

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katrin Kunert, Dorothee Menzner, Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/4239 –**

Betriebs- und Beschäftigungssituation im Taxigewerbe

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Taxigewerbe unterliegt, im Gegensatz zur Mietwagenbereitstellung, einer strengen Regulierung (siehe § 47 des Personenbeförderungsgesetzes). Daraus leiten sich besondere Verpflichtungen und Auflagen hinsichtlich der Tarifgestaltung, Fahrerausbildung, Funktionsfähigkeit und Verkehrssicherheit ab. Das Taxigewerbe stellt nach Auffassung verschiedener Verwaltungs- und Oberverwaltungsgerichte (VG bzw. OVG) ein schutzwürdiges Gemeinschaftsgut dar (z. B. OVG Koblenz: Az. 7 A 11567/03.OVG).

Dagegen können Mietwagenbetreiber ihre Leistungen wesentlich günstiger bereitstellen, weil sie sich unter anderem keiner Zulassungsüberprüfung ähnlich dem § 12 Abs. 4 des Personenbeförderungsgesetzes (PbefG) unterziehen müssen. Dadurch entstehen Wettbewerbsverzerrungen, die auch das freie Vereinbaren der Fahrpreise, das den Mietwagenbetreibern erlaubt ist, einschließen. Für das Taxigewerbe folgt daraus zweierlei: erstens eine Vielzahl prekärer Beschäftigungsverhältnisse mit Stundenlöhnen unter vier Euro (nach Steuer) und zweitens Umsatzeinbußen. Die Gutachter Linne und Krause haben für Hamburg festgestellt, dass nur für 58 Prozent aller Taxikonzessionen Umsätze angemeldet wurden. Diese Umsatzeinbußen haben ihre Ursache zum einen in den veränderten gesetzlichen Rahmenbedingungen im Gesundheitsbereich, zum anderen in der zunehmenden Armut der Bevölkerung. Bisher war der Krankentransport eine tragende Säule des Taxigewerbes, die durch die Sparmaßnahmen der Krankenkassen nunmehr in Frage steht. Hinzu kommt, dass durch zunehmende prekäre Arbeitsverhältnisse angesichts der steigenden Zahl von Hartz-IV-Empfängern die Bereitschaft in der Bevölkerung sinkt, sich ein Taxi „zu leisten“.

Taxis sind ein Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), den kein anderes Verkehrsmittel übernehmen kann. Dies gilt insbesondere für das Verkehrsangebot im sich sukzessive entleerenden ländlichen Raum (demografischer Wandel) sowie für Personenkreise, die keinen Zugang zum motorisierten Individualverkehr haben, (nach „Verkehr in Zahlen“ waren es 2005/2006 ca. 25 Prozent). Somit sind Zugangsregelungen von erheblicher Bedeutung,

um das Taxigewerbe als Element der Daseinsvorsorge bei existenzsichernden Löhnen für die Beschäftigten zu erhalten.

1. Welche Informationen liegen der Bundesregierung über die Entwicklung der wirtschaftlichen und sozialen Lage des Taxigewerbes in den vergangenen zehn Jahren vor?

In einem rund vierjährigen Turnus wirken die Länder freiwillig an einer Sondererhebung mit, in der vor allem Daten über Anzahl und Fahrzeugbestand der Unternehmen erfasst werden, die nach dem Personenbeförderungsgesetz über Genehmigungen zum Taxen- und Mietwagenverkehr verfügen.

Die Zahl der Taxiunternehmer betrug demnach zum 1. März 1996 28 135, zum 1. März 2000 25 496 und zum 31. Dezember 2004 22 882. Im Rahmen einer so genannten Mischkonzession nach § 46 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) betrieben zum 1. März 1996 1 633, zum 1. März 2000 1 614 und zum 31. Dezember 2004 1 572 Unternehmer einen Taxen- und Mietwagenverkehr. Einen Taxen- und Mietwagenverkehr ohne Mischkonzession betrieben hingegen zum 1. März 1996 3 456, zum 1. März 2000 4 223 und zum 31. März 2004 4 219 Unternehmer.

Der Bestand an Fahrzeugen, die ausschließlich als Taxi zugelassen waren, betrug zum 1. März 1996 52 338, zum 1. März 2000 53 030 und zum 31. Dezember 2004 50 027. Für den Taxen- und Mietwagenverkehr im Rahmen einer Mischkonzession waren zum 1. März 1996 3 626, zum 1. März 2000 3 902 und zum 31. Dezember 2004 3 537 Fahrzeuge zugelassen.

2. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse über Unterschiede in der ökonomischen Situation von Taxibetrieben in städtischen Ballungsgebieten und ländlichen Regionen?

Wenn ja, bitte ausführen, wenn nein, gedenkt die Bundesregierung dies zu untersuchen?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse über Unterschiede in der ökonomischen Situation von Taxibetrieben in städtischen Ballungsgebieten und ländlichen Regionen vor. Eine derartige Untersuchung durch die Bundesregierung ist nicht vorgesehen.

3. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Untersuchung zur wirtschaftlichen und sozialen Lage des Taxigewerbes und der dort Beschäftigten in Hamburg?

Bei der in Rede stehenden Untersuchung handelt es sich offenbar um ein von der Firma Linne und Krause im Auftrag der Freien und Hansestadt Hamburg erstelltes Gutachten über die wirtschaftliche Lage des Hamburger Taxigewerbes, das der Bundesregierung in der Fassung eines ersten Zwischenberichts vom 24. März 2006 vorliegt. Die soziale Lage des Taxigewerbes in Hamburg und der dort Beschäftigten ist dabei nicht Gegenstand des Gutachtens. Da es sich lediglich um die wirtschaftliche Betrachtung eines kleinen Marktsegments handelt, lassen sich aus der Untersuchung aus Sicht der Bundesregierung keine allgemein gültigen Schlüsse ableiten. Im Übrigen sind die Länder bzw. deren Genehmigungsbehörden für einen wesentlichen Teil der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen im Taxenverkehr, z. B. durch Gestaltung der Beförderungsentgelte und -bedingungen, zuständig.

4. Ist die Bundesregierung bereit, eine Untersuchung zur wirtschaftlichen und sozialen Lage des Taxigewerbes und der dort Beschäftigten in Deutschland ähnlich der in Hamburg durchführen zu lassen?

Falls nein, weshalb nicht?

Wenn ja, wann ist mit der Untersuchung zu rechnen?

Nein. Die Bundesregierung beabsichtigt keine Untersuchung über die wirtschaftliche und soziale Lage des Taxigewerbes und der dort Beschäftigten in Deutschland. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

5. Ist die Bundesregierung bereit, für Taxis eine Steuerentlastung gemäß § 56 des Energiesteuergesetzes (Steuerentlastung für den ÖPNV) zu ermöglichen?

Wenn ja, wann?

Wenn nein, warum nicht?

Die Steuerentlastung gemäß § 56 Energiesteuergesetz (EnergieStG) für Benzin, Diesel, Erdgas, Flüssiggas und gasförmige Kohlenwasserstoffe sowie gleichgestellte Energieerzeugnisse gilt ausschließlich für die Personenbeförderung im Nahverkehrsbereich entweder im Schienenverkehr oder mit Kraftfahrzeugen im genehmigten Linienverkehr. Öffentlicher Personennahverkehr (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.

6. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass Krankenkassen und andere im Sozialbereich tätige Unternehmen einerseits die Taxitarife zu unterlaufen versuchen, andererseits aber immer mehr auf die nicht für Krankentransporte konzessionierten Mietwagen ausweichen?

Wie bewertet die Bundesregierung diese Praxis hinsichtlich der Sicherheit der Fahrgäste angesichts der Tatsache, dass die Ausbildungsanforderungen für Mietwagenfahrer deutlich geringer sind als die für Taxifahrer?

Versicherte der gesetzlichen Krankenversicherung haben nach Maßgabe des § 60 Fünftes Buch Sozialgesetzbuch (SGB V) Anspruch auf Übernahme von Fahrkosten, wenn die Fahrten im Zusammenhang mit einer Leistung der Krankenkasse aus zwingenden medizinischen Gründen notwendig sind. Welches Fahrzeug benutzt werden kann, richtet sich nach der medizinischen Notwendigkeit im Einzelfall unter Beachtung des Wirtschaftlichkeitsgebots. 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. Das Personenbeförde-

runnungsgesetz lässt den Abschluss dieser Sondervereinbarungen unter bestimmten Voraussetzungen ausdrücklich zu.

Die Bundesregierung kann nicht erkennen, dass die Ausbildungsanforderungen für Mietwagenfahrer deutlich geringer sind als die für Taxifahrer. In § 48 Fahrerlaubnisverordnung (FeV) sind die Anforderungen an Fahrer von Taxen und Mietwagen sowie Krankenkraftwagen geregelt. Die dort geregelte Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung ist eine zusätzliche Fahrerlaubnis, die eine Fahrerlaubnis der für das Führen des Kfz erforderlichen Klasse voraussetzt (z. B. Klasse B). Die Regelung geht davon aus, dass Fahrzeugführer, die Fahrgäste in den in der Vorschrift bestimmten Fällen befördern, über eine gegenüber sonstigen Fahrerlaubnisinhabern gesteigerte Qualifikation verfügen müssen. Die in § 48 FeV geregelten Anforderungen gelten für Fahrer von Taxen und Mietwagen gleichermaßen.

7. Ist die Bundesregierung bereit, hinsichtlich gleicher Marktchancen im Beförderungsgewerbe auch für Mietwagen eine Zulassungsüberprüfung ähnlich dem § 12 Abs. 4 PBefG einzuführen?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, ab wann?

Es wird davon ausgegangen, dass die Frage § 13 Abs. 4 PBefG betrifft, wonach beim Verkehr mit Taxen die Genehmigung zu versagen ist, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, dass durch die Ausübung des beantragten Verkehrs das örtliche Taxengewerbe in seiner Funktionsfähigkeit bedroht wird. Diese so genannte objektive Zulassungsschranke trägt dem anerkannten wichtigen Interesse der Allgemeinheit an der Existenz- und Funktionsfähigkeit des Taxengewerbes Rechnung. Da ein gleichartiges öffentliches Verkehrsinteresse in Bezug auf den Verkehr mit Mietwagen nicht besteht und die in Rede stehende Regelung gerade nicht wettbewerbswirtschaftlichen Zielen dient, ist die Einführung einer ähnlichen Vorschrift für den Verkehr mit Mietwagen nicht beabsichtigt.

8. Ist der Bundesregierung bekannt, dass eine Vielzahl von Taxifahrerinnen und -fahrern ergänzendes ALG II nach SGB II beantragen müssen, um sich ein Existenzminimum sichern zu können?

Liegen dazu der Bundesregierung genauere Zahlen vor, und wenn ja, wie lauten diese?

Zu der Anzahl der Taxifahrerinnen und -fahrer, die ergänzend Arbeitslosengeld II beziehen, liegen der Bundesregierung keine statistischen Daten vor. Auch über eine Verknüpfung der Beschäftigten- und Grundsicherungsstatistik lässt sich diese Zahl nicht ermitteln.

9. Ist der Bundesregierung bekannt, dass nach Schätzungen rund jeder fünfte im Taxigewerbe Tätige sich keine eigene Krankenversicherung mehr leisten kann?

Liegen der Bundesregierung dazu genauere Zahlen vor?

Wenn ja, welche, und wie gedenkt die Bundesregierung hier Abhilfe zu schaffen?

Wenn nein, wann gedenkt die Bundesregierung, diese Frage genauer zu untersuchen?

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, wie viele im Taxigewerbe Tätige ohne eigene Krankenversicherung sind. Als Taxifahrer beschäftigte Arbeitnehmer sind in der gesetzlichen Krankenversicherung versicherungspflichtig, wenn ihr Arbeitsentgelt die Geringfügigkeitsgrenze von 400 Euro monatlich überschreitet. Taxifahrer und Taxiunternehmer, die Arbeitslosengeld II beziehen, sind ebenfalls in der gesetzlichen Krankenversicherung Pflichtmitglied. Taxiunternehmer können des Weiteren freiwilliges Mitglied in der gesetzlichen Krankenversicherung sein, wenn sie bereits bei Aufnahme des Gewerbes gesetzlich krankenversichert waren.

Mit Inkrafttreten des Gesetzes zur Stärkung des Wettbewerbs in der gesetzlichen Krankenversicherung werden Taxifahrer und Taxiunternehmer, die ohne Absicherung im Krankheitsfall sind, wieder einen Krankenversicherungsschutz erhalten. Waren sie zuletzt gesetzlich krankenversichert, werden sie ab dem 1. April 2007 Pflichtmitglied in der gesetzlichen Krankenkasse, bei der sie ehemals gesetzlich krankenversichert waren. Waren sie früher privat versichert, besteht ab dem 1. Juli 2007 das Recht, sich in einem Standardtarif der privaten Krankenversicherung zu versichern. Ab dem 1. Januar 2009 tritt an die Stelle des Standardtarifs der Basistarif.

Hinsichtlich der Beitragshöhe bringt die Gesundheitsreform für gering verdienende hauptberuflich selbständig Erwerbstätige in der gesetzlichen Krankenversicherung eine erhebliche Verbesserung: Der Mindestbeitrag verringert sich von ca. 240 Euro auf ca. 175 Euro, sofern die Selbständigen ihre Bedürftigkeit nachweisen können. In der privaten Krankenversicherung wird zukünftig die Prämie begrenzt auf den Höchstbeitrag der gesetzlichen Krankenversicherung. Besteht Hilfebedürftigkeit im Sinne des Zweiten Buches Sozialgesetzbuch (SGB II), vermindert sich die Prämie um die Hälfte.

Die Aufwendungen für eine angemessene Krankenversicherung werden im Rahmen der Grundsicherung für Arbeitsuchende auf Antrag im erforderlichen Umfang übernommen, soweit allein durch die Aufwendungen für Krankenversicherungsbeiträge Hilfebedürftigkeit entstehen würde und die Hilfebedürftigkeit dadurch vermieden wird.

10. In welchem Maße und mit welchen öffentlichen Mitteln werden Langzeitarbeitslose ermuntert, in diesem prekär gewordenen Arbeitsmarkt eine berufliche Existenz aufzubauen?

Der „Aufbau einer Existenz“ erwerbsfähiger Hilfebedürftiger kann in dem genannten Zusammenhang grundsätzlich gefördert werden durch das Einstiegs-geld (ESG) gemäß § 29 i. V. m. § 16 Abs. 2 Satz 2 Nr. 5 SGB II, Sonstige Weitere Leistungen (SWL) gemäß § 16 Abs. 2 Satz 1 SGB II, oder ggf. den Eingliederungszuschuss gemäß § 217 SGB III oder einem Zuschuss zu den Arbeitsentgelten an den Arbeitgeber zur Eingliederung von Arbeitnehmern mit Vermittlungshemmnissen, wenn deren Vermittlung wegen in ihrer Person liegender Umstände erschwert ist. Die ARGE kann erwerbsfähige Hilfebedürftige mit einer Erfolg versprechenden Geschäftsidee in der Gründungsphase weiterhin durch ein in der Regel durch Dritte erbrachtes Coaching (z. B. in Betriebswirtschaft, Steuerrecht, Marketing) unterstützen. Die Bundesagentur für Arbeit und die ARGE unterstützen die vom Grundgesetz garantierte freie Wahl der Berufsausübung. Sie fördern bzw. „ermuntern“ weder die Existenzgründung noch die Aufnahme einer Tätigkeit im Taxigewerbe in nennenswertem Umfang. Entsprechende Weiterbildungen, wie z. B. der Erwerb des Taxenscheins, sind nicht Gegenstand der Bildungszielplanung in den Arbeitsgemeinschaften. Der Erwerb des Taxenscheins wird nur in Einzelfällen als „Sonstige Weitere Leistungen“ nach § 16 Abs. 2 Satz 1 SGB II gefördert.

11. Plant die Bundesregierung eine Novellierung des Eichgesetzes, und wenn ja, wann?

Wenn nein, wie begründet die Bundesregierung den Umstand, dass Taxiunternehmen regelmäßig gebührenpflichtig Taxameter beim Eichamt vorführen und untersuchen lassen müssen, obwohl diese längst elektronisch und nicht mehr mechanisch arbeiten?

Eine Novellierung des Eichgesetzes und der Eichordnung ist geplant. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie wird voraussichtlich Ende 2007 erste Gesetzes- und Verordnungsentwürfe für eine Neuordnung des Mess- und Eichwesens vorlegen. Überprüft wird in diesem Zusammenhang auch, ob eine Eichpflicht in allen heute bestehenden Fällen zukünftig fortbestehen soll. Diese Prüfung ist jedoch noch nicht abgeschlossen, so dass der zukünftige Umfang der Eichpflicht im Taxigewerbe zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht abzusehen ist.