

# Wahlprüfstein DIE LINKE

---

Deutscher Taxi- und Mietwagenverband e. V.  
Zeisselstraße 11  
60318 Frankfurt am Main

## wichtige Fragen für das Taxi- und Mietwagengewerbe

### 1. Ordnungs- und Genehmigungssystem

---

Das 1961 erlassene Personenbeförderungsgesetz hat insbesondere nach seiner Änderung durch die so genannte Taxinovelle von 1983 einen Ordnungsrahmen geschaffen, der in unseren Augen als bewährt und weitgehend problemlos einzuschätzen ist. Die Eckpunkte des Genehmigungssystem: Neben der Notwendigkeit der Erfüllung von subjektiven Voraussetzungen wie Sicherheit und Leistungsfähigkeit, Zuverlässigkeit sowie fachlicher Eignung bei beiden Gelegenheitsverkehrsformen Taxi und Mietwagen existiert beim Taxi zusätzlich eine objektive Zulassungsvoraussetzung. Die Erteilung einer Genehmigung kann behördlicherseits versagt werden, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, dass durch die Ausübung des beantragten Verkehrs das örtliche Taxengewerbe in seiner Funktionsfähigkeit bedroht wird (vgl. § 13 Abs. 4 PBefG). Zur Abgrenzung des Taxiverkehres einerseits, des Mietwagenverkehrs andererseits: für den Taxiverkehr gilt Beförderungs-, Tarif- und Betriebspflicht, für den Mietwagenverkehr ist wesentlich, dass ein Mietwagen nur Fahrten ausführen darf, deren Auftrag im Betriebssitz oder der Wohnung des Unternehmers eingegangen sind. Nach Ausführung des Auftrages hat der Mietwagen zum Betriebssitz zurückzukehren, außer er hat von seinem Betriebssitz oder der Wohnung oder während der Fahrt fernmündlich einen neuen Beförderungsauftrag erhalten.

Wird Ihre Partei an dem Ordnungsrahmen, insbesondere der objektiven Berufszugangsvoraussetzung sowie der Abgrenzung der Rechte und Pflichten von Taxi und Mietwagen, festhalten oder nach dem 22. September Änderungen daran betreiben wollen? Wenn ja, bei welchen Punkten?

Ja. DIE LINKE ist der Auffassung, dass sich der bestehende bundesgesetzliche Ordnungsrahmen überwiegend bewährt hat. Von uns unterstützte rechtliche Änderungen ergeben sich aus den Antworten auf die weiteren Fragen. Eventuell vorhandene Konkurrenzsituationen zwischen Taxi- und Mietwagenbetrieben sind bedauerlich, ihnen muss aber vor Ort begegnet werden.

### 2. ÖPNV-Anerkennung

---

In ständiger Rechtsprechung stuft das Bundesverfassungsgericht unter Berufung auf die dem Linienverkehr vergleichbare Unterworfenheit unter Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht den Taxiverkehr als öffentlichen Verkehr ein. Der Gesetzgeber hat diese Einschätzung gesetzlich nicht nachvollzogen. Das Gewerbe fordert eine gesetzliche Anerkennung, um so verkehrspolitisch mehr Gewicht zu erhalten, insbesondere hinsichtlich der Einbindung in Verkehrspläne und zur Erweiterung der Kooperationen mit dem Linienverkehr.

Wie steht die Partei zu einer gesetzlichen Anerkennung des Taxiverkehrs als Teil des ÖPNV?

Für DIE LINKE gehört der Taxiverkehr selbstverständlich zum öffentlichen Nahverkehr, ist im Personenbeförderungsgesetz aber auch bereits als solcher anerkannt. So heißt es auch nach der Reform des Personenbeförderungsgesetzes letztes Jahr weiterhin in § 8 Abs. 2: „Öffentlicher Personennahverkehr ist auch der Verkehr mit Taxen oder Mietwagen, der eine der in Absatz 1 genannten Verkehrsarten ersetzt, ergänzt oder verdichtet.“ Wir stimmen aber zu, dass eine Einbindung des Taxi-Verkehrs in Nahverkehrspläne und die Kooperation mit dem „klassischen“ ÖPNV bzw. deren Erweiterung sinnvoll wäre. Nicht überall sind große Busse sinnvoll, weswegen wir uns für ergänzende flexible Angebote wie einerseits „klassische“ Taxis, aber auch Anruf-Sammel-Taxis und BürgerInnenbusse einsetzen. Hierfür braucht es in der Tat eindeutige rechtliche Vorgaben, damit auch solche Angebote als Teil des öffentlichen Personennahverkehrs anerkannt sind.

### 3. „Kleine Fachkunde“ für Taxifahrer

Insbesondere in wirtschaftlich schwierigen Zeiten lässt die Servicebereitschaft deutlich zu wünschen übrig. Im Interesse der Verbraucher ist aber ein bundeseinheitlicher Qualitätsstandard auf einem generell anzuhebenden Niveau anzustreben. Aufgrund vielfältiger Erfahrungen mit freiwilligen Qualifizierungsmaßnahmen mussten wir feststellen, dass auf diesem Wege ein nachhaltiger Erfolg nicht zu erzielen ist. Da die Tarifpflicht auch dem unwilligen und schlechten Dienstleister gleiches Entgelt zusichert, sind nur die Gutwilligen bereit, den Aufwand für freiwillige Qualifizierungsmaßnahmen zu erbringen. Der BZP erneuert und intensiviert deshalb seine seit Jahren vorgetragene Forderung, dass auch der Taxifahrer, dessen Ausbildung bisher im Wesentlichen nur darin besteht, die Prüfung für die Ortskenntnis vorzubereiten, in einer weiteren Prüfung zumindest elementare Grundkenntnisse über seinen Beruf (z.B. maßgebliche Verkehrsvorschriften, Unfallverhütungsvorschriften, spezifisches Taxi- und Mietwagenrecht, örtliches Taxitarifrecht, Quittungsbestandteile, Überfallprävention, elementare Dienstleistungsregeln wie etwa der Umgang mit Menschen mit Behinderungen) nachzuweisen hat.

Wie stehen Sie dazu? Wird Ihre Partei sich dafür einsetzen, dass der Taxifahrer in einer Prüfung nachzuweisen hat, dass er über die für seine Berufsausübung wesentlichen Grundkenntnisse verfügt?

Dass Taxifahrerinnen und Taxifahrer nicht nur Ortskenntnis haben – und nachweisen - müssen, sondern auch weitere Kenntnisse, ist unstrittig sinnvoll. In vielen Städten, aber in der Tat nicht allen, wird schon seit langem deutlich mehr als nur Ortskenntnis verlangt. Neben rechtlichen Fragen sehen wir dabei den größten Bedarf in der Frage der Behandlung „besonderer Beförderungsfälle“. Neben Menschen mit Behinderungen zählen dazu auch kleine Kinder und vor allem Babys, wobei die Defizite oft in der der Ausstattung der Fahrzeuge und nicht primär in der fehlenden Sachkenntnis des Fahrers bzw. der Fahrerin liegen. Als ein besonderes Problem sieht DIE LINKE schlecht gewartete Fahrzeuge an. Hier wären gegebenenfalls kürzere Kontrollintervalle präventiv wirksam.

### 4. Freistellungsverordnung PBefG

1962 wurde die Freistellungsverordnung PBefG als „Ausnahmeregelung von zahlenmäßig untergeordneter Bedeutung mit der Folge eingeführt, dass für diverse Personenbeförderungen die PBefG-Vorschriften unbeachtlich sind. Unter dem Deckmantel dieser Verordnung hat sich über die Jahre eine Industrie von beachtlichem Ausmaße - also keineswegs mehr untergeordneter Bedeutung - etabliert, die dem Gewerbe Grundaustattung entzieht und damit kurzfristig die Absicherung eines 24h-Mobilitätsangebotes gefährdet. Alle gewerblichen Alternativen der Freistellungsverordnung sind in unseren Augen zu streichen. Mindestens aber besteht erheblicher Regelungsbedarf für die freigestellte Beförderung von Schul- und Kindergartenkindern sowie Menschen mit Behinderungen. Insbesondere dort ist nicht einzusehen, dass Betriebe des Taxi- und Mietwagengewerbes aus wohlverstandenen Sicherheitsgründen einem strengen Reglement ausgesetzt sind, während Wettbewerber schon dadurch uneinholbar bevorteilt sind, weil sie Fahrpersonal ohne Personenbeförderungsschein und damit vor allem ohne Prüfung der gesundheitlichen Voraussetzungen einsetzen dürfen. Und dies bei Beförderungen besonders schützenswerter Personenkreise wie Kinder und Menschen mit Behinderungen! Die Forderung des Gewerbes geht konkret dahin, dass von Fahrern von Verkehren nach § 1 Nr. 4 d), g) und 1) FreistellungsVO PBefG zwingend der Führerschein zur Fahrgastbeförderung verlangt werden muss und darüber hinaus die Betreiber solcher Verkehre Fachkunde im Sinne des § 13 Abs. 1 Nr. 3 PBefG in Verbindung mit § 3 PBZugV besitzen müssen.

Auch hier wieder unsere Frage, ob Sie in der kommenden Legislaturperiode diese Forderungen unterstützen werden?

DIE LINKE teilt Ihre Auffassung, dass der Transport von Kindern und von Menschen mit Behinderungen besondere Anforderungen stellt (siehe auch Antwort auf Frage 3). Deswegen unterstützen wir die Forderung, dass der – gewerbliche – Transport der genannten Gruppen nicht ohne Personenbeförderungsschein erfolgen sollte. Die Auswüchse durch Mietwagen mit Fahrerinnen und Fahrern mit niedrigeren Standards wollen wir unterbinden.

##### 5. vergleichbare Regelungen für Taxi und Mietwagen bei den steuerlichen Datenaufzeichnungs- und Datenspeicherungspflichten für Taxi- und Mietwagenunternehmen ab dem 31.10.2016

Mit BMF-Schreiben vom 26.11.2010 sind die Folgerungen aufgestellt, die sich in steuerlicher Hinsicht aus Sicht der Finanzverwaltung für Taxi und Mietwagen insbesondere bezüglich Taxameter und Wegstreckenzähler ergeben. Das BMF setzt damit die sich aus der am 30.10.2016 ablaufenden Übergangsfrist der EU-Richtlinie 2004/22/EG (MID) eintretenden Regelungen um, die allerdings danach ausschließlich für die Taxiunternehmen wirken. Schwerpunkt des BMF-Schreibens ist die komplette Erfassung aller mit oben bezeichneten Geräten erzeugten steuerlich relevanten Daten, die entweder im Gerät selbst oder aber auf einem externen Speichermedium unveränderbar und maschinell auswertbar dauerhaft aufgezeichnet werden müssen. Der BFH hat in einem Urteil vom 26.02.2004 (XI R 25/02, „Schichtzettelentscheidung“) entwickelt, welche Daten zu jedem einzelnen Geschäftsvorfall vom Unternehmer zu erfassen und aufzubewahren sind. Es bedarf nach BZP-Auffassung einer gesetzlichen Definition, um den Wegstreckenzähler als Kasse einstufen zu können. Anders als beim Taxameter, bei dem eine solche Einstufung über die eichrechtlichen Vorschriften unmittelbar wirkt, existiert hinsichtlich des Wegstreckenzählers keine Norm, die den Darlegungen im BMF-Schreiben, wonach die Aufzeichnungs- und Speicherungspflichten auch beim Wegstreckenzähler gelten, tatsächlich Rechtswirksamkeit verleiht. Ohne eine solche wirksame Kassendefinition für den Wegstreckenzähler bleiben die Mietwagenunternehmen ohne die

vergleichbaren Verpflichtungen, wie sie dem Taxigewerbe auferlegt sind und werden. Damit wären nicht nur sofort erhebliche Wettbewerbsverzerrungen in einem weitgehend vergleichbaren Markt, sondern auch in deren Folge eine Flucht vieler bisheriger Taxiunternehmen in den Mietwagenbereich vorhersehbar, was dann die Problemstellung unzureichender Datenerfassungsmöglichkeiten für fiskalische Zwecke unter anderem Vorzeichen erneut aufwerfen wird. Neben diesem fiskalischen Aspekt kommt dann hinzu, dass der Bevölkerung das mit Tarif-, Beförderungs- und Betriebspflicht versehene, unverzichtbare Mobilitätsangebot der Taxis entzogen wird.

Werden Sie sich dafür einsetzen, dass in kurzer Zeit nach den Bundestagswahlen gesetzliche Regelungen eingeführt werden, die zu einer wenigstens einigermaßen vergleichbaren Verpflichtung auch der Mietwagenunternehmen hinsichtlich der digitalen Datenaufzeichnung und –speicherung führen werden, um so der befürchteten „Flucht in den Mietwagen“ zu begegnen (i.E.: Wegstreckenzähler-Definition als Kasse; Wegstreckenzähler müssen ebfs. alle BMF-relevanten Daten aufzuzeichnen; Streichung der Ausnahmemöglichkeit vom Einbau eines Wegstreckenzählers)?

Wie bereits in der Antwort auf die vorherige Frage ausgeführt, wollen wir die Auswüchse durch Mietwagen mit Fahrern mit niedrigeren Standards unterbinden. Dazu gehört selbstverständlich auch, dass Mietwagen mit Fahrern einer vergleichbaren Verpflichtung zur Aufzeichnung und Speicherung steuerlich relevanter Daten unterliegen. Aufgrund der im Vergleich zu Taxis unterschiedlich erfolgenden Berechnung des Fahrpreises stellt sich allerdings die Frage, ob Mietwagen mit Fahrern Daten im gleichen Umfang aufzeichnen und speichern müssen. Daher sehen wir bei der von Ihnen vorgeschlagenen Definition des Wegstreckenzählers als Kasse noch Prüfungsbedarf, ob dieser Vorschlag im Sinne von Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit nicht über das Ziel hinausschießt. In jedem Fall sollten aber Ausnahmemöglichkeiten vom Einbau eines Wegstreckenzählers für Mietwagen mit Fahrern gestrichen werden.

#### 6. Flankierende Maßnahmen für die Branche bei Mindestlohneinführung

Die Einführung des mittlerweile von fast allen Parteien, wenn auch mit verschiedenen Modellen, befürworteten Mindestlohns wird ohne flankierende Maßnahmen insbesondere im Taxigewerbe zu einem gewaltigen Strukturwandel führen. Dies gilt nicht nur angesichts dessen, dass die häufig genannten zukünftigen 8,50 € Stundenlohn angesichts derzeitig geschätzter Entlohnung von durchschnittlich gerade einmal 6,50 € eine kaum schulterbare Belastung der Unternehmen bedeuten, sondern auch zusätzlich diese Entwicklung eine Abkehr von der jedenfalls in den städtischen Bereichen vorherrschenden umsatzbezogenen Entlohnungsform darstellt. Ohne flankierende Maßnahmen führt ein Mindestlohn nach Verbandseinschätzung zu einem Wechsel vom bisherigen Einsatz angestellter Taxifahrer zu einem Taxisystem der selbstfahrenden Taxieinzelunternehmen ohne Angestellte. Erfahrungen aus dem Ausland zeigen, dass dies zu erheblichen Qualitätsverlusten führt und insbesondere im ländlichen Bereich die 24h-Mobilität nicht mehr stattfindet. Der BZP sieht den Ausweg in einer längeren Übergangsphase, in der einerseits die Direktionsmöglichkeiten der Arbeitgeber hinsichtlich des Fahrzeugeinsatzes, die derzeit im städtischen Bereich eigentlich nicht existieren („Fahrer agiert wie ein Selbstständiger“), technisch/organisatorisch entwickelt werden können, andererseits eine Neuordnung des Taxitarifrechts erfolgen kann. Zu letzterem gehört sicherlich, dass die gutachterlich berechneten

notwendigen Taxitarifanpassungen i.H.v. ca. 25% wegen des Mindestlohns eine deutlich schnellere Bearbeitung durch die zuständigen Kreise bzw. Städte (und Gemeinden) erforderlich machen bzw. ggf. die Tarifhoheit sogar bei dem Land eingerichtet wird. Zudem ist zu garantieren, dass öffentliche Aufträge nicht mehr unter dem Taxi-Tarif vergeben werden dürfen.

Werden Sie sich dafür stark machen, dass durch entsprechende flankierende Maßnahmen dafür gesorgt wird, dass die Unternehmen auch fortan in die Lage gesetzt werden, ihre Fahrzeuge mit angestelltem Fahrpersonal einzusetzen?

Ja. Wir wollen keinen Wechsel vom Einsatz angestellter Taxifahrerinnen und Taxifahrer hin zu einem Taxisystem der selbstfahrenden Taxieinzelunternehmen ohne Angestellte. Wir sind der Auffassung, dass dies auch bei einem Mindestlohn möglich sein wird. Zum einen können im Gegenzug für die Einführung eines Mindestlohnes die Tarife moderat erhöht werden. Den Kundinnen und Kunden ist zu vermitteln, dass gute Arbeit ihren Preis hat. Zum anderen ist es entscheidend, die Auslastung der Fahrzeuge zu steigern. Dies wird nur gelingen, wenn die Konzessionsvergabe restriktiver als derzeit gehandhabt wird. Selbstverständlich dürfen öffentliche Aufträge nicht mehr unter dem Taxi-Tarif vergeben werden.

DIE LINKE setzt sich im Übrigen für einen flächendeckenden gesetzlichen Mindestlohn in Höhe von 10 Euro pro Stunde ein, und nicht von 8,50 Euro pro Stunde. Erst ab diesem Wert sichert ein Mindestlohn für einen alleinstehenden Vollzeitbeschäftigten die Existenz und ermöglicht eine Rente oberhalb der Grundsicherung im Alter. Zur Unterstützung von Kleinunternehmen schlagen wir vor, dass für einen Übergangszeitraum im Einzelfall wirtschaftliche Hilfen erbracht werden. Über die Höhe und Dauer der Gewährung soll ein Mindestlohnrat (Gewerkschaften, Arbeitgeber, Wissenschaft) entscheiden, der sowohl die wirtschaftliche Lage des einzelnen Unternehmens als auch die Branchensituation sowie die regionalen Bedingungen überprüft.