

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 28. Januar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. Januar 2020)

zum Thema:

**Aktuelle Taxikonzessionen in Berlin**

und **Antwort** vom 13. Februar 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Feb. 2020)

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. 18/22 510**  
**vom 28. Januar 2020**  
**über Aktuelle Taxikonzessionen 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 Bundesministerium für Finanzen zu Frage Nr. 8 um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend wiedergegeben.

Frage 1:

Wie hoch ist die Zahl der in Berlin erteilten Taxikonzessionen (aufgeschlüsselt für die Jahre 2017-2019)?

Antwort zu 1:

Die Zahl der in Berlin erteilten Taxikonzessionen im erfragten Zeitraum ist der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

<b>Jahr</b>	<b>Anzahl</b>	<b>Stichtag</b>
	<b>31.12.</b>	
2017	8010	
2018	8247	
2019	8044	

Frage 2:

Verzeichnet der Senat einen Anstieg der anbietenden Taxiunternehmen auf dem Berliner Markt? Wenn ja, um wie viel hat sich die Zahl der anbietenden Unternehmen erhöht (Verlaufsübersicht im Zeitraum Jahr 2017 - 2019)?

Antwort zu 2:

Nein, die Zahl der Taxiunternehmen ist rückläufig – vgl. die nachstehende Tabelle:

<b>Jahr</b>	<b>Anzahl 31.12.</b>	<b>Stichtag</b>
2017	3232	
2018	3253	
2019	2889	

Frage 3:

Wie ist der aktuelle Sachstand zur Durchführung der sog. „Schwerpunktaktionen“ zur Überprüfung der erteilten Konzessionen im Taxigewerbe gemäß Koalitionsvereinbarung? Was haben die verstärkten Kontrollen der Senatsverwaltung für Finanzen seit Anfang des Jahres 2017 für konkrete Ergebnisse gebracht und welche konkreten Maßnahmen/Konsequenzen folgten hieraus? Welche Feststellungen wurden in diesem Zusammenhang an das LABO weitergeleitet und welche konkreten Konsequenzen folgten hieraus?

Frage 5:

Welche Ergebnisse brachten die Kontrollen mit dem Schwerpunkt, ob die verwandten Taxameter den steuerlichen Anforderungen entsprechen im Zeitraum von 2017-2019?

Antwort zu 3 und 5:

Seit Januar 2017 hat die Senatsverwaltung für Finanzen (SenFin) in Zusammenarbeit mit den Berliner Finanzämtern strukturierte Kontrolle bei Taxiunternehmen durchgeführt. Das Konzept sah zwei sogenannte „Kontrollwellen“ vor, bei denen die Unternehmen des Berliner Taxigewerbes überprüft wurden.

Im Rahmen der sog. „ersten Kontrollwelle“ von Januar bis Juni 2017 wurden vorrangig alle größeren Taxibetriebe kontrolliert (zehn oder mehr Fahrzeuge). Im Juli 2017 begann die sog. „zweite Kontrollwelle“. In dieser wurden die kleineren Unternehmen sowie die Taxiunternehmen, die bei der „ersten Kontrollwelle“ auffällig waren, überprüft.

Verstöße führten zu Meldungen nach § 25 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) an das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO).

Nach dem Stand vom 30.04.2019 ergeben sich folgende Ergebnisse:

Insgesamt überprüfte Fahrzeuge 6.776

davon Erstprüfungen	5.279	
davon ordnungsgemäß	2.827	(54%)
davon Zweitprüfungen	1.497	
davon ordnungsgemäß	1.186	(79%)

In 38 Fällen wurde von der Senatsverwaltung für Finanzen beim LABO der Konzessionsentzug angeregt. Gegen 16 Unternehmer wurde ein steuerliches Strafverfahren eingeleitet.

Die Vergabe einer Taxikonzession ist seit dem 01.01.2017 an die Nutzung eines sogenannten Fiskaltaxameters geknüpft, mit dem die erfassten steuerlich relevanten Einzeldaten vollständig und unveränderbar gespeichert (Einzelaufzeichnungspflicht) und jederzeit verfügbar, unverzüglich lesbar und maschinell auswertbar aufbewahrt werden. Nach Mitteilung des LABO sind nach dem derzeitigen Stand mittlerweile rd. 90 % der konzessionierten Taxen in Berlin mit dem sog. „INSIKA-Verfahren“ ausgestattet, das die o.g. Verpflichtungen sicherstellt.

Insgesamt ist deshalb davon auszugehen, dass die Einnahmeerfassung innerhalb des Berliner Taxigewerbes in der breiten Masse ordnungsgemäß ist bzw. sich im Rahmen der steuerlichen Ausfallquoten anderer Branchen bewegt.

Die Berliner Taxiunternehmen werden weiterhin „risikoorientiert“ durch die Außenprüfungsdienste der Berliner Steuerverwaltung geprüft.

Das LABO hat alle diesbezüglichen Mitteilungen der Berliner Finanzverwaltung abschließend bearbeitet. Im Ergebnis musste es in keinem dieser Fälle zu einem Widerruf der Genehmigung kommen, da alle Unternehmen zeitnah ein sog. Fiskaltaxameter nachgerüstet hatten oder weitere Maßnahmen wegen Ablaufs der Genehmigung oder vorzeitiger Betriebsaufgabe nicht ergriffen werden mussten.

Frage 4:

Was ergaben die vom LABO in den Jahren 2017-2019 angestellten Zuverlässigkeitsprüfungen der Taxi-Unternehmen?

Antwort zu 4:

Folgende Maßnahmen mussten auf Grund von Zuverlässigkeits- bzw. Betriebsprüfungen in den Jahren 2017-19 bei den Taxiunternehmen durchgeführt werden (Zahlen beziehen sich auf Unternehmen, nicht auf Konzessionen):

	2017	2018	2019
<b>Widerruf der Genehmigung</b>	3	2	12
<b>Versagung des Antrages</b>	34	8	7
<b>Ordnungswidrigkeitsverfahren (nur auf Grund von Feststellungen in der Betriebsprüfung)</b>	17	24	17

Den Widerrufen und Versagungen lagen hierbei folgende Feststellungen zu Grunde:

- unrichtige Einnahmehsprungsaufzeichnungen
- rechtskräftige Einträge über schwere Verstöße in einschlägigen Registern wie Führungszeugnis
- kein Fiskaltaxameter vorhanden
- Umgehung der Genehmigungsvoraussetzungen
- keine fachliche Eignung
- Fehlende finanzielle Leistungsfähigkeit
- ungenehmigte Personenbeförderung (außerhalb des Genehmigungszeitraumes)
- Betriebsunterlagen nicht vorgelegt

Die Ordnungswidrigkeitenverfahren wurden vorrangig durchgeführt wegen:

- Nichterfüllung der Betriebspflicht
- Einsatz von ungeeignetem Fahrpersonal

- Fehlerhafte Betriebsunterlagen, die jedoch nicht Versagung oder Widerruf gerechtfertigt hätten

Frage 6:

Welche weiteren Ergebnisse brachten die Untersuchungen des LABO im Hinblick auf die Prüfung neu gegründeter GmbHs oder von Taxenhalteplätzen und am Flughafen Tegel?

Antwort zu 6:

Seit Januar 2017 haben Unternehmen, denen erstmalig eine Genehmigung erteilt wird, auf Grund einer entsprechenden Beauftragung dem LABO nach einem halben Jahr ihre Betriebsunterlagen zwecks einer verkürzten Betriebsprüfung zu übermitteln. Dieser Verpflichtung wird regelmäßig nachgekommen. Nur acht Unternehmen musste bisher die Genehmigung widerrufen werden, da die Auflage nicht beachtet wurde.

Auch bei Fahrzeugkontrollen an Halteplätzen oder am Flughafen Tegel wurden Feststellungen durch das LABO getroffen, die Maßnahmen nach sich zogen. Kontrolliert wurden in den drei Jahren insgesamt 4592 Taxen. So entsprachen nicht alle Fahrzeuge der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) oder es wurde keine Kartenzahlung angeboten oder sich nicht an die Anordnung zur Taxenaufstellung und Fahrgastaufnahme im Bereich des Flughafen Tegel gehalten.

Frage 7:

Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter stehen dem LABO aktuell für den Taxenbereich (Antragsbearbeitung, Betriebsprüfungen, Außenkontrollen, Widerruf von Genehmigungen) zur Verfügung?

Wie viele dieser Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind aktuell auch mit der Konzessionierung und Überwachung von Mietwagen betraut?

Antwort zu 7:

Im Sachgebiet, das die Aufgaben als Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde für den Taxen- und Mietwagenverkehr sowie für Ausflugsfahrten und den Krankentransport wahrnimmt, sind derzeit 15 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Es gibt keine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die ausschließlich mit der Verkehrsform Taxi betraut sind.

Zudem sind 2 Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter für die Bearbeitung von Ordnungswidrigkeiten und Beschwerden zuständig, die im Bereich dieser Verkehrsformen anfallen.

Frage 8:

Welche Ergebnisse hat die FKS des Hauptzollamts Berlin im Rahmen ihrer Zuständigkeit nach § 2 Abs. 1 SchwarzArbG im Jahr 2017-2019 im Personenbeförderungsgewerbe erzielt?

Antwort zu 8:

Die Finanzkontrolle Schwarzarbeit (FKS) des Hauptzollamtes Berlin hat im Rahmen ihrer Zuständigkeit nach § 2 Abs. 1 Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetz (SchwarzArbG) in den Jahren 2017 bis 2019 im Personenbeförderungsgewerbe die in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Ergebnisse erzielt.

<b>Personenbeförderungsgewerbe in Berlin</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Prüfungen von Arbeitgebern	229	88	122
Eingeleitete Ermittlungsverfahren wegen Straftaten	21	10	27
Abgeschlossene Ermittlungsverfahren wegen Straftaten	17	15	24
Summe der Geldstrafen aus Urteilen und Strafbefehlen	18.850,00 €	5.800,00€	15.150,00 €
Summe der erwirkten Freiheitsstrafen (in Jahren)	2,67	3,5	0
Eingeleitete Ermittlungsverfahren wegen Ordnungswidrigkeiten	16	6	16
Abgeschlossene Ermittlungsverfahren wegen Ordnungswidrigkeiten	11	13	6
Summe der festgesetzten Geldbußen, Verwarnungsgelder, Einziehungs- und Verfallbeträge	11.020,00 €	75.002,75 €	2.185,00 €
Schadenssumme im Rahmen der straf- und bußgeldrechtlichen Ermittlungen	184.925,34 €	3.528.911,42 €	10.241.765,94 €

Frage 9:

Wie viele Treffen haben zwischen Senat und den verschiedenen Taxi-Interessenvertretungen, wie Taxi-Innung, Taxi-Verband, Verein der Taxifahrer etc. zu Themen wie Konzessionierung, Schwarzarbeit oder organisiertem Betrug im Zeitraum zwischen 2017-2019 stattgefunden?

Antwort zu 9:

Treffen finden in verschiedenen mit Taxi-Themen befassten Ressorts statt.

Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) führt über Treffen mit Vertreterinnen und Vertretern von Taxi-Interessen keine Liste, weshalb über die genaue Anzahl der Treffen in der Zeit von 2017 bis 2019 keine Auskunft gegeben werden kann. Das ist u.a. darauf zurückzuführen, dass im Zuständigkeitsbereich von SenUVK die unterschiedlichsten Themen berührt sind. In dem erfragten Zeitraum waren insbesondere folgende Themen relevant: Taxitarif, Taxen am Flughafen Tegel, Taxen am künftigen Flughafen BER, Mietwagenüberwachung, Schattenwirtschaft im Berliner Taxigewerbe, und Allgemeines. In der Regel werden auch bei Treffen zu speziellen Themen viele verschiedene andere aktuelle Fragen angesprochen.

Gleiches gilt für das LABO, bei dem ebenfalls Treffen mit den Verbänden stattfanden und ein Austausch über die genannten regelmäßig erörterten Themen erfolgte. Auch Kartenzahlung und Umsetzung Fiskaltaxameter wurde immer wieder thematisiert. Ferner hat das LABO regelmäßig an den Treffen am Flughafen Tegel teilgenommen, bei denen in der Regel alle Verbände vertreten waren.

Im Geschäftsbereich der Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales fanden im Zeitraum 2017-2019 u.a. auch zu den in der Fragestellung genannten Themen verschiedene Treffen mit Vertretern von Taxi-Interessenvertretungen statt - u.a. im Rahmen des Runden Tisches „Arbeitszeit und Arbeitsschutz im Taxigewerbe“.

Zwischen der Senatsverwaltung für Finanzen und entsprechenden Berufsvertretungen gab es einen gelegentlichen Austausch.

Frage 10:

Wie hoch ist die Zahl der seit/nach dem 1. Januar 2017 registrierten Taxen, die bisher noch nicht über ein pflichtgemäß zu installierendes Fiskaltaxameter verfügen? (Übersicht Stand 2019)

Antwort zu 10:

Für 114 der registrierten Taxen (ca. 2 %) sind beim LABO noch keine Nachweise vorgelegt worden, dass ein sog. Fiskaltaxameter vorhanden ist. Das LABO hat bereits begonnen, die betreffenden Unternehmen zu kontaktieren und einen Nachweis einzufordern.

Frage 11:

Wie viele Smartcards wurden durch die D-Trust GmbH bis Ende 2019 Berliner Taxiunternehmen ausgegeben?

Antwort zu 11:

Die Zahl der von der D-Trust GmbH ausgegebenen Smartcards ist hier nicht bekannt.

Frage 12:

Wurden im Zeitraum März 2017- Dezember 2019 aufgrund der Auswertungen der Fiskaltaxameter Taxizulassungen entzogen? Wenn ja, wie viele und aus welchen Gründen?

Antwort zu 12:

Es wurden in diesem Zeitraum zehn Unternehmern die Genehmigung entzogen, bei denen diese Maßnahme auf die Fiskaltaxameterdaten zurückzuführen war.

Hauptsächlich wurde ein bestimmtes System genutzt, das die Anforderungen an eine ordnungsgemäße Buchführung nicht vollumfänglich erfüllte, was einen schweren Verstoß gegen die abgaberechtlichen Verpflichtungen des Unternehmers darstellt.

In einem Fall waren über lange Zeiträume Aufzeichnungslücken festzustellen, ohne dass dies im Unternehmen behoben oder kompensiert worden war.

In einem weiteren Fall lagen sowohl Fiskaltaxameterdaten als auch handschriftlich geführte Aufzeichnungen vor, die jedoch nicht in Einklang zu bringen waren.

Frage 13:

Hat der Senat bereits eine aktuelle Bewertung zur wirtschaftlichen Situation der Taxi-Unternehmen durch Auswertung der gesammelten Datenlage der Fiskaltaxameter nach 2017 veranlasst/vorliegen? Wenn ja, zu welchem Ergebnis kommt diese? Wenn nein, warum nicht?

Frage 14:

Was sind die konkreten Ergebnisse des von der Senatsverwaltung im Jahr 2015 begonnenen und fortgeführten sog. Fiskaltaxameter-Panels? Welche Erkenntnisse liegen für die Jahre 2017 und 2018 vor?

Antwort zu 13 und 14:

Das LABO hat – schon aus personellen Gründen – keine repräsentativen Fiskaltaxameterdaten gesammelt, um die wirtschaftliche Gesamtsituation im Taxengewerbe zu beurteilen. Die durch das LABO von den Unternehmern erlangten Daten sind daher nur einzelfallbezogen für die Beurteilung der Genehmigungsvoraussetzungen betrachtet worden.

Das Berliner Taxipanel war für die im Juni 2016 fertiggestellte Untersuchung zur Wirtschaftlichkeit des Berliner Taxigewerbes aufgebaut worden. Ergänzend dazu hatte SenUVK für das Jahr 2017 die Fortführung, Ausbau und Auswertung des statistischen Panels für das Berliner Taxigewerbe auf der Grundlage von Fiskaltaxameter-Daten beauftragt.

Dieses fortgeführte Panel ermittelte für das Jahr 2017 in Stichproben Daten u.a. zu Erlösen (Umsatz / km Gesamtkilometer, Umsatz / km Besetzkilometer, Umsatz/Tour und Umsatz/Stunde), Schichten (Umsatz/Schicht und Kilometer/Schicht sowie Schichtdauer), Touren (Tourenlänge), Auslastung (Besetzkilometer und Besetztzeit), Einsatzzeiten (Tagesverlauf und Wochenverlauf). Wegen des erheblichen Umfangs wird an dieser Stelle auf die Wiedergabe der Einzelergebnisse verzichtet. Anders als die Ausgangsuntersuchung, die inhaltlich durch die Sache erläuternde textliche Passagen auch für Außenstehende gut verständlich ist, enthält das Panel 2017 vor allem Zahlen und nur wenige diese Zahlen erläuternde Textpassagen. Ziel des Panels war es, die Behörden bei ihrer Ermittlungsarbeit mit Durchschnittszahlen zu unterstützen.

Das Ergebnis des Panels für das Jahr 2017 war mit der ressortübergreifenden Arbeitsgruppe erörtert worden, die im Anschluss an die vorausgegangene Untersuchung und im Hinblick auf die dabei ermittelte erhebliche Schattenwirtschaft im Berliner Taxigewerbe eingerichtet worden war. In einer Besprechung am 30.05.2018 kam diese Arbeitsgruppe zu dem Ergebnis, dass die Auswertung des Berliner Taxipanels 2017 für die Behörden von nur begrenztem Nutzen ist: Es liefert Richtwerte, aber keine gerichtsfesten Anhaltspunkte. Beispielsweise muss aber das LABO eine etwa bestehende Unzuverlässigkeit in jedem Einzelfall nachweisen und dazu Betriebsprüfungen durchführen. Auch für die bei SenUVK erarbeiteten Taxitarife wird bei Bedarf eine gesonderte Untersuchung benötigt, die andere Schwerpunkte setzt und die insbesondere auch auf die Kostenentwicklung eingeht. Aus diesem Grund wurde auf eine Weiterführung des Panels für die Folgejahre verzichtet. Bei Bedarf wird aber später bzw. anlassbezogen eine neue, repräsentative (Voll)-Untersuchung in Auftrag gegeben werden.

Frage 15:

Wie steht der Senat aktuell zu einer Beschränkung der Erteilung von Konzessionen auf eine Maximalzahl an Zulassungen? Wie schätzt der Senat die derzeitige rechtliche Bewertung einer solchen Festlegung für das Land Berlin ein?

Frage 16:

Strebt die Genehmigungsbehörde auf Grundlage der zugenommenen Taxidichte die Einschaltung eines Beobachtungszeitraumes im Sinne an?

Antwort zu 15 und 16:

§ 13 Abs. 4 des Personenbeförderungsgesetzes regelt die Voraussetzungen für einen Konzessionsstopp bzw. für einen vorgelagerten Beobachtungszeitraum. Danach ist beim Verkehr mit Taxen die Genehmigung zu versagen, wenn die öffentlichen Verkehrsinteressen dadurch beeinträchtigt werden, dass durch die Ausübung des beantragten Verkehrs das örtliche Taxengewerbe in seiner Funktionsfähigkeit bedroht ist.

Diese Vorschrift ist unter Berücksichtigung des Grundrechts auf Berufsfreiheit (Art. 12 des Grundgesetzes) derjenigen anzuwenden, die den Beruf des Taxiunternehmers erst ergreifen oder die Zahl der ihnen genehmigten Taxen erweitern wollen. Grundsätzlich hat jeder, der den Beruf des Taxiunternehmers ergreifen möchte und der die Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt, einen Anspruch auf Erteilung einer Genehmigung.

Nach der Rechtsprechung ist Ziel der Regelung des § 13 Abs. 4 PBefG nicht der Schutz der bereits in dem Beruf Tätigen vor wirtschaftlich spürbarer - auch harter - Konkurrenz und vor den wirtschaftlichen Risiken des Berufs. Eine Bedrohung der Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes ist vielmehr erst dann zu besorgen, wenn die Erteilung weiterer Genehmigungen zu schwerwiegenden Mängeln in der Verkehrsbedienung durch Taxen mit Gefahren für die Verkehrssicherheit oder die zuverlässige Verkehrsbedienung führt.

In Berlin gibt es immer wieder Forderungen nach einem Konzessionsstopp angesichts der großen Zahl zugelassener Taxen. Auch aktuell gibt es in Berlin allerdings keine ernsthaften Anhaltspunkte dafür, dass dadurch die Funktionsfähigkeit des Taxengewerbes unter Berücksichtigung der nach § 13 Abs. 4 PBefG zu berücksichtigenden Kriterien tatsächlich bedroht wäre. Die Tatsache, dass im Vertrauen auf das Funktionieren des Betriebs laufend neue Taxigenehmigungen beantragt werden, zeigt vielmehr das Gegenteil.

Frage 17:

Ist der Beantwortung von Seiten des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 17:

Nein.

Berlin, den 13.02.2020

In Vertretung

S t r e e s e

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz