

1005/AB

vom 11.06.2025 zu 1071/J (XXVIII. GP)

bmimi.gv.at

 Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

Peter Hanke
Bundesminister

An den
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Walter Rosenkranz
Parlament
1017 Wien

ministerbuero@bmimi.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2025-0.286.896

11. Juni 2025

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Ing. Thau und weitere Abgeordnete haben am 11. April 2025 unter der **Nr. 1071/J** eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Sicherheit von Taxifahrgästen an mich gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- *Wie viele Verkehrsunfälle, an denen Taxis oder andere Fahrdienstunternehmen beteiligt waren, gab es seit 2020? (Bitte um Aufschlüsselung)*
 - a. *Wie viele Personen kamen dabei zu Schaden?*
 - b. *Welcher Sachschaden entstand dabei?*

Der untenstehenden Tabelle kann die Anzahl der Taxi-Unfälle sowie die Zahl der dabei Verletzten bzw. Getöteten für den Zeitraum 2020 bis 2024 laut Sonderauswertung der Statistik Austria (Stand: 30. April 2025) entnommen werden:

Jahr	Verkehrsunfälle mit Personenschaden	Verletzte	Getötete
2020	501	641	1
2021	448	555	0
2022	613	780	2

2023	675	880	3
2024	691	947	2

Als „Taxi“ im Sinne der Österreichischen Straßenverkehrsunfallstatistik wird eine Konzession für Personenbeförderung mit Personenkraftwagen gemäß § 3 Abs 1 Z 3 Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 (GelverkG) verstanden. Bei den Verletzten und Getöteten kann es sich sowohl um Lenkende, Mitfahrende sowie um andere am Verkehrsunfall beteiligte Personen handeln.

Entsprechende Statistiken zu entstandenen Sachschaden werden nicht geführt.

Zu den Fragen 2 bis 4 und 7:

- Wie viele Überprüfungen von Taxiunternehmen werden jährlich durchgeführt?
 - a. Werden diese Überprüfungen regelmäßig oder anlassbezogen durchgeführt?
 - b. Welche Schritte werden ergriffen, um die Zuverlässigkeitsskontrollen und die Vergabe der Konzessionen zu optimieren, damit sichergestellt wird, dass nur verlässliche Betreiber im Verkehr bleiben?
- Wie viele verkehrs-/verwaltungsrechtliche Beanstandungen/Anzeigen, Taxis oder andere Fahrdienstunternehmen betreffend, gab es seit 2020? (Bitte um Aufschlüsselung nach Vergehen, Zeitraum und Art des Unternehmens)
- Wie viele der Beanstandungen wurden durch Fahrer mit nicht-österreichischer Staatsbürgerschaft verursacht? (Bitte um Aufschlüsselung nach Nationalität und jeweiligen Verstößen)
- Welche Zahlen liegen zu Unternehmen vor, bei denen wiederholt Verstöße/Übertretungen festgestellt wurden?

Die Erfassung dieser Zahlen ist gesetzlich nicht vorgesehen und wird daher nicht durchgeführt, weshalb ich keine Auskunft dazu erteilen kann.

Zu den Fragen 5 und 6:

- Wie verhält sich die Menge der Taxifahrer im Vergleich zwischen traditionellen Taxiunternehmen und neuen Fahrdienstunternehmen wie Uber oder Bolt?
 - a. Gibt es hierbei Unterschiede in Art und Häufigkeit von Beanstandungen/Verstößen?
- Wie unterscheiden sich die Kontrollen von traditionellen Taxiunternehmen und neuen Fahrdienstunternehmen wie Uber oder Bolt?

Die genannten Unternehmen sind selbst nicht Konzessionsinhaber, sondern werden nur als Vermittler tätig, daher unterliegen sie keinen Kontrollen nach dem GelverkG. Sie betreiben kein Taxigewerbe und beschäftigen selbst keine Taxilinker:innen, sondern arbeiten vielmehr mit konzessionierten Taxiunternehmen zusammen. Inwieweit konzessionierte Unternehmen ihre Aufträge über Plattformen wie Uber und Bolt oder traditionelle Kanäle lukrieren, lässt sich nicht beantworten.

Zu den Fragen 8 und 9:

- Wie viele Übertretungen müssen in welchem Zeitraum stattfinden, um einem Unternehmen die Konzession abzuerkennen?
 - a. Wie oft ist das in den letzten 5 Jahren passiert?
 - b. Wer ist für den Entzug von Taxilizenzen letztverantwortlich?
- Welche Behörde ist zuständig für die Überprüfung der Taxiunternehmen neben der Polizei?

Im Rahmen des regelmäßigen Nachweises der Konzessionsvoraussetzung bei Taxiunternehmen, gibt es neben dem Entzug wegen Nichtvorliegens der Konzessionsvoraussetzungen auch die Möglichkeit, dass Konzessionen gemäß § 5 Abs. 2b GelverkG entzogen werden.

In der Praxis ist die Zuverlässigkeit, neben der finanziellen Leistungsfähigkeit, am relevantesten. In § 5 Abs. 3 GelverkG findet sich hierzu eine demonstrative Aufzählung, wann die Konzessionsvoraussetzung der Zuverlässigkeit nicht mehr gegeben ist. Darüber hinaus können auch andere Verstöße in die Entscheidung über die Zuverlässigkeit einfließen. Es ist Aufgabe der Behörde, zu beurteilen, welche Verstöße als schwerwiegend zu qualifizieren sind.

Die Erfassung der Anzahl der Aberkennungen von Konzessionen ist gesetzlich nicht vorgesehen und wird daher nicht durchgeführt, weshalb ich keine Auskunft dazu erteilen kann.

Die zuständige Behörde für den Entzug von Konzessionen ist als Konzessionsbehörde die Bezirksverwaltungsbehörde.

Zu den Fragen 10 bis 12:

- Gibt es Schwerpunktkontrollen von Taxilenkern unter Beteiligung Ihres Ressorts bzw. nachgelagerten Dienststellen?
- Gibt es in Ihrem Ressort bzw. nachgelagerten Dienststellen eine Ombudsstelle für taxi-/fahrdienstunternehmensbezogene Beanstandungen?
 - a. Wenn ja, wie viele Beanstandungen wurden hier seit Bestehen dieser eingemeldet? (Bitte um Aufschlüsselung nach Zeitraum, Anzahl und Art des Verstoßes)
- Steht Ihr Ressort in regelmäßigem Kontakt mit anderen Behörden bzw. Vereinigungen im Hinblick auf die angesprochene Problematik?
 - a. Wenn nein, warum nicht?

Gemäß Art. 10 Abs. 1 Z 8 B-VG ist Gesetzgebung und Vollziehung in Angelegenheiten des Gewerbes und der Industrie zwar Bundessache, da es sich dabei aber um keinen der in Art. 102 Abs. 2 B-VG genannten Kompetenztatbestände handelt, wird das GelverkG in mittelbarer Bundesverwaltung von den Ländern vollzogen.

Das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BM IMI) ist daher am Vollzug nicht unmittelbar beteiligt. Daher gibt es in meinem Ressort auch keine Ombudsstelle für taxi-/fahrdienstunternehmens-bezogene Beanstandungen.

Der rechtliche Rahmen in Österreich macht klare Vorgaben für Gewerbeinhaber:innen und Taxilenker:innen. Die Voraussetzungen für die Konzessionerteilung und ihren Entzug tragen Sorge dafür, dass die Gewerbeinhaber:innen ihren Verpflichtungen mit der adäquaten Sorgfalt und Seriosität nachkommen.

Die Betriebsordnung für den nichtlinienmäßigen Personenverkehr sowie die Landesbetriebsordnungen treffen weitere Vorgaben, vorwiegend die Lenker:innen sowie die Beschaffenheit der Fahrzeuge betreffend. Auch der Taxilenker:innenausweis kann bei Zweifeln an der Vertrauenswürdigkeit oder gewissen Verstößen entzogen werden (z.B. aufgrund wiederholter rechtskräftiger Strafen wegen Übertretungen der jeweiligen Landesbetriebsordnung).

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hanke

