

**Antwort  
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Patrick Döring, Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/884 –**

**Situation des mittelständischen Taxigewerbes****Vorbemerkung der Fragesteller**

Auf Seite 19 des Koalitionsvertrags zwischen CDU, CSU und SPD heißt es: „Wir wollen die gesetzlichen Rahmenbedingungen für Handwerk und Mittelstand dort verbessern, wo es erkennbare Nachteile gibt.“ Ein ausschließlich mittelständisch geprägtes Gewerbe in Deutschland stellt das Taxigewerbe dar. Seit dem Jahr 2000 sind die Einnahmen des Taxi- und Mietwagengewerbes durchgehend rückläufig. Durch den gleichzeitigen Anstieg der Anzahl der als Taxen eingesetzten Fahrzeuge bedeutet diese Entwicklung eine deutliche Schwächung des Wirtschaftszweigs. Dies verstärkt sich zusätzlich durch die dramatische Entwicklung der Kostensituation des Gewerbes, bedingt durch die stetige Verteuerung des Rohöls und die fünf Stufen der Ökosteuer.

Die Fußballweltmeisterschaft im Juni und Juli 2006 böte eine gute Gelegenheit, die Einnahmesituation zumindest zeitweise zu verbessern und die Leistungsfähigkeit der Taxiunternehmer zu demonstrieren. Leider bleibt aber auch dieser Weg verschlossen, da eine Bannmeile um alle Austragungsstätten des Turniers es den Taxifahrern unmöglich macht, sich den Stadien unmittelbar zu nähern. Der Veranstalter FIFA möchte seine Gäste, Funktionäre und Spieler ausschließlich mit Fahrzeugen des Sponsors Hyundai transportieren. Als Fahrer werden Freiwillige eingesetzt, die weder im Besitz eines Personenbeförderungsscheins sein werden noch über die für die gewerbliche Personenbeförderung erforderlichen Ortskenntnisse verfügen. Die Sicherheit der Fahrgäste scheint unter diesen Voraussetzungen nicht gewährleistet.

Grundlage für die von der FIFA geplante Form der Personenbeförderung ist die Freistellungsverordnung zum Personenbeförderungsgesetz. Diese Verordnung stammt aus den 1970er Jahren und wurde für berechtigte Ausnahmen geringfügiger Verkehre eingeführt. Sollte die Freistellungsverordnung durch die Veränderungen im gewerblichen Personenverkehr jedoch nunmehr den eigentlichen Regelungszielen des Personenbeförderungsgesetzes zuwiderlaufen, muss über eine Novellierung der Regelung nachgedacht werden.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die wirtschaftliche Situation des mittelständischen Taxigewerbes in Deutschland?

Die wirtschaftliche Situation des mittelständischen Taxigewerbes in Deutschland ist wie die anderen Gewerbe von der vergleichsweise schwachen Binnenkonjunktur der vergangenen Jahre beeinflusst. Aus dem Bericht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung über die Sondererhebung zum Taxen- und Mietwagenverkehr zum 31. Dezember 2004 geht hervor, dass sich bundesweit die Anzahl der zum Taxenverkehr zugelassenen Unternehmer im Vergleich zum 1. März 2000 um 10,3 Prozent verringert hat. Ebenso haben sich bundesweit die Fahrzeugkapazitäten in diesem Zeitraum beim Taxenverkehr um 5,7 Prozent sowie beim Taxen- und Mietwagenverkehr mit Mischkonzessionen um 9,4 Prozent verringert. Diese Zahlen liegen jedoch teilweise im Vergleich zum Bundesdurchschnitt völlig konträre regionale Entwicklungen, d. h. deutliche Steigerungsraten bei den Fahrzeugkapazitäten sowie der Zahl der Unternehmer, zugrunde, was auf eine signifikante Abhängigkeit der wirtschaftlichen Entwicklung des Gewerbes von regionalen Einflussfaktoren hindeutet.

2. Sieht die Bundesregierung grundsätzlichen Handlungsbedarf zur Verbesserung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für das mittelständische Taxigewerbe, wenn ja, in welcher Form?

Die Bundesregierung bereitet derzeit unter anderem im Bereich des Personenbeförderungsrechts konkrete Maßnahmen zu Bürokratieabbau und Deregulierung vor, die auch im mittelständischen Taxengewerbe zu einer verwaltungsmäßigen Kostenentlastung beitragen sollen. Darüber hinaus besteht kein grundsätzlicher Bedarf für eine Veränderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen.

3. Aufgrund welcher Rechtsgrundlage wird Taxiunternehmen während der FIFA-Weltmeisterschaft die direkte Zufahrt zu den WM-Stadien verwehrt?

Die Zufahrt zu den WM-Stadien wird den Taxiunternehmen nicht verwehrt. Haltebuchten außerhalb des äußeren Sicherheitsringes werden an allen Stadien eingerichtet. Die Einfahrt in den äußeren Sicherheitsring ist nicht möglich, da ab diesem privatrechtlich das Hausrecht des OK FIFA WM 2006™ beginnt. Dort haben nur Personen Zutritt, die über eine Akkreditierung oder ein Ticket (Spieltag) verfügen. Ebenso dürfen Fahrzeuge nur mit besonderer Berechtigung einfahren. Alle Personen und Fahrzeuge werden lageangemessen kontrolliert und durchsucht. Dies ist aus Sicherheitsgründen zwingend erforderlich und mit den staatlichen Sicherheitsbehörden abgestimmt.

4. Sind von der Regelung auch Fahrten mit Taxen betroffen, die Zuschauer zu den Stadien der Fußball-Weltmeisterschaft bringen sollen?

Auf die Antwort zu Frage 3 wird verwiesen.

5. Wie wird sich die Regelung nach Auffassung der Bundesregierung auf das Taxigewerbe in den WM-Städten zur Zeit der Weltmeisterschaft auswirken?

Die Sicherheitsmaßnahmen gelten auch für andere Fahrzeuge, mit denen die Zuschauer zu den Spielen anreisen. Es ist nicht erkennbar, dass speziell das Taxigewerbe hiervon nachteilig betroffen sein könnte. Nach den Erfahrungen im Confederations Cup im Juni 2005 ist bei der WM eine hohe Nachfrage nach

Taxis zu erwarten. Die WM-Städte haben mit dem örtlichen Taxigewerbe Kontakt aufgenommen, damit die Taxiunternehmen sich hierauf einstellen können.

6. Wie bewertet die Bundesregierung die Sicherheit der Personen, die im Rahmen der Weltmeisterschaft von der FIFA durch ungeschulte Volontäre transportiert werden?

Nach hiesigen Informationen werden die durch die FIFA eingesetzten Volontäre ebenfalls einer gezielten Auswahl und Qualitätskontrolle durch das OK FIFA WM 2006 unterliegen.

7. Gilt nach Ansicht der Bundesregierung für die als Fahrer eingesetzten Personen ein Befreiungstatbestand nach § 1 der Freistellungsverordnung zum Personenbeförderungsgesetz (PBefG), und wenn ja, warum?

Von den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) werden lediglich die Beförderungen freigestellt, die tatbeständlich der Freistellungsverordnung unterfallen. Unter den jeweiligen Voraussetzungen kommt eine solche Befreiung beispielsweise für die Beförderung von Mitarbeitern der FIFA nach § 1 Nr. 3 und 4 Buchstabe a und f der Freistellungsverordnung in Betracht.

8. In welcher Höhe könnten nach Einschätzung der Bundesregierung zusätzliche Sozialabgaben anfallen, wenn statt unbezahlter Freiwilliger für den Transport Berufskraftfahrer eingesetzt würden?

Da der Bundesregierung keine Angaben über Anzahl und Umfang des beabsichtigten Einsatzes von Freiwilligen durch die FIFA vorliegen, ist eine Einschätzung zur Höhe zusätzlicher Sozialabgaben bei Durchführung dieser Beförderungen durch Berufskraftfahrer nicht möglich.

9. Ist es nach Ansicht der Bundesregierung mit den Regelungszielen des PBefG vereinbar, dass die genannten Personen für ihre Tätigkeit keinen Personenbeförderungsschein benötigen, und wenn ja, warum?

Das PBefG zielt auf die Regelung aller möglichen Beförderungen, die für die gewerbliche Ordnung des Straßenpersonenverkehrs von Bedeutung sein können. Die Freistellungsverordnung bezweckt die Befreiung solcher Beförderungen von den Vorschriften des PBefG, die diese Ordnung im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht beeinträchtigen. Auch § 48 der Fahrerlaubnis-Verordnung, der die Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung regelt, bedient sich in Absatz 1 durch ausdrückliche und ausschließliche Bezugnahme auf die §§ 42, 43 und 48 PBefG dieses systematischen Zusammenhangs zwischen PBefG und Freistellungsverordnung, so dass Widersprüchlichkeiten nicht erkennbar sind.

10. Bestehen nach Auffassung der Bundesregierung grundsätzlich Zielkonflikte hinsichtlich der Regelungen des PBefG und der entsprechenden Freistellungsverordnung, und wenn ja, welche?

Zielkonflikte zwischen den Regelungen des PBefG und denen der Freistellungsverordnung sind nicht erkennbar, da durch das PBefG lediglich die für die Ordnung des Straßenpersonenverkehrs bedeutsamen Beförderungen geregelt werden sollen und sich der Anwendungsbereich der Freistellungsverordnung zielkonform ausschließlich auf solche Arten von Beförderungen beschränkt, die die Ordnung im Rahmen des Gesamtverkehrs nicht beeinträchtigen.

11. Hält die Bundesregierung es für erforderlich, die Freistellungsverordnung zum Personenbeförderungsgesetz zu überarbeiten, und wenn ja, in welcher Weise?

Eine Überarbeitung der Freistellungsverordnung wird derzeit nicht für erforderlich gehalten.

12. Ist nach Auffassung der Bundesregierung eine Änderung oder Abschaffung der Freistellungsverordnung zum PBefG geeignet, einer Hinterziehung von Steuern und Sozialabgaben entgegenzuwirken?

Ein kausaler Zusammenhang zwischen der Freistellungsverordnung und der Hinterziehung von Steuern und Abgaben wird nicht gesehen. Gegenstand des PBefG sind nicht Vorschriften zu Steuern und Sozialabgaben.

13. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung darüber, in welchem Umfang in Deutschland gegen die Vorgaben des PBefG verstößen wird?

Der Bundesregierung liegen keine diesbezüglichen Erkenntnisse vor, da der Vollzug der Regelungen des PBefG den Ländern obliegt.

14. Hält die Bundesregierung diese Erkenntnisse für notwendig, um auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts das Erfordernis der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet gemäß Artikel 72 Abs. 2 des Grundgesetzes beurteilen zu können?

Der Herstellung gleicher Lebensverhältnisse wird bereits durch bundesrechtliche Regelung des Straßenverkehrsrechts Rechnung getragen. Der Vollzug des Bundesrechts erfolgt grundsätzlich durch Behörden der Länder. Aus dem regelmäßigen Erfahrungsaustausch mit den Ländern über den Vollzug des PBefG ist bisher kein Bedarf erkennbar geworden, Verstöße gegen das PBefG auf Bundesebene zu erfassen.