

Wahlprüfsteine des GVN zur Landtagswahl 2022 in Niedersachsen

Der **Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) e. V.** ist als Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband die Interessenvertretung von rund 3.000 privaten niedersächsischen Unternehmen aus den Bereichen Güterkraftverkehr, Entsorgung, Spedition, Logistik, Möbelspedition, Omnibus und Touristik sowie Taxi, Mietwagen und Krankentransporte mit mehr als 50.000 Beschäftigten.

Mit unseren Wahlprüfsteinen zur kommenden Landtagswahl möchten wir den politischen Parteien einen Maßnahmenkatalog zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit bzw. Wirtschaftlichkeit der privaten Verkehrsunternehmen im Lande Niedersachsen an die Hand geben. Der Gesamtverband Verkehrsgewerbe Niedersachsen (GVN) e. V. bezieht dabei zu gewerbe- und sozialpolitischen Themen wie folgt Stellung:

1. Effiziente Verkehrsinfrastruktur schaffen

Verkehr und Mobilität sind nicht nur ein zentraler gesellschaftlicher Faktor für die Attraktivität einer Region, sondern für das private Verkehrsgewerbe von existenzieller wirtschaftlicher Bedeutung. Neben Transit- und Internationalen Verkehren auf Autobahnen und Bundesstraßen und deren Ausbau und Erhalt sind auch Regionalverkehre von einer Verschlechterung der Infrastruktur betroffen. Einer NDR-Recherche zufolge sind über 20 Prozent der Kreisstraßen in Niedersachsen in schlechtem oder sehr schlechtem Zustand. Zudem fehlt es weiter an Lkw-Stellplätzen und Rastanlagen.

Die Leistungsfähigkeit der niedersächsischen Wirtschaft ist abhängig von einer gut funktionierenden Infrastruktur. Der Erhalt und Neubau, auch der nachgelagerten Infrastruktur, z. B. zur Erreichung von Binnenumschlagplätzen der Wasserstraßen und der Schiene dürfen nicht vernachlässigt werden, um die gesetzten Klimaziele nicht zu gefährden. Dazu sind schlankere und digitale Genehmigungsprozesse, regulatorische Beschleunigungen sowie eine stringente Priorisierung und Koordination von Baumaßnahmen erforderlich.

- ⇒ **GVN-Position:** Der GVN fordert eine verkehrsträgerübergreifende effiziente Infrastrukturpolitik und damit die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Modernisierung und der Ausbau der Verkehrsnetze und Lkw-Stellplätze bzw. -Parkplätze sind für den Erhalt der Wirtschaft unerlässlich. Die Kosten müssen durch eine zweckgebundene Reinvestition der Lkw-Maut erfolgen.

2. Digitalisierung und Breitbandausbau beschleunigen

Im Flächenland Niedersachsen befinden sich rund 70 Prozent der Arbeitsplätze außerhalb der Ballungsgebiete. Während die Breitbandversorgung von Unternehmen in Städten relativ gut ist, hinkt die Breitbandversorgung im ländlichen Raum deutlich hinterher. Neue Baugebiete und Gewerbeflächen wie auch die digitale Verkehrsleitung müssen von Beginn an mit den schnellsten Anschlüssen (Gigabit-Technologie) versorgt werden. Das Ziel digitaler Autobahnen hat keine Zukunft ohne eine ausreichende Gigabit-Infrastruktur.

- ⇒ **GVN-Position:** Wir dürfen uns nicht mit 50 Mbit zufriedengeben. Eine flächendeckende Breitbandversorgung und Förderung von Hochgeschwindigkeits-Internet müssen kurzfristiges Ziel sein. Beispielhaft sind an dieser Stelle zu nennen: 1. Die Rechtssicherheit für eine verbindliche Einführung des elektronischen Frachtbriefes für nationale und internationale Transporte, 2. Digitalisierung auch im Großraum- und Schwertransport, das bedeutet vereinheitlichte und beschleunigte Verfahren und 3. die Berücksichtigung von Systemen zur digitalen Fahrerassistenz.

Wahlprüfsteine des GVN zur Landtagswahl 2022 in Niedersachsen

3. Lkw-Fahrverbote

Lkw-Fahrverbote an nichtbundeseinheitlichen Feiertagen stellen für das betroffene Fahrpersonal oftmals Härten dar und sind nicht geeignet, berufliche Rahmenbedingungen zu verbessern, wenn Zwangspausen auf zu wenigen und überfüllten Rastplätzen an den Landesgrenzen verbracht werden müssen.

Mit der „Osnabrücker Erklärung“ im Jahr 2019 wurde eine bilaterale Lösung der Bundesländer Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen geschaffen, um unzumutbare Belastungen der betroffenen Fahrerinnen und Fahrer sowie der Wirtschaft zu eliminieren und dabei einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu leisten. Die Argumente der Erklärung gelten auch in Bezug auf eine Vielzahl weiterer bestehender Lkw-Fahrverbote. Eine bundeseinheitliche Lösung ohne Flickenteppich und Lkw-Fahrverbote ist daher im Sinne aller.

- ⇒ **GVN-Position:** Der GVN fordert, dass Fahrverbote im Interesse des Logistik- und Wirtschaftsstandortes Deutschland, aber auch im Interesse des Arbeitsschutzes des Fahrpersonals, auf bundesweit einheitliche Feiertage beschränkt werden.

4. Umwelt

Mit dem Green Deal und Fit-for-55 Paket der EU sowie den damit verankerten CO₂-Minderungszielen liegt eine unumkehrbare Klimaschutz-Agenda vor. Das Land hat dazu eine Niedersächsische Klimaschutzstrategie 2021 vorgelegt. Eine Null-Emissions-Logistik wird es nicht zum Nulltarif geben. Logistikunternehmen stellen sich den Herausforderungen, um die ambitionierten Ziele der Dekarbonisierung im Wirtschaftsverkehr einzuleiten. Der technische Entwicklungsfortschritt der Hersteller ist zu spüren.

- ⇒ **GVN-Position:** Der GVN fordert die Förderung innovativer Transport- und Logistiktechnologien sowie nichtöffentlicher Ladeinfrastruktur bei Unternehmen in Verbindung mit Planungssicherheit und adäquater Sicherstellung einer flächendeckenden und leistungsfähigen Versorgungsinfrastruktur. Statt einem nationalen Emissionshandel sollten besser EU-einheitliche Maßnahmen oder Anlastung über die Lkw-Maut bedacht werden. Dringend sollte darauf geachtet werden, dass Lkw durch CO₂-Maut und CO₂-Emissionshandel nicht doppelt belastet werden.

5. Verkehrssicherheit erhöhen

Der GVN setzt sich aktiv für die Erhöhung der Verkehrssicherheit ein. Dabei hat er sich u. a. dafür stark gemacht, dass Notbremsassistentensysteme seit November 2015 Einzug in alle Lkw und Busse erhalten haben. Sie erkennen und warnen vor Gefahren und leiten – falls erforderlich – eine autonome Notbremsung ein. Der Umstand, dass diese Systeme immer noch abschaltbar sind, ist aus Gründen der Verkehrssicherheit schnellstmöglich zu korrigieren.

- ⇒ **GVN-Position:** Der GVN fordert, die Abschaltbarkeit von kollisionsvermeidenden Notbremsassistenten aufzuheben und diese Regelungslücke unverzüglich zu schließen.

6. Höhere Kontrollichte gewährleisten

Flächendeckende Kontrollen im Straßenverkehr sowie das konsequente Ahnden von Delikten, welche die Sicherheit auf den Straßen aber auch die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Verkehrsunternehmer erhöhen, sind derzeit nicht vorhanden. Unlauterer Wettbewerb, Geschwindigkeits-, Abstands-,

Wahlprüfsteine des GVN zur Landtagswahl 2022 in Niedersachsen

Kabotage- und Mindestlohnverstöße, das Unterlassen einer Rettungsgasse und jegliche Form der Manipulation schwächen das niedersächsische Verkehrsgewerbe erheblich.

- ⇒ **GVN-Position:** Damit der Rechtsstaat besser funktioniert und mehr Täter verfolgt werden können, fordert der GVN, die Kontrolldichte in Niedersachsen zu erhöhen und mehr Kontrollpersonal einzustellen.

7. Gleiche Maut auf allen Bundesstraßen und -autobahnen

Nach dem aktuellen Wegekostengutachten fällt die Maut auf Bundesstraßen zwei- bis dreimal so hoch aus wie auf Autobahnen. Angesichts der geplanten Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen darf es, gerade in dem Flächenland Niedersachsen, durch höhere Mautsätze auf diesen Straßen nicht zu einer Benachteiligung der hiesigen Wirtschaft im ländlichen Raum kommen.

- ⇒ **GVN-Position:** Der GVN fordert, eine Benachteiligung des ländlichen Raums zu verhindern und für eine Vereinheitlichung der Lkw-Maut-Sätze auf Bundesstraßen und Bundesautobahnen zu sorgen.

8. Fachkräftemangel bekämpfen und duale Ausbildung stärken

Nahezu alle Bereiche der Wirtschaft und Verwaltung spüren den Mangel an Fachkräften auf allen Ebenen. Der Logistik als Querschnittsfunktion und kritischer Infrastruktur zur Ver- und Entsorgung von Bevölkerung und Wirtschaft kommt dabei eine besondere Rolle zu. In Deutschland fehlen gegenwärtig schätzungsweise 80.000 Berufskraftfahrer. Jedes Jahr scheiden altersbedingt ca. 30.000 Fahrer aus. Knapp ein Drittel der Fahrer ist älter als 55 Jahre. Demgegenüber stehen nur ca. 17.000 Berufseinsteiger.

Bevor Einschränkungen der gewohnten Versorgungssicherheit drohen, ist neben vielen betrieblich laufenden Aktivitäten die politische Unterstützung nötig. Eine erleichterte Fachkräftezuwanderung aus Nicht-EU-Staaten ist dringend erforderlich.

- ⇒ **GVN-Position:** Der GVN fordert als flankierende Maßnahmen u. a. weiter vereinfachte Berufszugänge beim Fahrpersonal, die Anerkennung ausländischer Führerscheine sowie die Anpassungen der Gewichtsgrenzen innerhalb der Führerscheinklassen.

Zudem ist die duale Ausbildung eine wichtige Grundlage für die Sicherung der Fachkräfte der niedersächsischen Verkehrswirtschaft. Dies gilt umso mehr, als wir das prognostizierte Wachstum in der Logistik mit neuen Fachkräften bewältigen müssen. Besonders junge Berufskraftfahrer müssen motiviert und befähigt werden.

- ⇒ **GVN-Position:** Der GVN fordert, die Unterrichtsversorgung zu verbessern und den akuten Lehrermangel an den Berufsschulen zu bekämpfen. Ebenso fordern wir – vergleichbar mit dem begleiteten Fahren mit 17 – zur Gewinnung junger Berufskraftfahrer, das Mindestalter zum Erwerb des Lkw- und Busführerscheins herabzusetzen. Es gilt, mehr Menschen zu befähigen, um die Wirtschaft zu stärken.

9. Umweltzonen und Blaue Plaketten an Praxistauglichkeit ausrichten

Der GVN lehnt überzogene Verkehrsbeschränkungen (wie z. B. wie Einfahr-, Durchfahr-, Nachtfahrverbote) etwa für Lkw, Omnibusse, Taxi und Mietwagen bzw. Dieselaautos, sei es temporär oder regional,

Wahlprüfsteine des GVN zur Landtagswahl 2022 in Niedersachsen

konsequent ab. Experten empfehlen, Ampelschaltungen zu optimieren, also Grüne Welle statt Umweltzone. Neue Umweltzonen und Blaue Plaketten bestrafen 13 Millionen Dieselfahrzeuge und kommen einer Enteignung der Bürger, Pendler sowie der Unternehmer gleich. In keinem Fall dürfen derartige Regelungen in die kommunale Zuständigkeit gelegt werden. Es entstünde ein Flickenteppich mit umweltschädlichen und kostentreibenden Ausweich- und Umwegverkehren.

- ⇒ **GVN-Position:** Der GVN fordert, den Einsatz praxistauglicher alternativer Antriebskonzepte – z. B. von Elektro- und Brennstoffzellenfahrzeugen – zu verstärken. Das Angebot an Ladeinfrastruktur (AC wie auch DC) ist flächendeckend auszubauen. Hierbei darf der ländliche Raum nicht abgehängt werden.

10. Einsatz von Lang-Lkw fördern

Der Lang-Lkw bietet ein erhebliches Einspar- und Innovationspotential. Lang-Lkw sind sauberer als Binnenschiffe und leiser als Güterzüge. Sie sind sicherer, effizienter und straßenschonender als herkömmliche Lkw, denn das gleiche Gewicht ist auf mehr Achsen verteilt. Lang-Lkw sind im Ergebnis die ökologisch bessere Wahl.

- ⇒ **GVN-Position:** Der GVN fordert die Ausweitung des Positivnetzes und der Rahmenbedingungen, um flächendeckend ökonomisch und ökologisch sinnvolle Lösungen für den Warentransport der Zukunft zu schaffen.

11. LNG-Lkw

Durch die Kraftstoffpreisexplosion zu Beginn des Jahres sind viele Mittelständler in akute finanzielle Nöte geraten. Dadurch sind die Lieferketten und mit ihnen die Versorgungssicherheit gefährlich strapaziert worden. Besonders insolvenzgefährdet sind diejenigen Unternehmen, die ihren Diesel-Lkw-Fuhrpark zu einem Großteil auf klimafreundlichere LNG-Lkw umgestellt haben. Diese Unternehmen sind im Interesse des Klimaschutzes staatlichen Anreizen gefolgt und das Risiko eingegangen, auf die einzige am Markt verfügbare Alternative zum Diesel-Lkw zu setzen – LNG. Wird ihnen jetzt nicht geholfen, bezahlen sie ihre Pionierarbeit beim Klimaschutz im Logistikgewerbe mit ihrer Existenz. Damit gehen nicht nur Arbeitsplätze verloren, sondern zugleich dringend benötigte Transportkapazitäten in der Logistik, die aufgrund des akuten Fahrermangels ohnehin rar sind. Die nicht mehr eingesetzten LNG-Lkw werden dann im Übrigen wieder durch Diesel-Lkw ersetzt. Dem Klimaschutz wie auch dem Mittelstand wird damit ein Bärendienst erwiesen.

Gezielte staatliche Hilfe für betroffene Unternehmen ist daher dringend notwendig, eine Frage der Verlässlichkeit von Politik und mit einer erheblichen Signalwirkung für den Klimaschutz verbunden. Das Ziel der Bundesregierung ist es, bis 2030 48% CO₂ ggü. 1990 im Verkehrssektor einzusparen. LNG-Pioniere haben bereits gehandelt und zur Erreichung der Ziele in klimafreundlichere LNG-Lkw investiert. Lässt man sie jetzt mit ihren Problemen im Stich, schwindet weiter Vertrauen in die Politik und senkt die Risikobereitschaft in der Branche, in klimafreundliche Technologien zu investieren.

- ⇒ **GVN-Position:** Den Unternehmen sollte über einen LNG-Rettungsschirm in Form nicht rückzahlbarer Zuschüsse pro Lkw für existenzgefährdete Unternehmen auf Basis des EU-Beihilferahmens (400.000 € p.a.) geholfen werden. Eine weitere Lösung ist die befristete Zahlung eines Differenz-Innovationszuschlages (Preis-Differenzausgleich zum Diesel) für die Abschreibungsdauer bereits zugelassener LNG-Lkw oder die Preisbindung des LNG-Preises an den Dieselpreis.

Wahlprüfsteine des GVN zur Landtagswahl 2022 in Niedersachsen

12. Parkplätze schaffen und Ladungsdiebstähle verhindern

Die flächendeckende Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten der Kraftfahrer ist durch fehlende und überfüllte Parkplätze nicht gewährleistet. Der volkswirtschaftliche Schaden, der durch Ladungsdiebstähle auf Parkplätzen entsteht, liegt im Milliarden-Euro-Bereich.

- ⇒ **GVN-Position:** Der GVN fordert den Ausbau von Lkw-Parkplätzen an Bundesfernstraßen aus Gründen der allgemeinen Verkehrssicherheit. Zudem ist die Erhöhung der Sicherheit sowohl für Berufskraftfahrer als auch für Ladung durch kriminalitätshemmende Maßnahmen zu erhöhen.

13. Unfallrisiko „Ablenkung“ bekämpfen

Simsen, appen oder surfen hinter dem Steuer führen immer häufiger zu schweren Unfällen im Straßenverkehr. Jeder zehnte Unfall basiert auf Ablenkung am Steuer durch moderne Informations- und Kommunikationsmittel. Tippende Zeitbomben gehören aus dem Verkehr gezogen!

- ⇒ **GVN-Position:** Der GVN begrüßt – zum Zwecke der Erhöhung der Verkehrssicherheit – die Pläne, das Handyverbot am Steuer auf andere elektronische Kommunikationsmittel während der Fahrt auszuweiten. Die Strafen für die unzulässige Nutzung von Informations-, Kommunikations- und Unterhaltungsmitteln während der Fahrt müssen spürbar verschärft werden.

14. Arbeits- und Sozialpolitik zukunftssicher gestalten

1. Das Arbeitszeitgesetz muss zum Zwecke der Flexibilität und besseren Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben angepasst werden. Um Arbeitsspitzen abzufedern und flexibler agieren zu können, sollte von einer wöchentlichen statt einer täglichen Höchstarbeitszeit ausgegangen werden. 2. Eine gesetzlich verordnete Tarifbindung durch Absenkung der Anforderungen an eine Allgemeinverbindlichkeitserklärung ist nicht akzeptabel. Die Politik muss neutral bleiben. 3. Die sachgrundlose Befristung wird von der Politik immer wieder infrage gestellt. Sie ist ein wichtiges Mittel für Arbeitgeber, ihre Personalstärke flexibel zu halten und muss beibehalten werden. 4. Eine von der Tarifentwicklung losgelöste Entwicklung des Mindestlohns allein durch die Politik ist willkürlich und eine staatliche Bevormundung der Sozialpartner. Dies ist mit Artikel 9 Absatz 3 des Grundgesetzes nicht vereinbar.

- ⇒ **GVN-Position:** Der GVN fordert 1. die Festlegung der Arbeitswoche als Grundlage für die zulässige Höchstarbeitszeit, 2. Anforderungen an allgemeinverbindliche Tarifverträge müssen erhalten bleiben, 3. die Erhaltung der sachgrundlosen Befristung sowie 4. politische Einmischungen und Eingriffe in die Arbeit der Mindestlohnkommission und der Tarifautonomie müssen unterbleiben.

15. Keine Verstaatlichung des ÖPNV – Anbietervielfalt im ÖPNV erhalten

Das bestehende Personenbeförderungsrecht regelt den Zugang zum ÖPNV über den Genehmigungswettbewerb. Es gibt keinen verfassungsrechtlichen Anhaltspunkt, dass die Kommunen im Nahverkehr ein Versorgungsmonopol besitzen.

- ⇒ **GVN-Position:** Der GVN fordert, die Vielfalt der ÖPNV-Betreiber zu erhalten und das Grundrecht auf Berufsfreiheit (Artikel 12 GG) zu schützen. Es gilt, die zunehmende Verstaatlichung im ÖPNV zu verhindern. Das entspricht unserer freiheitlichen Grundordnung und garantiert das optimale Angebot für die Fahrgäste zu günstigsten Konditionen.

Wahlprüfsteine des GVN zur Landtagswahl 2022 in Niedersachsen

16. Kostenausgleichsanspruch für Schülerverkehre festschreiben

Ein Grundsatz der sozialen Marktwirtschaft ist die Preisbildung im Wettbewerb.

- ⇒ **GVN-Position:** Der GVN lehnt es ab, dass staatliche/kommunale Stellen – ohne einen Ausgleich für die Kosten zu leisten – sowohl die Fahrpreise als auch den Umfang der Fahrleistungen bestimmen. Denn das Recht zur Fahrpreisgestaltung hat nach dem PBefG der Unternehmer. Über die Fahrpreisvorgaben den Verkehr zu kommunalisieren, ist eine unzulässige Umgehung der Eigenwirtschaftlichkeit.

17. Busförderung darf nur dem Fahrgast dienen

Nach dem Gesetz soll die Busförderung einem besseren ÖPNV dienen, mit dem Ziel, dem Fahrgast einen größtmöglichen Komfort zu bieten und ihn zu animieren, den Bus zu nutzen. Ein weiterer Grund ist die Minderung der Umweltbelastungen durch umweltfreundlichere Linienbusse. Das gesetzliche Ziel ist nicht die Subventionierung der kommunalen Verkehrsunternehmen.

- ⇒ **GVN-Position:** Der GVN fordert die sofortige Beendigung der Diskriminierung der Verkehrsunternehmen, die nicht von der öffentlichen Hand subventioniert werden. Es darf keine Rolle spielen, ob der Fahrgast von einem kommunalen oder privaten Busanbieter befördert wird. Die Busförderung muss allen Fahrgästen zugutekommen, unabhängig davon, ob das Busunternehmen staatliche Verlustausgleiche erhält.

18. Steuerliche Gleichbehandlung bei der Umsatzsteuer schaffen

Der Reisebusverkehr kämpft nach den Verunsicherungen durch die Pandemie nun mit den Verunsicherungen der Kunden durch das Kriegsgeschehen in der Ukraine. Der Mietomnibusverkehr als noch größerer Anteil des Gelegenheitsverkehrs wird auf absehbare Zeit ebenfalls nicht das Vor-Corona-Niveau erreichen. Vereinsfahrten, Klassenfahrten oder Konzerte mit ausverkauften Plätzen finden noch nicht in ausreichender Anzahl statt.

- ⇒ **GVN-Position:** Der GVN fordert die steuerliche Gleichbehandlung bei der Umsatzsteuer im Reiseverkehr, damit eine spürbare Belebung der Branche und eine Perspektive für nach den Krisen geschaffen werden kann. Es bedarf unbedingt einer Reduzierung der Mehrwertsteuer für Busreisen – sowohl für Tickets im Fernbus als auch für Fahrten im Gelegenheitsverkehr. Die Erfahrung beim Schienenfernverkehr zeigt: Eine niedrigere Mehrwertsteuer führt zu deutlich mehr Fahrgästen. Im Busbereich ist eine ähnliche Entwicklung zu erwarten.

19. Mobilität im ländlichen Raum –

Taxi und Mietwagen in die Erstellung der Nahverkehrspläne einbeziehen

Die wachsende Zahl von Älteren, Kindern, Schülern oder mobilitätseingeschränkten Menschen ist täglich auf Mobilität angewiesen. Die Konzentration ärztlicher Einrichtungen, Versorgungszentren oder von Betreuungs- und Freizeitangeboten sind ohne zuverlässige, flexible Mobilitätsformen unvorstellbar. Die Taxi- und Mietwagenunternehmen sind dafür prädestiniert, zumal sie den ÖPNV mit Bus und Bahn ergänzen, ersetzen oder verstärken.

- ⇒ **GVN-Position:** Der GVN fordert, Taxi- und Mietwagenunternehmen bei der Erstellung und Fortschreibung der Nahverkehrspläne einzubeziehen und lehnt die Ausweitung bzw. Förderung des Bürgerbus-Systems ab, weil dabei für wenige Fahrgäste viel öffentliches Geld ineffizient verwendet wird. Vielmehr gilt es zu prüfen, ob On-Demand- und weitere Verkehre durch bestehende Angebote wie Taxi und Mietwagen erbracht werden können.

Wahlprüfsteine des GVN zur Landtagswahl 2022 in Niedersachsen

20. Gleiche Bedingungen für alle schaffen – keine Vorzugsbehandlung für UBER und Co.

Die Taxi- und Mietwagenunternehmen sind gerade in einem Flächenland unverzichtbarer und verlässlicher Bestandteil der öffentlichen Mobilität. Dies liegt auch daran, dass das Personenbeförderungsgesetz einen transparenten Rahmen schafft und den Taxiunternehmen mittels Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht besondere Pflichten auferlegt, zum Schutz des Kunden und zur Vermeidung von unlauterem Wettbewerb. Unternehmen wie UBER verstoßen immer wieder gegen geltendes Recht.

- ⇒ **GVN-Position:** Der GVN fordert faire Spielregeln, die für alle Dienstleister und Vermittler gelten. Nur dann können wir auch in Zukunft Mobilität, Sicherheit, Verlässlichkeit und gute Arbeitsplätze garantieren. Die durch das novellierte PBefG gegebenen Sanktionen sind anzuwenden.

21. Landesweit einheitliche Taxitarife inkl. Rollstuhltarif schaffen

Die Vereinfachung bürokratischer Abläufe und für die Kundschaft nachvollziehbare transparente Tarife müssen Maßstab eines modernen Taxitarifs in einem Land mit internationalen Kontakten und Messen sein. Handlungsbedarf gibt es auch bei der Sicherung der Mobilität von Menschen, die auf die Beförderung in Spezialfahrzeugen (Rollstuhl) angewiesen sind.

- ⇒ **GVN-Position:** Der GVN fordert landesweit einheitliche Taxitarife einschließlich kostendeckender Taxitarifentgelte für die Beförderung Mobilitätseingeschränkter. Statt eines Rollstuhlaufschlages könnte sich der GVN eine landesweite Förderung von Fahrzeugen, die geeignet sind, um Personen im Rollstuhl zu befördern, gut vorstellen. Eine Einmalförderung aber auch eine Förderung p. a. wären denkbar. Vorteil: der Taxipreis wäre nach außen für allen Kunden gleich. Eine differenzierte Handhabung bei den Genehmigungsbehörden führt zu einem Flickenteppich.

22. Ausnahmegenehmigungen für Taxi und Mietwagen zurückführen

Die einheitliche Taxifarbe Hellelfenbein, Alarmanlage, Taxameter und Wegstreckenzähler dienen der Sicherheit der Fahrgäste, des Fahrpersonals und der Transparenz der Preisbildung für den Kunden. Eine großzügige Vergabe von Ausnahmegenehmigungen hat dazu geführt, dass in einem großen Teil der niedersächsischen Mietwagenflotte mittlerweile keine Wegstreckenzähler mehr vorhanden sind, obwohl die Mietwagen vor allem in der Fläche taxiähnlich eingesetzt werden.

- ⇒ **GVN-Position:** Der GVN fordert eine strikte Begrenzung der Ausnahmen für Wegstreckenzähler, Alarmanlage und Taxifarbe auf ein Minimum. Gleichzeitig sind die derzeit im großen Umfang erteilten Ausnahmegenehmigungen zeitnah auf ein Mindestmaß zurückzuführen.

23. Kameraüberwachung des Fahrgastinnenraums für Taxi und Mietwagen zulassen

Der Einsatz der Videoüberwachung im Taxi/Mietwagen als Überfallschutzkamera ist aus Datenschutzgründen mit erheblichem Aufwand verbunden. Erfahrungen aus anderen Ländern zeigen, dass mit Einführung der Bildaufzeichnung die Zahl der Überfälle um über 90 Prozent zurückgegangen ist. Der Schutz von Leben und Gesundheit des Fahrpersonals hat höchste Priorität, unabhängig von der Betriebsgröße.

- ⇒ **GVN-Position:** Der GVN fordert, die Kameraüberwachung auch im Taxi/Mietwagen zuzulassen und dabei die Möglichkeiten der kleinen Familienbetriebe zu beachten.