

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Margrit Wetzel, Klaus Daubertshäuser, Robert Antretter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
— Drucksache 12/5310 —

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.

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?

Die Bundesregierung vertritt die Auffassung, daß Taxenverkehr eine vernünftige und häufig notwendige Ergänzung des ÖPNV darstellt. Die Einbeziehung des Taxenverkehrs in die gesetzliche Definition des ÖPNV wird weder von der Bundesregierung noch von den Landesregierungen befürwortet, weil dem Taxenverkehr als Gelegenheitsverkehr nicht die gleiche Bedeutung beizumessen ist wie dem Linienverkehr. Diese Auffassung findet ihren Niederschlag in der einschlägigen Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts, welche seit dem 8. Juli 1960 (BVerfGE 11, 168) bis zuletzt in BVerfGE 85, 238 daran festhält.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 13. Juli 1993 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

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?

Die Sonderfahrstreifen der Omnibusse des Linienverkehrs (Busspuren) dienen dem Zweck, ein schnelles Vorwärtskommen des ÖPNV zu gewährleisten. Dies ist nur dann der Fall, wenn die Nutzung der Busspuren grundsätzlich auf die Busse des ÖPNV beschränkt bleibt. Ihre generelle Benutzung durch andere Fahrzeuge, wie beispielsweise durch Taxen, ist geeignet, den genannten Zweck zu beeinträchtigen und kann deshalb nicht gestattet werden.

Die generelle Freigabe der Busspuren für Taxen könnte zudem auch eine unerwünschte Präcedenzwirkung für andere Kraftfahrzeuge zur Folge haben.

Die Sonderfahrstreifen des Linienomnibusverkehrs können bereits heute durch die Anordnung des Zusatzschildes „Taxi“ für diese Kraftfahrzeuge freigegeben werden. Diese individuelle Lösung ist nach Auffassung der Bundesregierung sachgerechter. Sie berücksichtigt das Verkehrsaufkommen des örtlichen Linienomnibusverkehrs und trägt so, situationsbezogen, den jeweiligen örtlichen Bedürfnissen Rechnung. Ob die Busspur auch für Taxen freigegeben werden kann, muß deshalb der Einzelfallentscheidung der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde überlassen bleiben.

Im weiteren genießen Linienomnibusse lediglich beim Abfahren von gekennzeichneten Haltestellen Vorrang im Straßenverkehr (§ 20 Abs. 2 StVO). Diese Regelung gründet sich auf der Tatsache, daß das Massenverkehrsmittel Linienomnibus fahrplangebunden fährt und nicht durch fahrplanungebundenen Individualverkehr aufgehalten werden soll. Da Taxen ebenfalls nicht an einen Fahrplan gebunden fahren, fehlt es hier an einer Vergleichbarkeit.

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?

Halten in der zweiten Reihe, links neben parkenden Fahrzeugen, wird von der StVO im Interesse eines ungestört fließenden Verkehrs grundsätzlich untersagt. Nur Taxen ist durch § 12 Abs. 4 StVO ein entsprechendes Halterecht zum Ein- und Aussteigenlassen von Fahrgästen eingeräumt, wenn der Verkehr dadurch nicht wesentlich behindert wird.

Danach sieht die Bundesregierung ein Verlassen des Taxis durch seinen Fahrer zum Zwecke der Hilfeleistung beim Ein- und Aussteigen von Fahrgästen im Einzelfall als zulässig an. Gerade Behinderte, alte und kranke Menschen benötigen oftmals Hilfe, um schneller und sicherer, als sie es alleine könnten, ein Taxi zu besteigen. Eine entsprechende Hilfeleistung durch den Taxifahrer

entspricht deshalb dem Sinngehalt des § 12 Abs. 4 StVO und dürfte von den Überwachungsbehörden im Rahmen des Opportunitätsprinzips auch nicht geahndet werden. Für eine entsprechende Änderung des § 12 Abs. 4 StVO besteht nach Ansicht der Bundesregierung deshalb keine Notwendigkeit; zumal diese Möglichkeit zum Verlassen des Taxis dann auch aus anderen Interessen heraus genutzt werden könnte.

4. Welche Regelungen wären denkbar, die Taxen die Einfahrt in Fußgängerzonen zu Arztpraxen oder Hotels ohne Sondergenehmigungen erlauben?

Das Interesse, Arztpraxen und Hotels auch in Fußgängerzonen direkt mit dem Taxi anfahren zu können, muß nach Auffassung der Bundesregierung generell zugunsten der berechtigten Interessen der Fußgänger zurücktreten.

Fußgängerzonen sind in der Regel dem Fußgängerverkehr gewidmet. Jeder Fahrzeugverkehr ist in ihnen grundsätzlich untersagt. Eine generelle Öffnung der Fußgängerzone für den Fahrzeugverkehr, und sei es nur für die Taxen, wäre widmungsrechtlich problematisch, ist aber auch und vor allem aus Verkehrssicherheitsgründen abzulehnen. Der Fußgänger muß sich in dem ausdrücklich für ihn reservierten Verkehrsbereich sicher fühlen können. Auch nur vereinzelt auftretender, aber generell zulässiger Fahrzeugverkehr, wäre dem abträglich.

Im übrigen muß bei einer entsprechenden Regelung eine unerwünschte Präcedenzwirkung bedacht werden. Vergleichbare Forderungen anderer Personenkreise könnten nicht, ohne den Anschein von Willkür zu erwecken, abgewehrt werden. Die Fußgängerzonen hätten dann nicht mehr die Funktion, die ihnen zukommen soll.

Sofern konkret ein Bedürfnis bestehen sollte, in Fußgängerzonen mit dem Taxi einzufahren, kann eine befriedigende Lösung durch Erteilung einer entsprechenden Ausnahmegenehmigung gefunden werden.

5. Taxistände werden in zunehmendem Maße zugeparkt.
Hielte die Bundesregierung ein absolutes Halteverbot auf Taxiständen für hilfreich, und welche Sanktionen wären realistisch einführend und durchsetzbar?

Nach Auffassung der Bundesregierung ist es fraglich, ob durch die Anordnung eines absoluten Halteverbotes (Zeichen 283 der StVO) an Taxenständen deren Mißbrauch durch parkende Kraftfahrzeuge stärker verhindert werden kann als durch die jetzige Regelung.

Gegenwärtig ist an Taxenständen nur ein Halten von nicht länger als drei Minuten erlaubt, ohne daß der Fahrzeugführer dabei sein Fahrzeug verlassen darf (§ 12 Abs. 2 StVO). Ein Verstoß wäre unzulässiges Parken, damit ordnungswidrig und mit Verwar-

nungsgeld bewehrt. Die Anordnung eines absoluten Halteverbotes hätte bei Mißachtung auch nur ein Verwarnungsgeld zur Folge.

Einem Mißbrauch der Taxenstände durch parkende Kraftfahrzeuge sollte nach Auffassung der Bundesregierung in erster Linie durch verstärkte Überwachungsmaßnahmen begegnet werden. Die Bundesregierung wird diese Frage mit den zuständigen obersten Landesbehörden erörtern.

6. Welche Bedenken gäbe es gegen eine Regelung, Taxen ebenso wie Linienomnibusse von Verkehrsverboten wegen Verkehrsüberlastung auszunehmen?

Verkehrsverbote wegen Verkehrsüberlastung, sofern darunter die Vermeidung schädlicher Umwelteinflüsse durch Luftverunreinigungen zu verstehen ist, können vielschichtiger Natur sein. Zeitlich, tageszeitlich, örtlich, für bestimmte Straßen oder Kraftfahrzeuge kann der Kraftfahrzeugverkehr beschränkt oder gänzlich untersagt werden. Solche Verbote gelten im Interesse der Aufrechterhaltung eines notwendigen Minimums von Verkehr nicht für den ÖPNV.

Die Bundesregierung ist der Auffassung, daß die insoweit jeweils allein zuständigen Landesbehörden situationsbezogen vor Ort entsprechend den dortigen Bedürfnissen sachgerecht prüfen sollten, ob neben Linienomnibussen auch Taxen so wie ggf. auch anderen Kraftfahrzeugen Ausnahmen zu gewähren sind.

7. Welche Modelle sind der Bundesregierung bekannt, in denen Taxen in Verkehrsverbünde/Kooperationsverträge/Tarifverbünde des ÖPNV
- a) als Linienersatzverkehre,
 - b) als Ergänzungsverkehre
- mit eingebunden sind, und wie werden diese bewertet?

Der Bundesregierung ist bekannt, daß Taxen insbesondere in Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage als Linienersatzverkehre oder als Ergänzungsverkehre in den ÖPNV einbezogen werden. Dementsprechend sind die Verkehrsminister der neuen Länder vor einigen Monaten vom Bundesminister für Verkehr gebeten worden, bei der Gestaltung des ÖPNV ihr Augenmerk auch auf diese Möglichkeiten zu richten. Da die Verkehrs- und Tarifverbünde nicht Angelegenheiten des Bundes betreffen, sieht die Bundesregierung davon ab, bestimmte Kooperationen als beispielhaft darzustellen. Grundsätzlich werden entsprechende Verkehre positiv 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 im Besitz einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung im Sinne des § 15 e StVZO sein muß?

Die Bundesregierung hält schon seit längerem eine Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung für Schüler-, Kindergarten- und Behindertenbeförderungen mit Pkw nicht für erforderlich. Die Beförderungen werden zumeist im Auftrag öffentlicher Stellen durchgeführt, die die Zuverlässigkeit der Beförderer prüfen und die durch entsprechende Vertragsgestaltung Einfluß darauf nehmen können, daß den Sicherheitsbelangen bei der Beförderung der betreffenden Personen Rechnung getragen wird. Eine weitere Reglementierung dieser Beförderungen nach den §§ 15 d ff. StVZO erscheint deshalb entbehrlich. Insoweit gelten dieselben Erwägungen wie bei der Freistellung dieser Beförderungen nach der Freistellungsverordnung (Frage 9).

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?

Der Gedanke, freigestellte Beförderungen den Genehmigungsvoraussetzungen des § 13 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz, also insbesondere den Voraussetzungen der Fachkunde und der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Betriebes zu unterwerfen, wird von Bund und Ländern einmütig abgelehnt. Bei der Beförderung von Schülern zu Lehranstalten ist ebenso wie bei der Beförderung von Kindern zu Kindergärten der Träger dieser Einrichtung zumeist ein öffentlicher Auftraggeber, der die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit der Beförderer prüft. Entsprechendes gilt für soziale und kirchliche Einrichtungen, welche regelmäßig Körperschaften des öffentlichen Rechts sind. Die Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen in Personenverkehren (BOKraft) ist 1989 geändert worden. Seither sind die sicherheitsrelevanten Vorschriften dieser Verordnung auch für die freigestellten Schüler- und Kindergartenbeförderungen anzuwenden. Die Bundesregierung hält daran fest, daß die aufgrund der Freistellungs-Verordnung vom Personenbeförderungsgesetz seit 1962 von diesem Gesetz ausgenommene Beförderungen keine Reglementierung durch Berufszugangs- und Berufsausübungsregeln rechtfertigen.

