

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Katrin Kunert, Dorothee Menzner, Dr. Gesine Löttsch, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Lutz Heilmann, Hans-Kurt Hill, Michael Leutert, Dr. Ilja Seifert, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Betriebs- und Beschäftigungssituation im Taxigewerbe**

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Informationen liegen der Bundesregierung über die Entwicklung der wirtschaftlichen und sozialen Lage des Taxigewerbes in den vergangenen zehn Jahren vor?
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?
3. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Untersuchung zur wirtschaftlichen und sozialen Lage des Taxigewerbes und der dort Beschäftigten in Hamburg?
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?
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?
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?
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?
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?
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?
10. In welchem Maße und mit welchen öffentlichen Mitteln werden Langzeitarbeitslose ermuntert, in diesem prekär gewordenen Arbeitsmarkt eine berufliche Existenz aufzubauen?

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?

Berlin, den 30. Januar 2007

**Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion**

