

Forderungen des Frankfurter Taxigewerbes

1. Dem Frankfurter Taxigewerbe als Teil des öffentlichen Nahverkehrs muss die gleiche Bedeutung und Gewichtung zukommen wie den anderen Teilen des ÖPNV die durch die Verkehrsgesellschaft Frankfurt repräsentiert werden.

Begründung:

Das Frankfurter Taxigewerbe, mit seinen ca. 1700 konzessionierten Taxen, beteiligt sich am ÖPNV täglich mit einem Equipment im Wert von ca. 60 Mio. Euro und ca. 4000 Arbeitsplätzen. Damit beschäftigt das Taxigewerbe Frankfurt etwa doppelt so viele Menschen wie die Verkehrsgesellschaft Frankfurt. Die Stadt Frankfurt als alleiniger Regulierer und Kontrolleur des Taxigewerbes hat in den letzten Jahrzehnten den ÖPNV mit Gründung der Verkehrsgesellschaft Frankfurt zeitgemäß ausgebaut und modernisiert. Die Existenz und das Funktionieren des Taxiverkehrs im Rahmen des Verkehrsganzen, sind als ein schutzwürdiges Gemeinschaftsgut anzusehen. Die Stadt ist hier in der Pflicht.

2. Die in Frankfurt konzessionierten Taxen müssen alle für den Taxenverkehr freigegebenen Flächen befahren dürfen. Es darf keine Ausnahmegenehmigung für bestimmte Gruppen geben.

Begründung:

Es ist Fahrgästen nicht möglich und zuzumuten vor Antritt der Fahrt, während der Fahrt, oder auch bei der Bestellung eines Taxis nachzufragen ob das Taxi zum gewünschten Fahrziel fahren kann, falls dieses in einer für Taxen freigegebenen Verkehrsfläche liegt. Betroffen sind vor allem die Fußgängerzonen, das Frankfurter Nizza und die Terminalnahe Spur am Frankfurter Flughafen Terminal 2.

3. Die Frankfurter Taxen müssen alle Taxenhalteplätze die mit dem Verkehrszeichen StVO Nr. 229 ausgeschildert sind und behördlich genehmigt sind, uneingeschränkt benutzen können. Auf allen oben genannten Halteplätzen muss die Taxenordnung Frankfurt und der Taxentarif Frankfurt gelten.

Begründung:

Alle im Frankfurter Stadtgebiet liegenden Taxenhalteplätze sind dem öffentlichen Taxiverkehr gewidmet und unterliegen der Taxenordnung der Stadt Frankfurt, der BOKraft und der Personenbeförderungsgesetze. Es ist nicht zu vertreten, dass eine Struktur von privaten Halteplätzen geschaffen wurde und wird, bei der die Betreiber eigene kostenpflichtige Zugangsbedingungen schaffen und mit der Ausgabe von Zugangskarten und Ausweisen eine Wertschöpfungskette schaffen. Einzig die Stadt Frankfurt ist berechtigt die Zugangsbedingungen für den Taxenverkehr festzulegen. Mit der Erfüllung dieser Bedingungen muss jeder Taxiunternehmer und Fahrer uneingeschränkt alle Taxenhalteplätze benutzen können

4. Die Stadt muss das Taxigewerbe bei der Unterbindung illegaler Bereitstellung von Umlandtaxen am Flughafen Frankfurt unterstützen.

Begründung:

Die illegale Bereitstellung und Anwerbung von Fahrgästen durch Umlandtaxen am Flughafen stellt eine massive Umsatzeinbuße für die Frankfurter Taxen dar. Das Gewerbe benötigt hier die Hilfe der entsprechenden Behörden.

5. Alle Taxenhalteplätze im Frankfurter Stadtgebiet müssen modern, ansprechend und zeitgerecht gestaltet werden. Jeder Fahrgast des ÖPNV der ein Taxi sucht muss einen Taxihalteplatz genauso schnell finden können wie eine U-Bahn, S-Bahn oder Bushaltestelle.

Begründung:

Das Verkehrszeichen, StVO Nr. 229 Taxenhalteplatz, dient nur der Kenntlichmachung im Straßenverkehr. Deshalb müssen die Taxihalteplätze einen Blickfang bekommen, z.B. in Form eines gelben Kubus, auf dem eindeutig auf einen Taxihalteplatz hingewiesen wird. Eine Bodenmarkierung muss den Halteplatz deutlich von den anderen Verkehrsflächen abheben und anderen Verkehrsteilnehmern signalisieren dass hier ein laufender Betrieb stattfindet. Ein Leitsystem muss den Fahrgästen durch entsprechende Schilder zeigen wo sich der nächste Taxihalteplatz befindet, dies ist ebenso wichtig in Bahnhöfen und am Flughafen Frankfurt. Die Größe der Halteplätze muss dem Fahrgastaufkommen angepasst sein und gegebenenfalls geändert oder durch Nachrückeplätze ergänzt werden. Die Einladeposition am ersten Taxi muss barrierefrei sein und darf keine Behinderung für ältere und gehandicapte Fahrgäste, z.B. mit Gepäck, darstellen.

6. Die Taxihalteplätze dürfen nicht verkleinert oder dazu benutzt werden um anderen Unternehmen eine Gewerbeausübung in exponierter Position zu ermöglichen.

Begründung:

Die Tourismus+Congress GmbH, ein 100%iges Unternehmen der Stadt Frankfurt, bietet auf zuvor vom Taxigewerbe genutzten Flächen Stadtrundfahrten an. Dadurch wurden Halteplätze verkleinert um die Rundfahrtbusse in wirtschaftlich bessere Positionen zu bringen. Die Taxen werden durch diese Maßnahme ungenügend wahrgenommen.

7. Der neu angelegte Taxenhalteplatz „Kaufhof“ an der nun geschlossenen Fußgängerzone Zeil/Biebergasse muss mit dem Halteplatz „Biebergasse“ zu einem Halteplatz in der Großen Eschenheimer Straße zusammengelegt werden.

Begründung:

Die keine 20m weit auseinandergelegenen Halteplätze nehmen sich gegenseitig die Kunden weg. Die Taxen in der Biebergasse können nur in eine Richtung abfahren, zudem ist der Halteplatz zu klein. Die Lösung ist hier die Einrichtung eines Taxenhalteplatzes mit ausreichender Kapazität am Kaufhof.

8. Der Frankfurter Taxentarif muss den geänderten Anforderungen der Kunden an Fahrzeugausstattung und Bezahlssystemen angepasst werden.

Begründung:

Der Taxitarif ohne Zuschlag muss eine Grunddienstleistung gewähren. Verlangt der Fahrgast eine erweiterte Dienstleistung oder ein spezielles Fahrzeug z.B. einen Kombi oder ein Großraumfahrzeug muss ein Zuschlag erhoben werden können. Besonders die Bargeldlose Bezahlung kann auf Grund der Vertrauensbasis zwischen Fahrer und Fahrgast nur eine freiwillige Leistung sein, die wenn sie erbracht wird, entsprechend Vergütet werden muss. Es fallen hierbei hohe Nebenkosten für die Einlösung an, dazu kommen noch der Verwaltungsaufwand und der Zinsausfall bis über das Geld verfügt werden kann. Da der Taxitarif für alle gleichmäßig angewendet werden muss, kann dies nur über eine Einbindung in den Taxitarif erfolgen. Die Höhe der Gebühr sollte sich hier an der Bargeldbeschaffung an Geldautomaten mit Kreditkarten orientieren.

9. Die Zugangsprüfungen zum Taxigewerbe müssen so gestaltet werden, dass die Taxiunternehmen fachlich gut geleitet werden können und mit ausgebildeten Fahrern besetzt werden können. Diese Zugangsvoraussetzungen dürfen nur und ausschließlich von der Stadt Frankfurt festgelegt werden.

Begründung:

Für den Erwerb des Personenbeförderungsscheins reicht die bisherige Prüfung nicht aus. Es müssen gezielt Taxispezifische Kenntnisse vermittelt und abgefragt werden. Zusätzlich müssen die Taxenordnung, die Taxitarifordnung, Sprachkenntnisse und der Umgang mit Kunden in die Prüfung einfließen. Wer den Stadtschein erworben hat muss uneingeschränkt am Frankfurter Taxigewerbe teilnehmen können, inklusive der Halteplätze am Flughafen Frankfurt und Hauptbahnhof.

10. Die Stadt Frankfurt am Main muss ihr Taxigewerbe mit mehr als 1700 konzessionierten Taxen, das Teil des ÖPNV Frankfurt ist und von ihr alleine reguliert wird, aktiv unterstützen, damit das Taxigewerbe wieder eine gesicherte Leistungsfähigkeit und Erwerbsgrundlage hat.

Begründung:

Das Taxigewerbe in Frankfurt hat nur die Möglichkeit mit gutem Equipment freundlich anwesend zu sein. Dies leisten die Betriebe je nach wirtschaftlicher Lage auch. Die immer länger werdenden Einsatzzeiten führen in der wirtschaftlichen Lage zu den bekannten Problemen auf den Halteplätzen und im Straßenverkehr. Die mehr als 1700 Taxen haben auch wegen der Betriebspflicht und der wirtschaftlichen Notwendigkeit keine andere Möglichkeit als im Einsatz zu sein. Die Stadt Frankfurt als alleiniger Regulierer, Kontrolleur, Konzessionierer und Gestalter der Halteplätze muss alle ihre Möglichkeiten nutzen um das Taxigewerbe zu unterstützen. **Ordnungsamt und Stadtpolizei müssen mehr Verständnis für die Probleme des Gewerbes zeigen.** Konzessionen die, aus welchen Gründen auch immer, an die Stadt zurückgehen dürfen nicht mehr ausgegeben werden, so wie das Gutachten von Linne+Krause auch festgestellt hat.

Taxiring -Frankfurt