

**Kleine Anfrage** der Fraktion der SPD vom 24. September 2002

**Entwicklung und Bedeutung des Taxi-Verkehrs für den Personenverkehr**

Der Taxi-Verkehr hat als Ergänzung zum öffentlichen Personennahverkehr für die oberzentrale und touristische Entwicklung Bremens eine große Bedeutung. Gerade in der Innenstadt sollte daher eine geeignete Infrastruktur für Taxen vorhanden sein, um Kundenströme für Einkauf, Gastronomie und Veranstaltungen bedienen zu können.

Wir fragen den Senat:

1. Wie hat sich die Zahl der Taxenhaltestellen in der Bremer Innenstadt seit 1990 entwickelt?
  - a) An welchen Stellen entstanden neue Taxenstände, wurden Veränderungen vorgenommen bzw. werden Veränderungen geplant?
  - b) Wie wurden dabei die Schwerpunkte zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt (u. a. Obernstraße, Sögestraße, Glocke, Schlachte, Domshof, Marktplatz) berücksichtigt?
2. Wie hoch wird der Bedarf an Taxenstandplätzen in der Innenstadt eingeschätzt? Wie bewertet der Senat diesen Bedarf im Verhältnis zum Angebot?
3. Welche Standplätze, insbesondere in der Innenstadt, werden hauptsächlich genutzt?
4. Welches sind die hauptsächlichlichen An- und Abfahrtsrouten in die angrenzenden Stadtbezirke (bitte nach Richtungen spezifizieren)?
5. Wie bewertet der Senat diese Routen, insbesondere vor dem Hintergrund, direkte Verbindungen ohne erforderliche Umwegfahrten zu ermöglichen?
6. Wie soll – neben der Innenstadt – die Infrastruktur für Taxen in den Stadtteilen entwickelt werden?
7. Welches Standplatz-, Anfahrts- und Bevorrechtungskonzept verfolgt der Senat bei der zukünftigen Entwicklung des Taxenverkehrs in Bremen?
8. In welcher Form und in welchem Umfang beabsichtigt die Stadt Taxen in das Nahverkehrsangebot einzubeziehen?
9. Wie wird die „Fachvereinigung Personenverkehr“ als Organisation des Taxengewerbes in Entscheidungen und Maßnahmen zum Taxenverkehr einbezogen?
10. Welche Zuständigkeiten für Taxenverkehre bestehen auf Seiten des Senats bzw. der senatorischen Behörden?

Dr. Sieling, Böhrnsen und Fraktion der SPD

D a z u

## Antwort des Senats vom 19. November 2002

### Vorbemerkung

Ein funktionsfähiges, differenziertes Gesamtverkehrssystem ist unabdingbare Voraussetzung für eine wirtschaftlich prosperierende Großstadt. In diesem System bildet der Taxen- und Mietwagenverkehr als Verkehrsmittel im Gelegenheitsverkehr aber auch als ein den Linienverkehr des ÖPNV ersetzendes, ergänzendes und verdichtendes Verkehrsmittel einen wichtigen Baustein.

Der Senator für Bau und Umwelt trägt dieser Tatsache Rechnung, indem er den Fachverbänden des Taxen- und Mietwagengewerbes mit einem regelmäßigen Arbeitskreis ein Forum zur Diskussion mit Behörden und Verkehrsunternehmen über Probleme und Anregungen des Gewerbes bietet. Die letzte Sitzung mit der Fachvereinigung Personenverkehr fand am 13. November 2002 statt. Zukünftig wird dieser Arbeitskreis zweimal pro Jahr stattfinden. Daneben erfolgen Abstimmungen bei den konkreten Projekten.

1. Wie hat sich die Zahl der Taxenhaltestellen in der Bremer Innenstadt seit 1990 entwickelt?

a) An welchen Stellen entstanden neue Taxenstände, wurden Veränderungen vorgenommen bzw. werden Veränderungen geplant?

Eine Statistik über die kontinuierliche Entwicklung der Anzahl der Taxenstellplätze in der Innenstadt wird nicht geführt. Nach Angaben der Fachvereinigung sind in der Innenstadt seit 20 Jahren ca. 20 Stellplätze für Taxen entfallen. Zurzeit gibt es im erweiterten Innenstadtbereich ca. 90 Taxenstellplätze; im Bahnhofsbereich sind es zusätzlich etwa 55.

Durch den Umbau der Martinstraße sind sieben Stellplätze entfallen, in der Langenstraße zwischen Bürgermeister-Smidt-Straße und Martinstraße wurden sechs Taxenplätze neu eingerichtet.

Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes wurden die Taxenstände an der Bahnhofsnord- und -südseite neu geordnet.

Der Taxenstand Am Brill wird im Zuge des Umbaus der Bürgermeister-Smidt-Straße von der Westseite zur Ostseite verlegt. Weitere Veränderungen können sich im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Marktstraße/Wachtstraße ergeben. Ziel ist es, in diesem Bereich die Anzahl der heute vorhandenen Stellplätze zu erhalten.

b) Wie wurden dabei die Schwerpunkte zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt (u. a. Obernstraße, Sögestraße, Glocke, Schlachte, Domshof, Marktplatz) berücksichtigt?

Die Schwerpunkte zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt werden über die Taxenstände in der Marktstraße, Langenstraße, Bürgermeister-Smidt-Straße, Martinstraße und Knochenhauerstraße berücksichtigt.

Im Arbeitskreis am 13. November 2002 wurde vom Verband insbesondere auch der Bereich Rathaus, Domshof, Schlüsselkorb problematisiert. Es wurde vereinbart, in Abstimmung mit der Fachvereinigung nach Verbesserungsmöglichkeiten zu suchen.

2. Wie hoch wird der Bedarf an Taxenstandplätzen in der Innenstadt eingeschätzt? Wie bewertet der Senat diesen Bedarf im Verhältnis zum Angebot?

Bei Neuplanungen und Umplanungen in der Innenstadt besteht grundsätzlich das Problem, dass den unterschiedlichen Funktionen und Ansprüchen (Anlieferung, Fußgänger, Radfahrer, Parken, ÖPNV usw.) an den meist engen und begrenzten Straßenraum angemessen Rechnung getragen wird. Die Fachvereinigung hält das derzeitige Angebot für nicht ausreichend. Eine aus Sicht des Verbandes optimale Bedarfsdeckung wird es wegen der anderen Nutzungsansprüche nicht geben können. Gleichwohl wird bei jeder Planung geprüft, in welcher Höhe und Art der Bedarf an Taxistellplätzen verbessert werden kann.

3. Welche Standplätze, insbesondere in der Innenstadt, werden hauptsächlich genutzt?
- Die wichtigsten Standplätze sind die Marktstraße, Am Brill und der Hauptbahnhofbereich.
4. Welches sind die hauptsächlichlichen An- und Abfahrtsrouten in die angrenzenden Stadtbezirke (bitte nach Richtungen spezifizieren)?
- Untersuchungen über richtungsspezifische Besonderheiten in den An- und Abfahrtsrouten liegen nicht vor.
- Durch die zentrale Lage der Taxenstände in der Innenstadt mit Anbindung an die Straßen Am Wall, Bürgermeister-Smidt-Straße, Langemarckstraße, Martinistraße ist die An- und Abfahrt über sämtliche Hauptverkehrsstraßen in die angrenzenden Stadtbezirke gewährleistet.
5. Wie bewertet der Senat diese Routen, insbesondere vor dem Hintergrund, direkte Verbindungen ohne erforderliche Umwegfahrten zu ermöglichen?
- Sämtliche Routen können mit zumutbaren Umwegfahrten durch direkte Verbindungen zwischen der Innenstadt und den angrenzenden Stadtteilen genutzt werden.
6. Wie soll – neben der Innenstadt – die Infrastruktur für Taxen in den Stadtteilen entwickelt werden?
- In den Stadtteilzentren gibt es heute bereits eine bedarfsorientierte Infrastruktur und ein entsprechendes Angebot für den Taxenverkehr. Je nach Bedarf wird dies in Abstimmung mit der Fachvereinigung Personenverkehr verändert bzw. nach den örtlichen Gegebenheiten ergänzt.
7. Welches Standplatz-, Anfahrts- und Bevorrechtungskonzept verfolgt der Senat bei der zukünftigen Entwicklung des Taxenverkehrs in Bremen?
- Hinsichtlich der Frage nach Standplatz- und Anfahrtskonzepten wird auf die vorgenannten Antworten verwiesen. Die Abstimmung erfolgt jeweils im konkreten Einzelfall.
- Bevorrechtigungen/Begünstigungen für Taxen im Bremer Straßennetz werden seit Jahren gewährt. Zu nennen sind hier u. a.:
- Mitbenutzung von Busspuren und abmarkierten Gleiszonen einschließlich der damit verbundenen Bevorrechtigung an Signalanlagen an ausgewählten Strecken (z. B. Kurfürstenallee, Woltmershauser Straße).
  - Bevorzugte Behandlung in Baustellenbereichen entsprechend der Möglichkeiten.
  - Weitere Bevorrechtigungen und Durchfahrtmöglichkeiten für Taxen (z. B. Durchfahrt Schlachte, Wachmannstraße Richtung Stern).
  - Separate Stellplätze und -streifen, die auch in die Überwachung hinsichtlich unerlaubten Parkens einbezogen werden.
8. In welcher Form und in welchem Umfang beabsichtigt die Stadt, Taxen in das Nahverkehrsangebot einzubeziehen?
- Der im Entwurf vorliegende Nahverkehrsplan des ZVBN sieht vor, bei der Weiterentwicklung des „differenzierten Bedienungskonzeptes“ in Zeiten und Räumen schwacher Verkehrsnachfrage bedarfsgesteuerte Verkehre einzusetzen, die den regulären Linienverkehr ergänzen bzw. ganz oder teilweise ersetzen. Dabei kommen in der Regel Taxen als geeignete Fahrzeuge in Frage.
- Anruf-Sammeltaxen (AST) und Anruflinientaxen (ALT) werden im VBN-Gebiet überwiegend im dünn besiedelten ländlichen Raum eingesetzt. In einer Großstadt wie Bremen liegt die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen in der Regel oberhalb der Einsatzgrenze und der Kapazität von Taxen. Das bebaute Stadtgebiet ist nahezu flächendeckend mit Haltestellen des ÖPNV erschlossen.

sen, die nach maximal 300 m Fußweg erreicht werden können und die über ein attraktives Fahrtenangebot verfügen. Nur in wenigen Randlagen können Entfernungen von bis zu 600 m auftreten.

Bedarfsgesteuerte Angebote mit Taxenbetrieb bestehen zurzeit in Schönebeck, Neu-Lesum und Borgfeld, wo die Entfernungen zur nächsten ÖPNV-Haltestelle zum Teil deutlich überschritten werden. Die Nachfrage ist hier allerdings gering.

Es wird grundsätzlich fallweise zu prüfen und abzuwägen sein, inwieweit Anruf-Sammeltaxen bzw. Anruf-Linientaxen eine geeignete Form zur Sicherstellung der Mobilität sein können, wobei die Belange behinderter Fahrgäste zu beachten sind.

9. Wie wird die „Fachvereinigung Personenverkehr“ als Organisation des Taxengewerbes in Entscheidungen und Maßnahmen zum Taxenverkehr einbezogen?

In genehmigungsrechtlichen Belangen werden den Rechtsvorschriften des Personenbeförderungsgesetzes entsprechend die Fachvereinigung Personenverkehr e. V. sowie die Vereinigung Europäischer Verkehrsunternehmer als anerkannte Fachverbände im Wege des Anhörverfahrens beteiligt. Dies ist beispielsweise der Fall bei Anträgen auf Erteilung von Genehmigungen für den Betrieb von Taxen, Mietwagen und Kraftomnibussen im Gelegenheitsverkehr sowie in Gesetzgebungsverfahren.

Soweit bei Verkehrsplanungen eine Anhörung der Träger öffentlicher Belange stattfindet, werden die Fachverbände in diesem Rahmen beteiligt; im Übrigen im Einzelfall durch die zuständigen Behörden, wenn Interessen des Taxen- und Mietwagengewerbes berührt werden.

Des Weiteren wird die Fachvereinigung im Zuge größerer Baustellen regelmäßig einbezogen.

Zukünftig wird zweimal pro Jahr ein entsprechender Arbeitskreis einberufen.

10. Welche Zuständigkeiten für Taxenverkehre bestehen auf Seiten des Senats bzw. der senatorischen Behörden?

Zuständige Behörde und Fachaufsicht nach dem Personenbeförderungsgesetz in der Stadtgemeinde Bremen ist der Senator für Bau und Umwelt. Soweit Belange des Taxen- und Mietwagenverkehrs im Bereich der Straßenverkehrsordnung betroffen sind, sind der Senator für Bau und Umwelt sowie das Amt für Straßen und Verkehr zuständig. Die Ausstellung von Fahrgastbeförderungsscheinen mit Ortskundeprüfungen, die zum Führen eines Taxis erforderlich sind, fällt in die Zuständigkeit des Senators für Inneres, Kultur und Sport.

In Verkehrsplanungsfragen, die das Taxen- und Mietwagengewerbe betreffen, sind der Senator für Bau und Umwelt sowie das Amt für Straßen und Verkehr Ansprechpartner.