

# **Wahlprüfsteine des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbandes e.V. (BZP)**

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

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.

Für uns ist das Taxi elementarer Bestandteil des öffentlichen Verkehrs. Damit sind an den Taxiverkehr grundsätzlich die Anforderungen der Betriebs-, Beförderung- und Tarifpflicht anzulegen.

Die Besonderheiten des Taximarkts machen weiterhin eine Preisregulierung erforderlich, so dass eine vollständige Abschaffung der Tarifpflicht für uns nicht auf der Agenda steht.

Bei der Betriebspflicht zeigen sich allerdings im bestehenden Ordnungsrahmen erhebliche Defizite. Den an sieben Tagen der Woche bestehenden „Rund-um-die-Uhr-Service“ des Taxiverkehrs in Großstädten und Ballungsräumen sucht der Fahrgast im ländlichen Raum vergebens. Im Gegenteil: Durch den demografischen Wandel, der in einigen Regionen schon heute mit schrumpfenden Einwohnerzahlen seine Spuren hinterlässt, wird der klassische Taxiverkehr wirtschaftlich immer stärker in Bedrängnis geraten. Das Taxigeschäft ist hier schlichtweg nicht mehr auskömmlich und daher auf dem Rückzug. Die Abwärtsspirale von Angebotsreduktion, Nachfrageschwund, Margendruck und abermaliger Angebotsreduktion muss durchbrochen werden. Daher sind hier neue Lösungsansätze gefragt.

Die Grüne Bundestagsfraktion hat in einer Studie zum Reformbedarf beim Personenbeförderungsgesetz gerade auch neue Modelle für den Taxiverkehr im ländlichen Raum in den Blick genommen. Wenn der Taxiverkehr in ländlichen Regionen wieder ein wichtiger Bestandteil der Alltagsmobilität werden soll, dann müssen Lösungen gesucht werden, wie die Betriebspflicht auf andere Weise abgesichert werden kann. Eine Möglichkeit wäre die Ausschreibung „erweiterter Betriebspflichten“. Im Rahmen einer Ausschreibung – also eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags – könnte der Pflichtfahrbereich, der tägliche Einsatzzeitraum, die Zahl der verfügbaren Fahrzeuge sowie spezielle Fahrzeuganforderungen geregelt werden. Dies setzt politisch die Bereitschaft voraus, öffentliche Mittel für das Taxi als Bestandteil der Daseinsvorsorge einzusetzen, um so ungedeckte Betriebskosten abzudecken.

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

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

Der Einsatz von E-Taxis hat über den unmittelbaren Umweltvorteil hinaus einen wichtigen Signalcharakter: Taxis sind in allen Städten überdurchschnittlich präsent und werden von vielen Passanten und Autofahrenden wahrgenommen. Werden in Taxifлотten E-Autos eingesetzt, kann die Branche hier eine Vorreiterrolle übernehmen, um die Elektromobilität auf Straßen voranzutreiben.

Daher ist aus unserer Sicht ein auf die Bedürfnisse der Taxibranche zugeschnittenes Förderprogramm notwendig. Das Land Baden-Württemberg geht mit gutem Beispiel voran und fördert auch die Anschaffung von E-Taxis. Schon im November 2015 hat Verkehrsminister Winfried Hermann den 50.Förderbescheid an einen Taxiunternehmer überreicht. Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch die Förderung der Ladeinfrastruktur. Die spezifischen Einsatzbedingungen von Taxis, die durch lange Einsatzzeiten, hohe Fahrleistungen und „Stop-and-go-Verkehr“ geprägt sind, erfordern ein dichtes Ladenetz und vor allem die Möglichkeit der Schnellladung. Auch die Vorzüge des induktiven Ladens – beispielsweise im Bereich stark frequentierter Taxistände - sollten über Modellprojekte in der Taxibranche getestet werden. Die Fahrzeugförderung allein reicht also nicht aus, sondern muss immer mit der darauf abgestimmten Ladeinfrastruktur zusammenspielen. Um die Reichweite der E-Fahrzeuge zu erhöhen, ist in erster Linie natürlich die Automobilindustrie gefordert entsprechende Fahrzeuge zu entwickeln, die den hohen Anforderungen des Taxibetriebs gerecht werden.

### **3. Wird Ihre Partei Taxi-Sharing durch klare Regeln im Personenbeförderungsgesetz zum Durchbruch verhelfen?**

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.

Die klare Regelung von Sammelfahrten mit dem Taxi sollte unserer Auffassung nach im Personenbeförderungsgesetz künftig geregelt werden. Dies macht allein aus ökologischen Gründen Sinn. Wo Fahrten gebündelt werden können, wird am Ende auch Energie gespart, werden Emissionen vermieden und der städtische Verkehr sowie die Umwelt entlastet. Sobald die Testläufe wie beispielsweise in Hamburg beendet sind, sollten wir die Ergebnisse gründlich auswerten und die Erfahrungen in eine entsprechende gesetzliche Regelung einfließen lassen, die Sammelfahrten mit dem Taxi aus der Grauzone holen.

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

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.

Wir wollen, dass es im Taxigewerbe auch künftig auskömmliche Beschäftigungsverhältnisse gibt. Einem weiteren Abwärtstrend bei Sozialstandards oder gar Sozialdumping werden wir nicht den Weg bereiten.

Das Beispiel des Hamburger Taximarkts zeigt, was dafür notwendig ist. Die Limitierung der Taxikonzessionen wurde abgeschafft und im Gegenzug dafür gesorgt, dass im Gewerbe die Spielregeln eingehalten werden. Mit verstärkten Kontrollen der Arbeits- und Sozialbedingungen aber auch technischer Standards wird gegen „schwarze Schafe“ vorgegangen.

Bisher ist unklar, welche Potentiale Rideselling bietet und welche Folge damit in Bezug auf Mobilitätsverhalten, den Modal Split sowie andere öffentlichen Interessen verbunden sind. Der Rechtsrahmen sollte also zunächst Experimente zulassen. Eine dauerhafte Zulassung neuer Angebote darf aber nur erfolgen, wenn negative Auswirkungen auf das öffentliche Verkehrsinteresse (z. B. Verkehrssicherheit, Flächenbedarf des ruhenden Verkehrs oder Klima- und Umweltverträglichkeit) ausgeschlossen werden, bzw. diese durch Auflagen vermieden werden können.

## **5. Wird Ihre Partei die klare Trennung zwischen Taxi- und Mietwagenverkehr erhalten?**

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.

Wir sind für eine Koexistenz von Taxi- und Mietwagengewerbe. Die teilweise geforderte Abschaffung der Rückkehrpflicht wird aus bestimmten Kreisen als „Konkurrenzvermeidungsklausel“ diskreditiert. Allerdings ist dies die entscheidende Regelung zur Abgrenzung beider Gewerbebezüge. Würde sie abgeschafft, könnte der Mietwagenbetreiber praktisch wie ein Taxi unterwegs sein, ohne dass er der Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht unterliegt. Mietwagenunternehmen hätten also alle Vorteile des Taxis ohne die Pflichten des Taxis zu erfüllen und könnten folglich mit günstigeren Tarifen eine Abwärtsspirale zu Lasten des Taxigewerbes in Gang setzen. Es ist also zu kurz gesprungen nur an der Schraube „Rückkehrpflicht“ zu drehen, ohne die Wirkungen auf das gesamte Marktgefüge im Blick zu haben. Denkbar wäre aber eine Modifizierung der Rückkehrpflicht.

## **6. Wird sich Ihre Partei für die Einführung von Entgeltgrenzen für Mitfahrgelegenheiten einsetzen?**

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.

Aus unserer Sicht muss die gemeinschaftliche Nutzung privater Pkw klar geregelt werden. Das heißt konkret: Die nach dem Personenbeförderungsgesetz zulässige „Gefälligkeitsmitnahme“ muss von der „gewerblichen Personenbeförderung“ eindeutig abgegrenzt werden. Bisher überlässt es die Politik der Rechtsprechung, wann die Grenze zulässiger Kostendeckungsbeiträge in Richtung eines „unzulässigen Gewinns“ überschritten wird. Es fehlt also eine bundeseinheitliche Lösung. Diese kann das Bundesverkehrsministerium als Verordnungsgeber schnell schaffen, indem es die maximal zulässigen Erlöse in Cent je Kilometer festlegt. Als Bemessungsgrundlage sind die Betriebskosten und deren Entwicklung (zyklische Überprüfung) heranzuziehen. Weiterhin sollte der Bund in der notwendigen Verordnung regeln, dass die Anschaffungskosten der Fahrzeuge nicht berücksichtigt werden. Damit wird ein lukrativer Graubereich mit abgeschriebenen Altfahrzeugen von vornherein ausgeschlossen.