

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Margrit Wetzel, Klaus Daubertshäuser, Robert Antretter, Hans Gottfried Bernrath, Rudolf Bindig, Dr. Ulrich Böhme (Unna), Carl Ewen, Elke Ferner, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Walter Kolbow, Volkmar Kretkowski, Dr. Klaus Kübler, Dr. Ulrich Janzen, Heide Mattischeck, Albrecht Müller (Pleisweiler), Dr. Rolf Niese, Siegfried Scheffler, Dr. Peter Struck, Berthold Wittich, Hans-Ulrich Klose und der Fraktion der SPD

Vorrangregelungen auch für Taxen

Die zunehmende Dichte des motorisierten Individualverkehrs macht es besonders in den Innenstädten erforderlich, attraktive Alternativen zum privat genutzten Pkw zu schaffen. Wer dem Nutzer die Attraktivität des Pkw erhalten, aber zugleich Nutzungsdauer und Auslastungsgrad der Fahrzeuge erhöhen will, muß die Einbindung der Taxen in bestehende und mögliche Vorrangregelungen des ÖPNV ernsthaft erwägen. Sonderregelungen für den Linienverkehr des ÖPNV und für die Behindertenbeförderung sollten ggf. auch für die Beförderung von Fahrgästen in Taxen zugänglich gemacht werden.

Dazu wären eine Reihe von Änderungen der einschlägigen Gesetze und Verordnungen notwendig. Die nachstehenden Fragen sollen der Klärung möglicher Vorteile und abzuwägender Bedenken dienen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Die Bundesratsinitiative der Länder zur Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes im Rahmen der Bahnstrukturreform führt erstmalig eine Definition des „Öffentlichen Personennahverkehrs“ ein.
Welche Bedenken gäbe es dagegen, in diese Definition die Taxen mit einzuschließen?
2. Welche Vorteile (Attraktivitätssteigerung, Verkehrsverlagerung, etc.) würde die Bundesregierung darin sehen, Sonderfahrstreifen und Vorrangregelungen für Linienomnibusse auch für Taxen generell freizugeben, und welche Bedenken wären ggf. dagegen zu erheben?
3. Hält die Bundesregierung eine Änderung des § 12 Abs. 4 StVO für sinnvoll, die erlauben würde, daß der Taxifahrer kurzfristig sein in zweiter Reihe haltendes Fahrzeug verlassen darf, um

behinderte, alte oder kranke Menschen zum oder vom Wagen wegzuleiten?

4. Welche Regelungen wären denkbar, die Taxen die Einfahrt in Fußgängerzonen zu Arztpraxen oder Hotels ohne Sondergenehmigung erlauben?
5. Taxistände werden in zunehmendem Maße zugeparkt.

Hielte die Bundesregierung ein absolutes Halteverbot auf Taxiständen für hilfreich, und welche Sanktionen wären realistisch einführ- und durchsetzbar?

6. Welche Bedenken gäbe es gegen eine Regelung, Taxen ebenso wie Linienomnibusse von Verkehrsverboten wegen Verkehrsüberlastung auszunehmen?
7. Welche Modelle sind der Bundesregierung bekannt, in denen Taxen in Verkehrsverbünde/Kooperationsverträge/Tarifverbünde des ÖPNV
 - a) als Linienersatzverkehre,
 - b) als Ergänzungsverkehremit eingebunden sind, und wie werden diese bewertet?
8. Welche Gründe haben den Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, veranlaßt, z. B. Schüler-, Kindergarten- und Behindertenbeförderungen mit Pkw nach der Freistellungsverordnung zuzulassen, ohne daß der Führer des Fahrzeuges in Besitz einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung im Sinne des § 15 e StVZO sein muß?
9. Auf welche Weise ist bei der Personenbeförderung nach der Freistellungsverordnung gewährleistet, daß die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebes, die Zuverlässigkeit und die fachliche Eignung des Beförderungsunternehmers im Sinne des § 13 Abs. 1 PBefG gegeben sind?

Bonn, den 28. Juni 1993

Dr. Margrit Wetzel
Klaus Daubertshäuser
Robert Antretter
Hans Gottfried Bernrath
Rudolf Bindig
Dr. Ulrich Böhme (Unna)
Carl Ewen
Elke Ferner
Klaus Hasenfratz
Reinhold Hiller (Lübeck)
Lothar Ibrügger

Walter Kolbow
Volkmar Kretkowski
Dr. Klaus Kübler
Dr. Ulrich Janzen
Heide Mattischeck
Albrecht Müller (Pleisweiler)
Dr. Rolf Niese
Siegfried Scheffler
Dr. Peter Struck
Berthold Wittich
Hans-Ulrich Klose und Fraktion