geehrter Herr Berndt,

haben Sie vielen Dank für Ihr Schreiben vom 28.08.2009, in dem Sie mir als verkehrspolitischen Sprecher der SPD- Bundestagsfraktion sieben Fragen zur Fortentwicklung des Taxigewerbes in Deutschland übermittelt haben.

Gern überreiche ich Ihnen in der Anlage meine Stellungnahme zu den von Ihnen gestellten Fragen.

Ich kann Ihnen versichern, dass die SPD- Bundestagsfraktion die Situation des Taxigewerbes in Deutschland im Blick hat und auch in der neuen Legislaturperiode für Ihre Fragen und Anregungen zur Verfügung steht.

Aus Hamburg arbeitet der örtliche Bundestagsabgeordnete Christian Carstensen, MdB als Mitglied der SPD- Bundestagsfraktion im zuständigen Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit. Er steht Ihnen als Fachpolitiker sicherlich für ein Gespräch über die örtlichen Rahmenbedingungen des Taxigewerbes im Hamburg zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Uwe Beckmeyer, MdB



**Antworten der SPD- Bundestagsfraktion  
auf die Fragen des Hamburger Taxenverbandes e.V. zur Bundestags-  
wahl 2009**

---

Werden Sie sich dafür einsetzen, dass

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

*Den Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes zur Folge (§8 Absatz 2) ist auch der Verkehr mit Taxis Teil des öffentlichen Nahverkehrs, wenn er den Linienverkehr mit Bussen und Bahnen ergänzt oder verdichtet. In welchem Umfang Taxis diese Aufgaben wahrnehmen, liegt in den Händen der dafür nach den Landesgesetzen vorgesehenen Aufgabenträgern des ÖPNV. Wir halten es für richtig, dass die Entscheidungskompetenz bei den regionalen Aufgabenträgern des ÖPNV liegt und sehen daher eine generelle Deklaration des Taxiverkehrs als öffentlichen Personennahverkehr im Rahmen des Personenbeförderungsgesetzes kritisch.*

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?

*Grundsätzlich gilt, dass die Politik, auch wenn die öffentliche Hand mehrheitlicher Eigentümer eines Unternehmens ist, keinen direkten Einfluss auf ureigenste Fragen des operativen Geschäfts nehmen kann.*

*Gleichwohl ist es nach meiner Auffassung Aufgabe der örtlichen Vertreter von Politik und Verwaltung, gegenüber den von Ihnen angesprochenen Unternehmen in den Städten und Kommunen dafür zu werben, dass bei der Erhebung von Nutzungsgebühren Maß gehalten wird. Eine generelle Lösung ist aus Sicht des Bundes nicht umsetzbar. Die Entscheidungen müssen vor Ort in den Städten und Kommunen gefällt werden.*

3. bei der anstehenden Reform 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?

*Richtig ist, dass § 13 Abs. 4 PBefG Regelungen trifft, wonach beim Verkehr mit Taxen die Genehmigung nicht erteilt wird, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, dass durch die Ausübung des beantragten Verkehrs das örtliche Taxengewerbe in seiner Funktionsfähigkeit bedroht wird. Das soll die Existenz- und Funktionsfähigkeit des Taxengewerbes sichern. Das Gesetz definiert klare Kriterien, nach denen die örtlichen Behörden zu entscheiden haben. Grundsätzlich gehen wir davon aus, dass die örtlichen Stellen der öffentlichen Verwaltung nach den festgeschriebenen Kriterien über die Anträge auf Zulassung bescheiden und damit das von Ihnen beschriebene Problem nur punktuell auftritt.*

*Wenn die Verwaltungspraxis jedoch flächendeckend Mängel aufzeigt, die auf fehlende Klarheit der Vorschriften zurückzuführen sind, müsste der rechtliche Rahmen noch einmal geprüft werden.*

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

*Aus heutiger Sicht spricht nichts dagegen, das bisher im PBefG festgeschriebene Anhörverfahren beizubehalten. Es hat sich in der bestehenden Form bewährt.*

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

*Über die Vergütung der Krankenfahrten mit Taxen schließen die Krankenkassen oder ihre Verbände gemäß § 133 SGB V Verträge mit dafür geeigneten Einrichtungen oder Unternehmen unter Beachtung des Grundsatzes der Beitragssatzstabilität, soweit dies nach dem Personenbeförderungsgesetz und den jeweiligen landes- oder kommunalrechtlichen Bestimmungen zulässig ist.*

*Wir werden die Auswirkungen der getroffenen Regelung weiter im Blick behalten. Erfahrungen aus einzelnen Regionen in Deutschland zeigen, dass das organisierte gemeinsame Auftreten von Taxiunternehmen die Verhandlungs-*



*position der Taxiunternehmen stärkt und zu entsprechenden Vergütungssätzen führt.*

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

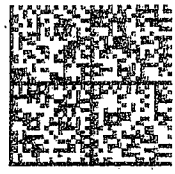
*Es entspricht der Beschlusslage der SPD, dass das System der ermäßigten Mehrwertsteuersätze insgesamt zu überprüfen und neu auszurichten ist. Der aktuelle Anwendungsbereich des ermäßigten Umsatzsteuersatzes in Deutschland lässt zweifelsohne eine überzeugende Systematik vermissen. Eine Veränderung am aktuell geltenden Umsatzsteuersatz für Taxifahrten im Nahverkehrsbereich ist derzeit nicht geplant.*


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


*Die Umweltprämie war eine wichtige Maßnahmen, um für einen bestimmten Zeitraum den Absatz von Pkws zu stimulieren und damit einer Schlüsselbranche unserer Volkswirtschaft in der aktuellen Wirtschaftskrise zu helfen. Dabei handelte es sich um eine notwendige, aber in der Sache nur mit der aktuellen Wirtschaftskrise zu begründende Ausnahmemaßnahme. Das Ziel war, Anreize bei potentiellen Kunden zu schaffen, für die es ansonsten keine ausgeprägte Motivation gibt, in der aktuellen Lage einen Pkw zu erwerben. Dabei stand der Privatkunde im Mittelpunkt der Förderung, um eine breite zusätzliche Nachfrage zu erzeugen. Die bereitgestellten Mittel waren begrenzt und sind nun zu Ende gegangen. Wir müssen auch in der Krise mit den Steuergeldern verantwortungsvoll umgehen. Eine Nachfolgeregelung in der Größenordnung der Umweltprämie wird es nach aktueller Planung nicht geben.*

Fraktion der SPD im Deutschen Bundestag  
Arbeitsgruppe Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
11011 Berlin

FRAKTION DER SPD  
IM DEUTSCHEN BUNDESTAG  
Platz der Republik



Deutsche Post   
FRANKIT 0,90 EUR  
10.09.09 4D0900045E

Deutsche Post 	
Zurück	
<input type="checkbox"/>	Empfängername und Titel mit korrektem Anschrift nicht zu empfangen.
<input type="checkbox"/>	Empfängername und Titel einwellig zur Weitergabe der neuen Anschrift liegt nicht vor.
<input type="checkbox"/>	Annahme verweigert
<input type="checkbox"/>	Empfänger nicht vorhanden sein.

ZURÜCK / RETOUR  
DP MA120911 11011 \*F0000000

11011 BERLIN

21075 Han