

ANFRAGE

des Abgeordneten Ing. Harald Thau
an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
betreffend **Sicherheit von Taxifahrgästen**

Die Taxibranche befindet sich in einem ständigen Umbruch. Insbesondere seit dem Markteintritt von Plattformen wie Uber, Bolt und ähnlichen Mobilitätsanbietern. Diese Plattformen haben maßgeblich zur Veränderung der Branche und zur Intensivierung des Wettbewerbs beigetragen und stellen nicht nur die Unternehmen und Taxilenker, sondern auch die Fahrgäste vor neue Probleme und Herausforderungen.

Im Taxigewerbe spielt das Vertrauen eine zentrale Rolle. Fahrgäste steigen in ein unbekanntes Fahrzeug mit einem ebenso unbekannten Fahrer ein und legen ihr Leben damit in die Hände einer fremden Person. Es ist von größter Bedeutung, dass die Fahrgäste darauf vertrauen können, dass die Taxifahrer ihre Aufgabe professionell, zuverlässig und verantwortungsbewusst erfüllen.

Dieses Vertrauen beinhaltet nicht nur die strikte Einhaltung der Straßenverkehrsordnung (StVO), um sowohl die Insassen als auch mögliche andere Verkehrsteilnehmer vor Unfällen zu schützen, sondern auch die Gewissheit, dass es sich bei den Taxifahrern um ehrliche Berufstätige handelt, die nicht in kriminelle Machenschaften verwickelt sind. Diese Beziehung darf keinesfalls durch Vorfälle wie Raub, Betrug oder ähnliche Vorfälle erschüttert werden. Nur durch die kontinuierliche Sicherung dieses Vertrauens kann das Ansehen der gesamten privaten Beförderungssektors nachhaltig gestärkt werden.

Insbesondere in Großstädten wie Wien wird die Taxiszene immer wieder mit diversen Vorwürfen konfrontiert, die einen negativen Ruf nach sich ziehen und dadurch die Fahrer-Passagier-Beziehung nachhaltig schädigen.

Betrugsfälle wie das unrechtmäßige Verlangen doppelter Fahrpreise, bei dem Fahrgäste mit scheinbar plausiblen Begründungen, bspw. „Feiertagszuschlag“, zu viel bezahlen, kommen leider immer wieder vor und belasten so die ganze Taxibranche.¹ Gleichzeitig gibt es auch schwerwiegende Delikte, bei denen falsche Taxi- bzw. Uber-Fahrer durch den Einsatz von K.-o.-Tropfen wehrlose, oft junge und alkoholisierte Passagiere berauben, mitunter verbunden mit sexuellen Übergriffen.² Diese Bandbreite krimineller Handlungen untergräbt das grundlegende Sicherheitsgefühl der Passagiere, das Voraussetzung für die Nutzung der Transportdienste ist.

Neben singulären Vorfällen gibt es leider auch Unternehmen, die strukturell kriminell agieren – wie ein aktueller Bericht des Magistratischen Bezirksamtes für den 1. und 8. Bezirk zeigt, das wiederholt Verstöße bei einem Taxi-Unternehmen dokumentierte, das schließlich seine Konzession verlor.³ Solche Schlagzeilen schaden dem Ansehen der Branche erheblich, selbst wenn die Stadt mit intensiven Kontrollen und

¹ <https://taxi-times.com/betruegerischer-taxilenker-bringt-wiener-branche-in-verruf/>

² <https://taxi-times.com/falsche-uber-bzw-taxifahrer-rauben-in-wien-fahrgaeste-aus/>

³ <https://www.oe24.at/oesterreich/chronik/wien/news/wiener-taxi-unternehmer-verliert-konzession-nach-109-uebertretungen/627946603>

konsequenter Maßnahmen versucht, das Vertrauen der Fahrgäste in die Fahrdienstunternehmen zu sichern.

In diesem Zusammenhang richtet der unterfertigte Abgeordnete an den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur nachstehende

Anfrage

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?
2. 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?
3. 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)
4. Wie viele der Beanstandungen wurden durch Fahrer mit nicht-österreichischer Staatsbürgerschaft verursacht? (Bitte um Aufschlüsselung nach Nationalität und jeweiligen Verstößen)
5. 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?
6. Wie unterscheiden sich die Kontrollen von traditionellen Taxiunternehmen und neuen Fahrdienstunternehmen wie Uber oder Bolt?
7. Welche Zahlen liegen zu Unternehmen vor, bei denen wiederholt Verstöße/Übertretungen festgestellt wurden?
8. 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?
9. Welche Behörde ist zuständig für die Überprüfung der Taxiunternehmen neben der Polizei?
10. Gibt es Schwerpunktkontrollen von Taxilenkern unter Beteiligung Ihres Ressorts bzw. nachgelagerten Dienststellen?
11. 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 Verstöbes)
12. Steht Ihr Ressort in regelmäßigm Kontakt mit anderen Behörden bzw. Vereinigungen im Hinblick auf die angesprochene Problematik?
 - a. Wenn nein, warum nicht?



