

Wahlprüfstein DIE LINKE

DEUTSCHER TAXI- UND MIETWAGENVERBAND E.V.
HAUPTGESCHÄFTSSTELLE
GERBERMÜHLSTRASSE 9
D-60594 FRANKFURT AM MAIN

DIE LINKE zu Taxen und Mietwagen

1. Verlässlichkeit des Taxis beruht auf den drei Säulen Betriebspflicht, Beförderungspflicht und Tarifpflicht. Wer eine dieser Säulen aufgibt, opfert zwangsläufig die Verlässlichkeit. Das Personenbeförderungsgesetz schreibt diese Säulen fest, bietet über Sondervereinbarungen aber bereits heute auch Flexibilität.

Wird Ihre Partei an Betriebspflicht, Beförderungspflicht und Tarifpflicht festhalten, um die Verlässlichkeit der Personenbeförderung zu erhalten?

Ja. Betriebs- und Beförderungspflicht halten wir für zentral, um die flächendeckende Versorgung durch Taxen für Alle zu gewährleisten. Würde es beispielsweise zulässig sein, sich auf bestimmte lukrative Strecken oder Fahrgäste zu konzentrieren, dann wäre dies gefährdet. Die Tarifpflicht bietet darüber hinaus allen Taxiunternehmern ein Mindestmaß an Einkommenssicherheit, verhindert Preisdumping zu Lasten kleiner Unternehmen und ermöglicht die Zahlung des Mindestlohns.

2. Der elektrische Antrieb soll für Taxis zum Standard werden und unsere Städte sauberer machen. Dazu sind Lademöglichkeiten an und außerhalb von Taxiständen und innovative Fahrzeuge notwendig. Die Umstellung kann die Branche nicht alleine leisten. Hier sind öffentliche Investitionen in Infrastruktur, Forschung und Innovation notwendig.

Was wird Ihre Partei unternehmen, um die Umstellung auf Elektro-Taxis zu fördern?

Während wir die Kaufprämie für Elektro-Pkw ablehnen, weil sie viel zu breit "streut" und bei durchschnittlich lediglich einer halben Stunde täglicher Fahrleistung eines Pkw wenig Umweltnutzen birgt, wollen wir Elektromobilität insbesondere im öffentlichen Verkehr fördern. Gerade Taxen und Busse im Nahverkehr, die vorwiegend innerhalb von mit Stickoxiden und Feinstaub hochbelasteten Innenstädten fahren, sollten vorrangig ersetzt werden. Konkret stellen wir uns Kaufzuschüsse vor, um die Preisdifferenz auszugleichen, sowie die finanzielle Förderung spezifischer Ladestationen.

3. Sammelfahrten im Taxi ermöglichen zuverlässige, umweltfreundliche und kostengünstige Mobilität. In Hamburg und anderen Orten sind Modellprojekte auf dem Weg. Das Personenbeförderungsgesetz sollte an die neuen Möglichkeiten angepasst werden und die Sammelbeförderung klar regeln. Dazu gehören Auftraggeber-Status, Festsetzung und Erhebung von Fahrtentgelten und Genehmigungspflicht.

Wird Ihre Partei Taxi-Sharing durch klare Regeln im Personenbeförderungsgesetz zum Durchbruch verhelfen?

Ja. Sammelfahrten in Taxen begrüßen wir als Beitrag für eine umweltfreundlichere Mobilität, die wir ebenfalls als Ergänzung zum ÖPNV ansehen, aber auch Zeichen dessen Wandels ist. Wir stimmen Ihnen zu, dass dies am besten bundeseinheitlich grundsätzlich mit einheitlichen, klaren Merkmalen im Personenbeförderungsgesetz geregelt werden sollte. Nur so lässt sich vermeiden dass die Menschen – wie leider oftmals im Nahverkehr – sich diesbezüglich in jeder Stadt auf neue Bedingungen einstellen müssen.

4. Die Taxi- und Mietwagen-Branche besteht aus 36.000 mittelständischen Unternehmen. Sie organisiert ihre digitale Fahrtvermittlung in Genossenschaften und bietet personalisierten Service und Fahrerbewertungen über eigene Apps. Finanzinvestoren wollen das Vermittlungsgeschäft übernehmen, ohne eigenen Mehrwert zu schaffen, und bedrohen damit unseren Mittelstand.

Was wird ihre Partei tun, um die mittelständisch organisierte Taxi-Branche vor Preisdumping und unfairer Konkurrenz zu schützen?

Durch Digitalisierung und Automatisierung wird sich der Straßenverkehr erheblich wandeln, mit großen Chancen und Risiken. Es ist davon auszugehen, dass sich insbesondere durch Mitfahr-Apps die Grenzen zwischen öffentlichem und privatem Verkehr verwischen werden. Spätestens mit autonomen fahrenden Fahrzeugen sind der Phantasie von Verkehrsangeboten kaum noch Grenzen gesetzt. Wir wollen den Wandel so gestalten, dass er sowohl eine bessere Mobilität ermöglicht, als auch die Umweltbelastungen des Verkehrs drastisch senkt, durch mehr öffentlichen Verkehr, durch mehr geteiltes Fahren. Was wir aber nicht wollen, sind Profite für UBER & Co., die zum Niedergang des öffentlichen Verkehrs und der Taxibranche führen. Taxen spielen für uns auch in der Zukunft eine große Rolle, die Branche muss sich aber frühzeitig auf den Wandel einstellen.

5. Für Mietwagen gilt weder Tarif- noch Betriebs- oder Beförderungspflicht. Im Gegenzug dürfen sie nicht wie Taxis überall im Stadtgebiet auf Kunden warten. Wer diese Unterscheidung abschafft, opfert zwangsläufig die Verlässlichkeit des Taxis. Die Abgrenzung wird heute durch die Rückkehrpflicht zum Betriebssitz erreicht. Wir sind offen für andere Lösungen. Aber die Abgrenzung ist notwendig, um einen funktionierenden Markt zu erhalten.

Wird Ihre Partei die klare Trennung zwischen Taxi- und Mietwagenverkehr erhalten?

Ja. Wir wollen die Trennung zwischen Mietwagen mit Fahrern und Taxen erhalten. Mietwagen mit Fahrern, die geringeren Anforderungen als Taxen unterliegen, können das flächendeckende Angebot mit Taxen untergraben, wenn sie zum „Rosinen picken“ führen und Taxen eine wichtige Einnahmequelle entginge. Anderen Möglichkeiten zur Abgrenzung als der Rückkehrpflicht zum Betriebssitz stehen wir offen gegenüber, weil diese aus Umweltsicht nachteilig ist.

6. Mitfahren sollte einfach, unbürokratisch und genehmigungsfrei sein und deshalb klar von gewerblichen Dienstleistungen abgegrenzt werden. Die beste Lösung für die Abgrenzung ist die Einführung klarer Entgeltgrenzen für die Beförderung. Dafür könnten zum Beispiel die Fahrtkostenbeträge aus dem Steuerrecht übernommen werden. Eine Bagatellgrenze für Beförderungsdienstleistungen ist dagegen anfällig für Missbrauch und damit keine geeignete Lösung.

Wird sich Ihre Partei für die Einführung von Entgeltgrenzen für Mitfahrgelegenheiten einsetzen?

Ja. Wie die Erfahrungen mit UBER gezeigt haben, benötigt es dringendst einer klaren Abgrenzung zwischen dem gewerblichen Verkehr u.a. durch Taxen und dem nicht gewerblichen Mitnehmen bzw. dem ride-sharing. Dieses begrüßen wir durchaus, weil es die Umweltbelastungen des Straßenverkehrs mindert. Was aber nicht geht, sind angeblich gemeinwirtschaftlich sinnvolle Angebote, die die Konten von Großinvestoren füllen. Die Entgeltgrenzen für die Mitnahme müssen deswegen eindeutig geregelt werden und dabei muss verhindert werden, dass Fahrten nur für die Mitnahme angeboten werden, es also keine echte Mitnahme ist. Deswegen dürfen die Entgelte die Betriebskosten auf keinen Fall übersteigen. Die zulässigen Sätze sind somit angesichts der Möglichkeit der Mitnahme mehrerer Personen also niedrig zu halten, 30 Cent pro Kilometer sind hierbei für uns das Maximum. Zusätzlich ist aber auch eine wirkungsvolle Kontrolle solcher Angebote zu gewährleisten, damit sich nicht erneut de facto gewerbliche Angebote entwickeln.