

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 29. August 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 04. September 2018)

zum Thema:

Taxigewerbe und Ridesharing-Dienste in Berlin

und **Antwort** vom 16. September 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Sep. 2018)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/16216
vom 29. August 2018
über Taxigewerbe und Ridesharing-Dienste in Berlin

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Mit wie vielen Fahrzeugen darf der Ridesharing-Anbieter Clever Shuttle seine Fahrdienste in Berlin anbieten?

Antwort zu 1:

Das LABO teilt hierzu mit:

„Das Unternehmen Clever Shuttle Berlin GmbH hat in Berlin eine Genehmigung für 30 Fahrzeuge.“

Frage 2:

Inwieweit ist es zulässig, dass Clever Shuttle Dienste mit Fahrzeugen anbietet, die nicht in Berlin zugelassen sind?

Antwort zu 2:

Das LABO teilt hierzu mit:

„Es dürfen grundsätzlich immer nur die Fahrzeuge eingesetzt werden, die konkret in der Genehmigungsurkunde mit ihren amtlichen Kennzeichen benannt werden. Für Clever Shuttle - wie auch für andere Unternehmen - sind auch Fahrzeuge konzessioniert, die kein Berliner Kennzeichen führen.“

Frage 3:

Welche konkreten Maßnahmen unternimmt der Senat, um das Berliner Taxigewerbe vor Fremdanbietern, die taxiähnliche Dienstleistungen anbieten, wie z. B. UBER, zu schützen?

Antwort zu 3:

Das LABO teilt hierzu mit:

„Die einzelnen Verkehrsanbieter und Verkehrsformen grenzen sich durch die Art der Durchführung des Verkehrs und sonstige sich aus der Genehmigung ergebende Rechte und Pflichten voneinander ab. Durch ihre Marktteilnahme stehen sie auch im Wettbewerb zu bestehenden Angeboten. Nicht mit dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) konforme und damit nicht genehmigungsfähige Verkehre werden von der Genehmigungsbehörde durch Versagung des Antrages bzw. Untersagung des Verkehrs unterbunden. Inzwischen ist es im Land Berlin zwei Unternehmen im Rahmen einer Erprobung gestattet worden, Elemente zweier Verkehrsformen miteinander zu verknüpfen. Mit Mietwagen darf jedoch grundsätzlich kein taxenähnlicher Verkehr angeboten werden. Der Betrieb von Plattformen oder Apps zur Vermittlung genehmigter Verkehrsformen unterfällt nicht dem Anwendungsbereich des Personenbeförderungsgesetzes. So ist es auch bei dem Dienst Uber, der lediglich als Vermittler tätig wird, während der eigentliche Beförderungsvertrag ausschließlich zwischen dem Fahrgast und dem vermittelten Personenbeförderungsunternehmen zustande kommt.

Etwaige Verstöße gegen Bestimmungen des Mietwagenverkehrs liegen daher auf Seiten der Mietwagenunternehmer. Soweit die Zuständigkeit der Berliner Genehmigungsbehörde gegeben ist, finden anlassbezogen (Betriebs-)Prüfungen und Kontrollen statt. Ggf. werden im Anschluss weitergehende Maßnahmen – wie im Rahmen des Ordnungswidrigkeitenrechts – ergriffen. Für Maßnahmen bedarf es jedoch konkreter beweisbarer Feststellungen, die einen bußgeldbewehrten Tatbestand erfüllen.“

Frage 4:

Inwieweit ist dem Senat bekannt, dass diese Anbieter die gesetzlichen Vorschriften, wie die sog. Rückkehrpflicht, nicht einhalten? Wie beabsichtigt der Senat hier ähnliche Kontrollmechanismen wie im Taxigewerbe anzuwenden?

Frage 5:

Inwieweit ist dem Senat bekannt, dass sich Uber-Fahrzeuge entgegen ihrer Rückkehrpflicht am Flughafen Tegel oder im Bereich der Warschauer Brücke zur Entgegennahme von Diensten bereithalten? Welche konkreten Maßnahmen ergreift der Senat, um dieses unrechtmäßige Vorgehen zu unterbinden?

Antwort zu 4 und zu 5:

Das LABO teilt hierzu mit:

„Beschwerden zur Nichteinhaltung der Rückkehrpflicht im Mietwagenverkehr wurden mehrfach an die zuständige Genehmigungsbehörde, das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO), herangetragen. Etwaige Pflichtverletzungen treffen jedoch, wie bereits ausgeführt, nicht die in Rede stehenden Vermittler, sondern die einzelnen Mietwagenunternehmen, die die vermittelten Fahrten tatsächlich ausführen. Diesbezüglich im LABO eingehende Hinweise sind jedoch zumeist pauschal, so dass sie regelmäßig nicht für eine bußgeldbewehrte Verfolgung ausreichen. Handelt es sich um verwertbare Angaben, geht das LABO im Rahmen seiner Zuständigkeit den angezeigten Verstößen nach und ergreift entsprechende Maßnahmen.

Konkrete Meldungen fanden sich jedoch nach einer Überprüfung durch das LABO häufig nicht bestätigt.

Kontrollen gestalten sich beim Mietwagenverkehr grundsätzlich als schwierig. Zum einen müssen Mietwagen – anders als Taxen – nicht besonders gekennzeichnet sein, so dass es sich nach dem äußeren Erscheinungsbild um normale Personenkraftwagen handelt. Das LABO ist jedoch nicht berechtigt, Fahrzeuge einer allgemeinen Verkehrskontrolle dahingehend zu unterziehen, ob sie privat oder gewerblich genutzt werden. So sind Außenkontrollen im Stadtgebiet nicht zielführend. Weiterhin zeigt sich auch in Betriebsprüfungen, dass durch die weniger umfassende Aufzeichnungspflicht die nachweisbare Feststellung von entsprechenden Verstößen kritisch ist. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hat jedoch auf Anregung des LABO für die nächste Sitzung des Bund-Länder-Fachausschusses Straßenpersonenverkehr diese Thematik als Tagesordnungspunkt angemeldet, um auf Bundesebene über in Frage kommende Maßnahmen zu beraten. Beschwerden über andere Pflichtverletzungen als den Verstoß gegen die Rückkehrpflicht sind bisher nicht bekannt geworden.“

Frage 6:

Inwieweit sind dem Senat die negativen Erfahrungen mit Anbietern wie Uber aus anderen Städten wie z.B. Wien, Prag, London bekannt? Welche konkreten Maßnahmen werden senatsseitig ergriffen, um dem negativen Trend entgegenzuwirken?

Antwort zu 6:

Das LABO teilt hierzu mit:

„Medienberichte über Erfahrungen anderer Städte werden zur Kenntnis genommen. Die Vermittlungsplattform Uber bietet in Berlin derzeit nur die Modelle UberTaxi und UberX an, die sich nach mehrmaliger Prüfung als gesetzeskonform erwiesen haben. Die durch die Genehmigungsbehörde in der Vergangenheit untersagten Verkehre wurden durch Uber eingestellt. Das Unternehmen Uber bietet – wie auch andere Vermittler – derzeit keinen Anlass, Maßnahmen gegen sie einzuleiten oder solche vorzubereiten.“

Frage 7:

Wie viele Mitarbeiter der Senatsverwaltung SenUVK stellen sicher, dass die gesetzlichen Vorschriften für das Taxigewerbe und das Mietwagengewerbe, die taxiähnliche Dienstleistungen anbieten, eingehalten werden? Ist diese Anzahl an MitarbeiterInnen aus Senatsicht auskömmlich?

Antwort zu 7:

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz ist Fachaufsichtsbehörde über das für die Genehmigungserteilung und Aufsicht im Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen zuständige LABO.

Das LABO teilt hierzu mit:

„Im LABO sind derzeit achtzehn Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in dem Sachgebiet, das für die Genehmigungserteilung und Aufsicht im Gelegenheitsverkehr mit Personenkraftwagen zuständig ist, tätig. Die Zuständigkeit erstreckt sich auf Taxenverkehr, Mietwagenverkehr, Ausflugsfahrten und Ferienziel-Reisen sowie den Krankentransport. Die Mitarbeiterzahl soll mit dem nächsten Haushalt erhöht werden, da eine Überlastung des Bereiches seit längerer Zeit besteht.“

Frage 8:

Inwieweit ist dem Senat bekannt, dass es unterschiedliche Softwareversionen in Taxametern bzw. mobile Apps im Rahmen der Verwendung der Taxameter gibt, bei dem durch das Drücken der Pausentaste eine Manipulation der Arbeitszeiten erfolgt? Mit welchen konkreten Maßnahmen prüft der Senat die rechtmäßige Nutzung elektronischer Erfassungssysteme?

Antwort zu 8:

Das LABO teilt hierzu mit:

„Es ist bekannt, dass sog. Totmanntasten in Taxen zum Einsatz kommen. Dies verstößt bei korrekter Anwendung nicht gegen geltendes Arbeitsrecht, denn sie dienen der Erfassung der Arbeitszeit. Die Verwendung unterliegt nicht den Vorschriften des Personenbeförderungsrechts. Die Zuständigkeit für die Kontrolle der Einhaltung des gesetzlichen Mindestlohns obliegt der Bundeszollverwaltung. Dem LABO liegen keine hinreichend konkreten Hinweise bzw. Beschwerden vor, dass unter Zuhilfenahme der sog. Totmanntaste reguläre Stand- und Wartezeiten in unzulässiger Weise in Pausenzeiten umgedeutet werden. Erkenntnisse dieser Art würden zuständigkeitshalber im Rahmen der Zusammenarbeit zur Bekämpfung von Schwarzarbeit und illegaler Beschäftigung weitergeleitet werden.“

Die generelle Problematik des belastbaren Nachweises von Verstößen einschließlich der praktischen Schwierigkeiten bei der Kontrollierbarkeit wurde mit den Finanzbehörden erörtert.

Berlin, den 16.09.2018

In Vertretung

Stefan Tidow
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz