

## Antrag

**der Abgeordneten Andreas Wagner, Dr. Gesine Löttsch, Jan Korte, Doris Achelwilm, Gökay Akbulut, Simone Barrientos, Lorenz Gösta Beutin, Matthias W. Birkwald, Heidrun Bluhm, Birke Bull-Bischoff, Jörg Cezanne, Anke Domscheit-Berg, Susanne Ferschl, Brigitte Freihold, Sylvia Gabelmann, Nicole Gohlke, Dr. André Hahn, Ulla Jelpke, Kerstin Kassner, Katja Kipping, Jutta Krellmann, Caren Lay, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Michael Leutert, Cornelia Möhring, Amira Mohamed Ali, Niema Movassat, Norbert Müller (Potsdam), Petra Pau, Sören Pellmann, Victor Perli, Ingrid Remmers, Martina Renner, Dr. Petra Sitte, Kersten Steinke, Friedrich Straetmanns, Dr. Kirsten Tackmann, Jessica Tatti, Harald Weinberg, Katrin Werner, Hubertus Zdebel, Sabine Zimmermann (Zwickau), Pia Zimmermann und der Fraktion DIE LINKE.**

## Taxigewerbe schützen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Das Taxigewerbe ist ein unverzichtbarer Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Es leistet in Ergänzung der Linienverkehre des ÖPNV einen wichtigen Beitrag zur Abdeckung mit Mobilitätsangeboten und unterliegt der Beförderungspflicht und festen Preisen. Dies ermöglicht zum Beispiel chronisch kranken oder betagten Menschen in ländlichen Räumen eine gesicherte Mobilität ohne Ausnutzung ihrer Notsituation durch überhöhte Preise.

Die im Personenbeförderungsgesetz (PBfG) vorgeschriebene Trennung zwischen dem Taxigewerbe und dem Mietwagengewerbe verschwimmt in der Praxis zusehends. App-basierte Kundenaufträge sorgen für kontinuierliche Folgeaufträge und degradieren die Rückkehrpflicht bei Mietwagen zur Ausnahme. Das mit den Pflichten der Taxiunternehmen verbundene Privileg der Taxis bei der Annahme von Beförderungsaufträgen während einer Fahrt wird dadurch unterlaufen, was die Taxi-Branche perspektivisch im Kern bedroht.

Jenseits seriöser Mietwagendienste drängen zunehmend auch taxiähnliche, im gesetzlichen Graubereich agierende Mietwagendienste auf den Markt, welche von Plattformen wie Uber vermittelt werden. Sie sind gekennzeichnet durch prekäre Entlohnung und Nichteinhaltung arbeitsrechtlicher Vorschriften. Diese setzen die zumeist kleinen und mittelständischen sowie genossenschaftlich organisierten Taxibetriebe bereits heute unter starken wirtschaftlichen Druck. Die viel zu geringe Kontrolldichte bei Mietwagendiensten durch den Zoll, die Finanzämter und die Ordnungsämter begünstigt diese Zustände.

Mit der durch das Verkehrsministerium geplanten Liberalisierung bei den Mietwagendiensten, mit dem Wegfall des Poolingverbotes und der Rückkehrpflicht werden absehbar finanzstarke Töchter von Automobilkonzernen in den Taximarkt eindringen und das bereits jetzt unter Druck stehende Taxigewerbe weiter schwächen. Ohne Auflagen bezüglich einer Beförderungspflicht und festgesetzter Tarife werden Mietwagendienste vorrangig profitable Strecken bedienen und Taxidienste mit Dumpingpreisen aus dem Markt drängen können.

Sogenannte Ridepooling-Dienste (Einzelplatzvermietung in Fahrzeugen) sind prinzipiell dazu in der Lage, mit weniger Fahrzeugen mehr Personen zu transportieren und so ökologische und verkehrsentlastende Effekte zu erbringen. Eine unregulierte, dem Markt überlassene Betätigung der Dienste verkehrt diese positiven Effekte aber ins Gegenteil. Fahrzeugflotten konkurrierender Unternehmen werden die Straßen zusätzlich verstopfen, den knappen Parkraum belasten und für erhöhte CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen sorgen. Verkehrstechnisch wie ökologisch sinnvoll ist jedoch die Zulassung von Ridepooling-Diensten kommunaler Unternehmen als Ergänzung des bestehenden ÖPNV.

Es besteht die Notwendigkeit, die vorgeschriebene Trennung von Taxis und Mietwagen wieder zu schärfen, um das Taxigewerbe mit seinem öffentlichen Auftrag zu schützen und den ÖPNV lediglich ergänzendes Ridepooling zu ermöglichen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. am Poolingverbot für Mietwagen und an der Rückkehrpflicht des Mietwagengewerbes festzuhalten und eine effektive Kontrolle der Einhaltung dieser Vorschriften sicherzustellen;
2. auf die Möglichkeit der Einführung bedarfsgesteuerter ÖPNV Ridepooling-Dienste für kommunale Verkehrsunternehmen als Sonderform des Linienverkehrs hinzuwirken, die der Betriebs- und Beförderungspflicht sowie den Vorschriften über die Beförderungsentgelte und -bedingungen unterliegen;
3. auf Regelungen hinzuwirken, welche es Kommunen ermöglichen, bestimmte Bereiche für den Taximarkt zu reservieren. Mietwagenunternehmern soll von den zuständigen Genehmigungsbehörden für bestimmte fahrgastreiche Bereiche eine Beschränkung des Lizenzgebietes auferlegt werden können, um in diesen Bereichen die Kundensuche vor Ort zu verhindern;
4. soziale Standards im Mietwagengewerbe festzusetzen, welche die stark verbreitete prekäre Entlohnung und Nichteinhaltung arbeitsrechtlicher Vorschriften zurückdrängen;
5. eine höhere Kontrollichte des Zolls im Mietwagengewerbe festzulegen, um Schwarzarbeit, Lohndumping und Steuerhinterziehung wirksamer zu bekämpfen;
6. auf eine Kennzeichnungspflicht für Mietwagendienste hinzuwirken, um so eine bessere Einhaltung bestehender Vorschriften z. B. des Rückkehrgebotes und des Verbotes der Annahme von Beförderungsaufträgen während einer Fahrt überprüfbar zu machen;
7. eine Änderung der Regelungen der Beförderungsentgelte für das Taxigewerbe vorzulegen, die es den Kommunen ermöglicht, einen entfernungs- und zeitbasierten Festpreis vor Fahrtbeginn festzusetzen und so die Preisgestaltung transparenter zu machen.

Berlin, den 14. Mai 2019

**Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion**