

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 21. September 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. September 2020)

zum Thema:

Laderechte von Taxen am BER - I

und **Antwort** vom 06. Oktober 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Okt. 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. 18/25037
vom 21.09.2020
über Laderechte von Taxen am BER - I

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

Frage 1:

300 Taxen aus dem Landkreis LDS sollen ein ganztägiges Laderecht an allen Taxenstandplätzen in Berlin erhalten. Wie sind diese Taxen als ladeberechtigt gekennzeichnet? Wenn keine Kennzeichnung vorliegt, warum nicht und wie wird dann sichergestellt, dass nicht andere, ebenfalls aus dem Landkreis LDS kommende Taxen, sich an den Taxenhalteplätzen stellen und sich bereithalten?

Antwort zu 1:

Das Laderecht der am Flughafen Berlin-Brandenburg ladeberechtigten Taxen, sowohl aus dem Landkreis Dahme-Spreewald (LDS) als auch aus Berlin, wird durch eine äußerlich sichtbare, dauerhaft am Fahrzeug befestigte und nicht ohne ihre Zerstörung ablösbare Kennzeichnung (fahrzeugbezogene Plakette unter Angabe des Kennzeichens) nachgewiesen. Die Ausgabe der Plakette erfolgt durch die jeweilige Genehmigungsbehörde der Betriebssitzgemeinde. Damit sind die 300 auch in Berlin ladeberechtigten Taxen aus dem Landkreis von den nicht in Berlin ladeberechtigten Taxen aus dem Landkreis zu unterscheiden.

Frage 2:

Inwieweit sind ladeberechtigte Taxen aus dem Landkreis LDS fiskalisiert? Wenn nein, warum nicht?

Antwort zu 2:

Im Gegensatz zur Finanzverwaltung des Landes Berlin hat das Land Brandenburg Fiskaltaxameter bislang nicht eingeführt.

Frage 3:

Inwieweit haben die 300 Taxen aus dem Landkreis LDS den Berliner Taxitarif in ihrem Taxameter programmiert? Wenn nicht, wie werden Fahrgäste daraufhin gewiesen, dass sie einen höheren Kilometerendpreis als in einem Berlin zugelassenen Taxi zu entrichten haben?

Antwort zu 3:

Die mit dem Landkreis getroffene Vereinbarung regelt, dass (nur) die im Gebiet des Landkreises zugelassenen Taxen mit Laderecht am Flughafen Berlin-Brandenburg, deren Fahrzeuge mit einem Taxameter ausgestattet sind, das auch den Berliner Tarif ausweist, im Rahmen der jeweils errechneten Quote zuzulassender Taxen berechtigt sind, ihre Taxen an den Taxenstandplätzen des Landes Berlin bereitzuhalten.

Frage 4:

Sofern der Berliner Taxitarif im LDS-Taxameter hinterlegt ist, wird in welcher Form sichergestellt, dass der Berliner Tarif zur Anwendung kommt?

Antwort zu 4:

Nach der Vereinbarung richtet sich das zu erhebende Beförderungsentgelt für die im Land Berlin beginnenden Fahrten nach dem Berliner Taxitarif. Das ist ggf. durch entsprechende Kontrollen sicherzustellen bzw. auf Grund nachweislich sich ergebender Verstöße seitens der Genehmigungsbehörde des Landkreises als Ordnungswidrigkeit zu ahnden.

Frage 5:

300 Berliner Taxen sollen in einem transparenten Verfahren am BER befristet ladeberechtigt sein. Nach welchen Kriterien werden die Lizenzen vergeben und über welche Geltungsdauer verfügen diese Lizenzen?

Antwort zu 5:

Berliner Taxiunternehmerinnen und Taxiunternehmer können sich für ihre Taxi-Fahrzeuge um ein Laderecht am Flughafen Berlin-Brandenburg (BER) bewerben. Das Berliner Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) hat dazu einen Aufruf auf seiner Homepage (Interessenbekundungsverfahren) veröffentlicht. Barrierefreie Taxis (Inklusions-Taxis) werden bis zu einer (aus rechtlichen Gründen zu berücksichtigenden) Obergrenze von 30 Fahrzeugen im Auswahlverfahren bevorzugt berücksichtigt. Im Übrigen erfolgt die Auswahl in einem Losverfahren. Das Laderecht wird befristet für ein Jahr erteilt, damit jede/jeder Berliner Taxiunternehmerin/Taxiunternehmer im Laufe der Zeit die Chance erhält, für ein Laderecht am BER ausgewählt zu werden (Rotation).

Frage 6:

Wie erklärt der Senat die Stichzahl von 300 Taxen? Warum wurde der Fokus nicht beispielsweise auf die 2.665 Berliner Taxiunternehmen gelegt?

Antwort zu 6:

Anders als der Flughafen Tegel verfügt der Flughafen Berlin-Brandenburg über eine sehr gute Anbindung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-Anbindung) mit der S-Bahn und dem Regionalverkehr. Der Landkreis Dahme-Spreewald geht deshalb davon aus, dass für die individuelle Beförderung mit Taxen im Normalfall lediglich 1.100 Taxen benötigt werden. Diese Taxen sollen je zur Hälfte aus dem Landkreis und aus Berlin kommen. In der Anfangsphase werden allerdings nur 600 Taxen (je 300 Taxen aus dem Landkreis und aus Berlin) benötigt, weil die Fluggastzahlen Corona-bedingt stark gesunken sind.

Im Übrigen dürfen Taxen nach dem Personenbeförderungsgesetz grundsätzlich nur in der Gemeinde bereitgehalten werden, in der die Unternehmerin/der Unternehmer ihren/seinen Betriebssitz hat. Weil der Flughafen Berlin-Brandenburg im LDS liegt und damit außerhalb ihrer eigenen Berliner Betriebssitzgemeinde, dürfen Berliner Taxen dort überhaupt nur deshalb Fahrgäste aufnehmen, weil eine Vereinbarung mit dem LDS dies gestattet.

Frage 7:

Inwieweit müssen die lizenzierten Taxen (Unternehmen) einen Ortskundenachweis (Ortskundeprüfung) erbringen?

Antwort zu 7:

Fahrerinnen und Fahrer von Taxen aus dem Landkreis mit Laderecht am Flughafen Berlin-Brandenburg müssen eine Ortskundeprüfung abgelegt haben, die bereits heute Zielfahrten in den für Taxen des Landkreises geltenden Pflichtfahrbereich Berlin beinhaltet. Fahrerinnen und Fahrer von Berliner Taxen mit Laderecht am Flughafen Berlin-Brandenburg müssen, sofern sie nicht im Besitz einer Ortskundeprüfung für den Landkreis sind, bei den zuständigen Behörden im Landkreis Dahme-Spreewald eine Ergänzung der Berliner Ortskundeprüfung abgelegt haben, die sich auf Zielfahrten in die Gebiete erstreckt, die in einer Anlage zur Vereinbarung bei Abfahrt am Flughafen Berlin-Brandenburg als Pflichtfahrbereich festgelegt sind (in einem Halbkreis von etwa 25 km um den Flughafen).

Frage 8:

Aus der Pressemitteilung vom 16. September ist zu entnehmen, „Das Land Berlin und der Landkreis Dahme-Spreewald werden zeitnah einen einheitlichen Flughafentarif festlegen (...).“ Aus welchen konkreten Gründen war es nicht möglich, eine Einigung zum 31. Oktober 2020 zu erzielen? Was versteht die Senatsverwaltung unter der Ankündigung, dass der einheitliche Flughafentarif „zeitnah“ festgelegt werde?

Antwort zu 8:

Bis zum 31. Oktober 2020 ist die Inkraftsetzung eines gemeinsamen Flughafentarifs aus verfahrenstechnischen Gründen nicht möglich. Um eine Grundlage für einen solchen Tarif zu schaffen, bedurfte es zunächst der Verständigung mit dem Landkreis, auch Berliner Taxifahrerinnen/Taxifahrern Laderechte zuzugestehen. Die entsprechende Vereinbarung konnte mit den o.g. Inhalten am 15. September 2020 abgeschlossen werden. Auf dieser Basis gilt es jetzt, die Einzelheiten eines Flughafentarifs mit dem Landkreis und den Vertretungen des Taxigewerbes abzustimmen. Vor dem Inkrafttreten dieser Rechtsverordnung des Senats muss ein Zeitfenster beim Eichamt Berlin-Brandenburg für die Erstellung und Überprüfung der Tarifprogramme (einschließlich etwaiger Korrektur und erneuter Prüfung) vorhanden sein. Dazu müssen die Tarifeckdaten feststehen. Die

Verbände sind anzuhören und alle in der Verbändeanhörung geäußerten Bedenken sind in der Senatsvorlage zu würdigen und abzuwägen. Schließlich kann die Änderung im Hinblick auf die erforderliche Eichung der Taxameter frühestens 14 Tage nach Veröffentlichung im Gesetz- und Verordnungsblatt in Kraft treten.

Frage 9:

Ist den Antworten aus Sicht des Senates noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 9:

Nein.

Berlin, den 06.10.2020

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz