

Wahlprüfsteine 2017					
	CDU/CSU	SPD	FDP	Die Grünen	Die Linke
1. Wird Ihre Partei an Betriebspflicht, Beförderungspflicht und Tarifpflicht festhalten, um die Verlässlichkeit der Personenbeförderung zu erhalten?	CDU und CSU werden an Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht des Taxis festhalten. Auch bei einem modernisierten Rechtsrahmen für die Personenbeförderung muss der ÖPNV der Daseinsvorsorge gerecht werden, hier gehört das Taxi zwingend dazu.	Der SPD ist die Verlässlichkeit wichtig. Ja, wir möchten diese drei Säulen auch weiterhin gewahrt wissen. Taxis sind Teil des öffentlichen Personennahverkehrs und erfüllen damit einen Beitrag zur Daseinsvorsorge. Daher sehen wir auch das Taximarkt-Gutachten des Wissenschaftlichen Beirates des Bundesverkehrsministeriums kritisch, laut welchem mit einem flexiblen Preismechanismus auf Angebot- und Nachfrageschwankungen reagiert und die Preise entsprechend zeitnah angepasst werden sollen. Damit zielt der Beirat zudem auf die Aufhebung der Beförderungspflicht, was wir nicht gutheißen können.	Ja. Im ÖPNV und somit auch im Taxibereich soll es bei Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht bleiben. Das Personenbeförderungsrecht wollen wir aber für neue Beförderungskonzepte öffnen. Dabei müssen faire Wettbewerbsbedingungen für das Taxigewerbe gewährleistet werden.	Für uns ist das Taxi elementarer Bestandteil des öffentlichen Verkehrs. Damit sind an den Taxiverkehr grundsätzlich die Anforderungen der Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht anzulegen. Die Besonderheiten des Taximarkts machen weiterhin eine Preisregulierung erforderlich, so dass eine vollständige Abschaffung der Tarifpflicht für uns nicht auf der Agenda steht. Bei der Betriebspflicht zeigen sich allerdings im bestehenden Ordnungsrahmen erhebliche Defizite. Den an sieben Tagen der Woche bestehenden „Rund-um-die-Uhr-Service“ des Taxiverkehrs in Großstädten und Ballungsräumen sucht der Fahrgast im ländlichen Raum vergebens. Die Grüne Bundestagsfraktion hat in einer Studie zum Reformbedarf beim Personenbeförderungsgesetz gerade auch neue Modelle für den Taxiverkehr im ländlichen Raum in den Blick genommen. Wenn der Taxiverkehr in ländlichen Regionen wieder ein wichtiger Bestandteil der Alltagsmobilität werden soll, dann müssen Lösungen gesucht werden, wie die Betriebspflicht auf andere Weise abgesichert werden kann. Eine Möglichkeit wäre die Ausschreibung „erweiterter Betriebspflichten“.	Ja. Betriebs- und Beförderungspflicht halten wir für zentral, um die flächendeckende Versorgung durch Taxen für Alle zu gewährleisten. Würde es beispielsweise zulässig sein, sich auf bestimmte lukrative Strecken oder Fahrgäste zu konzentrieren, dann wäre dies gefährdet. Die Tarifpflicht bietet darüber hinaus allen Taxiunternehmen ein Mindestmaß an Einkommenssicherheit, verhindert Preisdumping zu Lasten kleiner Unternehmen und ermöglicht die Zahlung des Mindestlohns.
2. Was wird Ihre Partei unternehmen, um die Umstellung auf Elektro-Taxis zu fördern?	Unser Ziel für die Zukunft sind emissionsfreie Mobilitätslösungen. Wir wollen, dass Deutschland führend wird in der Produktion alternativer umweltfreundlicher Antriebe, wie der Elektromobilität. Deshalb werden die Investitionen in den flächendeckenden Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur deutlich erhöht. Mit der Förderrichtlinie Elektromobilität unterstützt das BMVI die Beschaffung von Elektrofahrzeugen mit dem Ziel der Erhöhung der Fahrzeugzahlen, insbesondere in kommunalen Flotten und der hierfür benötigten Ladeinfrastruktur. Unternehmen der gewerblichen Wirtschaft sind antragsberechtigt, sofern die Kommune bestätigt, dass die Maßnahme Teil eines kommunalen Elektromobilitätskonzeptes ist. Wir wollen die Umrüstung der Fuhrparks von Behörden, Handwerksbetrieben und Taxiunternehmen, von Bussen und Bahnen energisch vorantreiben und fördern.	Wir wollen die Anschaffung von Taxis mit alternativen Antrieben fördern. Dies hilft dabei, die Umweltbelastung in den Innenstädten zu reduzieren und die Menschen spürbar vor Lärm, Schadstoffen und Umweltgiften zu schützen. Wichtig ist daneben der Ausbau der Ladeinfrastruktur in Stadt und Land, welchen wir weiter fördern werden. Batterieelektrische Mobilität, Brennstoffzellenantriebe und andere emissionsarme Antriebstechnologien wollen wir am Wirtschaftsstandort Deutschland weiter bei Forschung und Entwicklung stärken.	Wichtigste Maßnahme zur Förderung der Elektromobilität ist ein gut ausgebautes Netz von Ladestationen. Davon werden auch Taxis profitieren. Die Bezuschussung des Kaufs von Elektrofahrzeugen über das bereits beschlossene Maß hinaus wollen wir indes nicht.	Der Einsatz von E-Taxis hat über den unmittelbaren Umweltvorteil hinaus einen wichtigen Signalcharakter: Taxis sind in allen Städten überdurchschnittlich präsent und werden von vielen Passanten und Autofahrenden wahrgenommen. Werden in Taxiflotten E-Autos eingesetzt, kann die Branche hier eine Vorreiterrolle übernehmen, um die Elektromobilität auf Straßen voranzutreiben. Daher ist aus unserer Sicht ein auf die Bedürfnisse der Taxibranche zugeschnittenes Förderprogramm notwendig. Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch die Förderung der Ladeinfrastruktur. Die spezifischen Einsatzbedingungen von Taxis, die durch lange Einsatzzeiten, hohe Fahrleistungen und „Stop-and-go-Verkehr“ geprägt sind, erfordern ein dichtes Ladenetz und vor allen die Möglichkeit der Schnellladung.	Während wir die Kaufprämie für Elektro-Pkw ablehnen, weil sie viel zu breit "streut" und bei durchschnittlich lediglich einer halben Stunde täglicher Fahrleistung eines Pkw wenig Umweltnutzen birgt, wollen wir Elektromobilität insbesondere im öffentlichen Verkehr fördern. Gerade Taxen und Busse im Nahverkehr, die vorwiegend innerhalb von mit Stickoxiden und Feinstaub hochbelasteten Innenstädten fahren, sollten vorrangig ersetzt werden. Konkret stellen wir uns Kaufzuschüsse vor, um die Preisdifferenz auszugleichen, sowie die finanzielle Förderung spezifischer Ladestationen.
3. Wird Ihre Partei Taxi-Sharing durch klare Regeln im Personenbeförderungsgesetz zum Durchbruch verhelfen?	CDU und CSU werden die Modellprojekte sorgfältig auswerten. Die bisherigen Ergebnisse klingen vielversprechend. Mehrere Kunden können sich den Preis teilen, dazu muss jedoch noch eine praktikable Möglichkeit gefunden werden. Mit der mobilen Vernetzung werden auch moderne und intelligente Beförderungskonzepte wie die gemeinschaftliche Nutzung an Bedeutung gewinnen.	Dies ist aus unserer Sicht ein interessanter Ansatz, eine klare Benennung im Personenbeförderungsgesetz durchaus vorstellbar. Wichtig wird es sein, zuvor die Ergebnisse der bestehenden Modellprojekte umfassend auszuwerten.	Ja, das sollte Bestandteil der nächsten PBefG-Novelle werden.	Die klare Regelung von Sammelfahrten mit dem Taxi sollte unserer Auffassung nach im Personenbeförderungsgesetz künftig geregelt werden. Dies macht allein aus ökologischen Gründen Sinn. Wo Fahrten gebündelt werden können, wird am Ende auch Energie gespart, werden Emissionen vermieden und der städtische Verkehr sowie die Umwelt entlastet. Sobald die Testläufe wie beispielsweise in Hamburg beendet sind, sollten wir die Ergebnisse gründlich auswerten und die Erfahrungen in eine entsprechende gesetzliche Regelung einfließen lassen, die Sammelfahrten mit dem Taxi aus der Grauzone holen.	Ja. Sammelfahrten in Taxen begrüßen wir als Beitrag für eine umweltfreundlichere Mobilität, die wir ebenfalls als Ergänzung zum ÖPNV ansehen, aber auch Zeichen dessen Wandels ist. Wir stimmen Ihnen zu, dass dies am besten bundeseinheitlich grundsätzlich mit einheitlichen, klaren Merkmalen im Personenbeförderungsgesetz geregelt werden sollte. Nur so lässt sich vermeiden dass die Menschen – wie leider oftmals im Nahverkehr – sich diesbezüglich in jeder Stadt auf neue Bedingungen einstellen müssen.
4. Was wird ihre Partei tun, um die mittelständisch organisierte Taxi-Branche vor Preisdumping und unfairer Konkurrenz zu schützen?	Für CDU und CSU ist klar, dass gleiche Regeln für alle gelten müssen, die in der kommerziellen Personenbeförderung tätig sind. Deshalb wollen wir prüfen, welche gesetzlichen Regelungen geändert werden müssen, um diese neuen Beförderungsmodelle zu ermöglichen ohne den Wettbewerb zu verzerren. Wir sehen die Notwendigkeit, dass Taxiangebote wesentlicher Bestandteil von internetbasierten Mobilitätsplattformen sein müssen, um attraktive verkehrsmittel-übergreifende Mobilität anbieten zu können.	In vielen Branchen fordern sog. „Sharing-Plattformen“ etablierte Marktteilnehmer heraus. Die neuen Geschäftsmodelle müssen nicht unbedingt und immer als Gefahr für traditionelle Unternehmen gesehen werden. Jedoch zeigen sich insbesondere in Bezug auf sozialpolitische Fragestellungen eine Reihe von Risiken. Deshalb muss die Politik die richtigen Rahmenbedingungen setzen, damit die Share Economy möglichst vielen Menschen zugutekommt, ohne etablierte Branchen zu gefährden. Regelungen, die dem Schutz des öffentlichen Interesses dienen, wie etwa dem Verbraucher-, Arbeits- und Gesundheitsschutz, müssen beachtet werden und im Interesse eines fairen Wettbewerbs genauso auf neue Anbieter übertragen werden.	Wenn neue Marktakteure wie Uber etablierte Branchen wie das Taxigewerbe herausfordern, wollen wir fairen Wettbewerb herstellen. Das wollen wir durch die Befreiung des Taxigewerbes von bürokratischem Ballast und durch die Einführung sozialer Mindeststandards bei Uber erreichen. Unnötige Hürden, die einen Preis- und Qualitätswettbewerb zwischen den Angeboten verhindern, sollen schrittweise auslaufen. Wettbewerb funktioniert freilich nur auf der Basis fairer Regeln im Gewerbe- und Arbeitsrecht. Geltendes Recht muss auch durchgesetzt werden. Hierzu braucht es eine leistungsfähige Gewerbeaufsicht von der auch die Taxi- und Mietwagenbranche profitiert.	Wir wollen, dass es im Taxigewerbe auch künftig auskömmliche Beschäftigungsverhältnisse gibt. Einem weiteren Abwärtstrend bei Sozialstandards oder gar Sozialdumping werden wir nicht den Weg bereiten. Bisher ist unklar, welche Potentiale Rideselling bietet und welche Folge damit in Bezug auf Mobilitätsverhalten, den Modal Split sowie andere öffentlichen Interessen verbunden sind. Der Rechtsrahmen sollte also zunächst Experimente zulassen. Eine dauerhafte Zulassung neuer Angebote darf aber nur erfolgen, wenn negative Auswirkungen auf das öffentliche Verkehrsinteresse (z. B. Verkehrssicherheit, Flächenbedarf des ruhenden Verkehrs oder Klima- und Umweltverträglichkeit) ausgeschlossen werden, bzw. diese durch Auflagen vermieden werden können.	Durch Digitalisierung und Automatisierung wird sich der Straßenverkehr erheblich wandeln, mit großen Chancen und Risiken. Es ist davon auszugehen, dass sich insbesondere durch Mitfahr-Apps die Grenzen zwischen öffentlichem und privatem Verkehr verwischen werden. Spätestens mit autonomen fahrenden Fahrzeugen sind der Phantasie von Verkehrsangeboten kaum noch Grenzen gesetzt. Wir wollen den Wandel so gestalten, dass er sowohl eine bessere Mobilität ermöglicht, als auch die Umweltbelastungen des Verkehrs drastisch senkt, durch mehr öffentlichen Verkehr, durch mehr geteiltes Fahren. Was wir aber nicht wollen, sind Profite für UBER & Co., die zum Niedergang des öffentlichen Verkehrs und der Taxibranche führen. Taxen spielen für uns auch in der Zukunft eine große Rolle, die Branche muss sich aber frühzeitig auf den Wandel einstellen.
5. Wird Ihre Partei die klare Trennung zwischen Taxi- und Mietwagenverkehr erhalten?	CDU und CSU sprechen sich weiterhin für eine klare Abgrenzung zwischen Taxis und Mietwagen aus.	Wir sehen derzeit auch weiterhin eine klare Trennung zwischen Taxi- und Mietwagenverkehr als geboten an. Die Rückkehrpflicht könnte aber zumindest modifiziert werden.	Ja.	Wir sind für eine Koexistenz von Taxi- und Mietwagengewerbe. Die teilweise geforderte Abschaffung der Rückkehrpflicht wird aus bestimmten Kreisen als "Konkurrenzvermeidungsklausel" diskreditiert. Allerdings ist dies die entscheidende Regelung zur Abgrenzung beider Gewerbebezüge. Würde sie abgeschafft, könnte der Mietwagenbetreiber praktisch wie ein Taxi unterwegs sein, ohne dass er der Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht unterliegt. Denkbar wäre aber eine Modifizierung der Rückkehrpflicht.	Ja. Wir wollen die Trennung zwischen Mietwagen mit Fahrern und Taxen erhalten. Mietwagen mit Fahrern, die geringeren Anforderungen als Taxen unterliegen, können das flächendeckende Angebot mit Taxen untergraben, wenn sie zum „Rosinen picken“ führen und Taxen eine wichtige Einnahmequelle entginge. Anderen Möglichkeiten zur Abgrenzung als der Rückkehrpflicht zum Betriebsitz stehen wir offen gegenüber, weil diese aus Umweltsicht nachteilig ist.
6. Wird sich Ihre Partei für die Einführung von Entgeltgrenzen für Mitfahrgelegenheiten einsetzen?	Der BZP-Vorschlag einer rechtssicher definierten Abgrenzung von privatem Mitfahren und gewerblicher Beförderung durch fixe Entgeltgrenzen wird von uns unterstützt.	Die Einführung einer Entgeltgrenze für Mitfahrgelegenheiten könnte durchaus zielführend sein und ist aus unserer Sicht zu prüfen.	Entgeltgrenzen für Mitfahrgelegenheiten gibt es schon heute. Rein private Mitfahrgelegenheiten sehen wir nicht als Konkurrenz zum Taxi. Wer privat eine Mitfahrgelegenheit anbietet, sollte ein Entgelt bekommen können, das sich an den tatsächlich entstandenen Kosten der Fahrt orientiert. Gewinnerzielung bleibt ausgeschlossen.	Die nach dem Personenbeförderungsgesetz zulässige „Gefälligkeitsmitnahme“ muss von der „gewerblichen Personenbeförderung“ eindeutig abgegrenzt werden. Es fehlt also eine bundeseinheitliche Lösung. Diese kann das Bundesverkehrsministerium als Verordnungsgeber schnell schaffen, indem es die maximal zulässigen Erlöse in Cent je Kilometer festlegt. Als Bemessungsgrundlage sind die Betriebskosten und deren Entwicklung (zyklische Überprüfung) heranzuziehen. Weiterhin sollte der Bund in der notwendigen Verordnung regeln, dass die Anschaffungskosten der Fahrzeuge nicht berücksichtigt werden.	Ja. Wie die Erfahrungen mit UBER gezeigt haben, benötigt es dringendst einer klaren Abgrenzung zwischen dem gewerblichen Verkehr u.a. durch Taxen und dem nicht gewerblichen Mitnehmen bzw. dem ride-sharing. Dieses begrüßen wir durchaus, weil es die Umweltbelastungen des Straßenverkehrs mindert. Was aber nicht geht, sind angeblich gemeinwirtschaftlich sinnvolle Angebote, die die Konten von Großinvestoren füllen. Die Entgeltgrenzen für die Mitnahme müssen deswegen eindeutig geregelt werden und dabei muss verhindert werden, dass Fahrten nur für die Mitnahme angeboten werden, es also keine echte Mitnahme ist. Die zulässigen Sätze sind somit angesichts der Möglichkeit der Mitnahme mehrerer Personen also niedrig zu halten, 30 Cent pro Kilometer sind hierbei für uns das Maximum.