

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Tino Schopf (SPD)**

vom 16. November 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 24. November 2020)

zum Thema:

Laderechte am BER II

und **Antwort** vom 08. Dezember 2020 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 11. Dez. 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. 18/25619
vom 16.11.2020
über Laderechte am BER II

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

Frage 1:

In der Stellungnahme des Landkreises Dahme-Spreewald (Lkr.) wird auf intensive Verhandlungen verwiesen. Wie viele Gespräche gab es zwischen dem Senat und den Vertretern des Lkr. über welchen Zeitraum und was war deren Inhalt?

Antwort zu 1:

Der Senat hat sich seit Kündigung der alten Vereinbarung mit dem Landkreis Dahme Spreewald (LDS) wiederholt für den Abschluss einer neuen Vereinbarung im Kontext der Eröffnung des Flughafens BER (Berlin-Brandenburg) eingesetzt. Der Landkreis hat erstmals in einem Termin von Herrn Staatssekretär Streese, mit Herrn Landrat Loge am 07.10.2019 die Bereitschaft erkennen lassen, zu dieser Fragestellung ins Gespräch zu kommen. Nach mehreren Kontakten auf Fachebene sowie auf Leitungsebene kam es zu einem weiteren Termin auf Leitungsebene am 02.07.2020. Anschließend gab es weitere Kontakte und vor allem diverse Gespräche bzw. Telefonate auf Fachebene. Inhalt der Gespräche war zunächst die Verständigung mit dem Landkreis, dass es überhaupt zum Abschluss einer neuen Vereinbarung kommt und Berliner Taxiunternehmen Laderechte gewährt werden. Daran schloss sich die intensive Abstimmung der zuvor nur dem Grundsatz nach ausgehandelten Einzelbestimmungen an.

Frage 2:

Aus der Stellungnahme des Lkr. geht hervor, dass er es als Erfolg bewertet, dass das Problem der Leerfahrten wechselseitig gelöst und eine umweltpolitische Debatte endlich beendet sei. Welche Gründe haben den Lkr. bewogen, die gemeinsam unterzeichnete Vereinbarung im Jahre 2012 einseitig zu kündigen?

Antwort zu 2:

In der gegenüber der Senatsverwaltung ausgesprochenen Kündigung berief sich der Landkreis darauf, dass sich die wirtschaftliche Situation des örtlichen Taxengewerbes erheblich nachteilig verändert habe: Ein neuer Termin für die BER-Eröffnung sei nicht in Sicht, die Zahl der Taxen im Landkreis habe sich erhöht, die Nachfrage am Flughafen Schönefeld (SXF) sei gesunken und es liege ein Gutachten zum Taxenverkehr des Landkreises vor. Danach seien die aktuellen Entgelte im Taxenverkehr nicht auskömmlich. Vor allem sei die Funktionsfähigkeit des Taxengewerbes im Landkreis bedroht - mit der Folge der Anordnung eines Beobachtungszeitraums.

Frage 3:

Der Lkr. kritisiert in seiner Stellungnahme ferner, dass sich Berliner Taxen für die Ortskundeprüfung nur spärlich angemeldet hätten. Wie viele der am BER ladeberechtigten Berliner Taxifahrer haben eine Ortskundeprüfung für das neue Pflichtfahrgebiet LDS bereits abgelegt? Wie viele müssen insgesamt diese Prüfung ablegen? Inwieweit wurde eine Frist angesetzt, bis wann die Ortskundeprüfung abgelegt sein muss?

Antwort zu 3:

Nach Erkenntnissen des Landesamtes für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) hatten ca. 600 Berliner Fahrerinnen/Fahrer schon zu einem vor der Unterzeichnung der Vereinbarung liegenden Zeitpunkt eine Ortskundeprüfung im Landkreis Dahme-Spreewald abgelegt. Wie viele Berliner Fahrerinnen/Fahrer sich nach der Unterzeichnung der Vereinbarung zur Ablegung der Prüfung beim Landkreis Dahme-Spreewald angemeldet haben, kann nur der Landkreis beantworten. Das LABO erfährt davon erst, wenn Berliner Inhaberinnen und Inhaber einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung die Eintragung des zusätzlichen Fahrgebietes LDS nach dort bestandener Prüfung in den Führerschein zur Fahrgastbeförderung beim LABO beantragen. In den letzten 4 Wochen hat lediglich eine Person einen Antrag auf Eintragung des Fahrgebietes LDS beim LABO gestellt. Wie viele Fahrerinnen/Fahrer eine solche Prüfungen jetzt noch ablegen müssen, hängt von der Personalausstattung und dem Einsatz der konkret am BER ladeberechtigten Berliner Unternehmen ab. Eine Frist von Seiten der Behörden wurde nicht gesetzt; die Klärung ihres Bedarfs an qualifizierten Fahrerinnen/Fahrern obliegt den einzelnen ladeberechtigten Unternehmen.

Frage 4:

Was beinhaltet die Ortskundeprüfung für 30 Kommunen, Ämter und Gemeinden im Lkr. LDS? Welchen zeitlichen Aufwand umfassen Schulung und Prüfung?

Antwort zu 4:

Nach der unterzeichneten Vereinbarung müssen die Fahrerinnen/Fahrer von Berliner Taxen mit Laderecht am BER, sofern sie nicht eine Ortskundeprüfung für den Landkreis abgelegt haben, bei der zuständigen Behörde im Landkreis Dahme-Spreewald eine Ergänzung der Berliner Ortskundeprüfung ablegen. Diese erstreckt sich auf Zielfahrten in die Gebiete, die in einer Anlage zur Vereinbarung bei Abfahrt am BER als Pflichtfahrbereich festgelegt sind; sie umfasst Fahrten zu jedem Fahrziel in die Gebiete der in dieser Anlage genannten Ämter, Städte und Gemeinden. Erfasst sind Gebiete, die im Landkreis Dahme-Spreewald in einem Halbkreis von ca. 25 km um den BER liegen. Zum zeitlichen Aufwand für Schulung und Prüfung ist keine Angabe möglich. Er hängt von den ggf. bereits bestehenden Ortskenntnissen ab.

Frage 5:

Der Lkr. weist in seiner Stellungnahme daraufhin, dass die Gespräche zum Flughafentarif im November 2020 beginnen und ein solcher im ersten Quartal 2021 umgesetzt werde. Warum war das Inkrafttreten eines einheitliche Flughafentarif nicht zum 31. Oktober möglich, wenn doch intensive Verhandlungen dem vorausgegangen sind?

Antwort zu 5:

Voraussetzung für die Erarbeitung des einheitlichen Flughafentarifs war, dass zunächst eine Verständigung mit dem Landkreis erzielt werden konnte, dass auch Berliner Taxen am BER ein Laderecht erhalten. Unterzeichnet werden konnte diese Vereinbarung erst am 15.09.2020. Diese regelt die Grundsatzfragen des Laderechts. Auf dieser Basis werden jetzt die Gespräche mit dem Landkreis über die Ausgestaltung des Tarifs geführt.

Frage 6:

Wie werden die Vorgaben aus der Vereinbarung überprüft? Welche Brandenburger und Berliner Behörden arbeiten hier konkret zusammen? Wie und ab wann erfolgen die Kontrollen am Flughafen bzw. die Kontrollen im Berliner Stadtgebiet an den Taxihaltstellen? Was wird von wem bzw. welcher Behörde konkret kontrolliert? Wie werden die entsprechenden Personal-Kapazitäten eingeschätzt, um das zu kontrollieren?

Antwort zu 6:

Für die Kontrollen gilt das sog. Territorialprinzip: Die Brandenburger Behörden kontrollieren am BER. Im Berliner Stadtgebiet kontrolliert das LABO. Dabei betrifft der Kontrollbedarf in Berlin nach der Vereinbarung insbesondere deren Umsetzung in Bezug auf die Taxen aus dem Landkreis (Nutzung der Berliner Taxistandplätze nur durch ladeberechtigte Taxen aus dem Landkreis mit Plakette, keine Fahrten mit beleuchteten Dachzeichen oder Aufnahme herbeiwinkender Fahrgäste, Ausstattung der Taxen mit einem Taxameter, das auch den Berliner Tarif ausweist). Durchgeführt werden diese Kontrollen in Berlin im Rahmen der regulären Verkehrskontrollen, die im fließenden Verkehr der Polizei obliegen. Das LABO überwacht ab sofort auch die Taxen des Landkreises im Rahmen der regulären Kontrollen an Taxenständen. Da aus dem Landkreis aktuell nur 300 Taxen in Berlin ladeberechtigt sind und diese nicht alle zeitgleich in Berlin tätig sein werden, fällt der zusätzliche Kontrollbedarf bei den Personalkapazitäten des LABO nicht ernsthaft ins Gewicht. In der Zuständigkeit des LABO sind aktuell mehr als 7.000 Berliner Taxen zu überwachen.

Frage 7:

Die Ladeberechtigung am BER wird über eine blaue Plakette kenntlich gemacht. Warum befindet sich diese bei Berliner Taxen an der Heckscheibe und bei LDS Taxen entsprechend der Stellungnahme des Lkr. an der Frontscheibe?

Antwort zu 7:

Die Vereinbarung enthält keine explizite Regelung dazu, an welchem Ort des Fahrzeugs die Plakette anzubringen ist. Sie regelt nur, dass das Laderecht der am BER ladeberechtigten Taxen aus dem Landkreis und Berlin durch eine äußerlich sichtbare, dauerhaft am Fahrzeug befestigte und nicht ohne ihre Zerstörung ablösbare

Kennzeichnung (fahrzeugbezogene Plakette unter Angabe des Kennzeichens) nachgewiesen wird. Wichtig ist im Ergebnis nur die eindeutige Art der Kennzeichnung der Fahrzeuge, die bei beiden in der Frage genannten Kennzeichnungsorten gegeben ist, sofern die Plakette den genannten Vorgaben der Vereinbarung entspricht.

Frage 8:

Inwieweit wurden das Berliner Taxigewerbe bei der Ausgestaltung des Vereinbarung, im Interessenbekundungsverfahren eingebunden bzw. inwieweit werden Sie jetzt als Gesprächspartner für die nunmehr beginnenden Verhandlungen zum Flughafentarif geschätzt? Sofern das Taxigewerbe im Vorfeld durch die zuständige Senatsverwaltung nicht beteiligt wurde. Warum wurde die Expertise des Taxigewerbes nicht eingeholt?

Antwort zu 8:

Die Verbände wurden in einem Gespräch mit dem für Verkehr zuständigen Staatssekretär am 17.09.2020 über die unterzeichnete Vereinbarung sowie über das damals bevorstehende Interessenbekundungsverfahren für die Auswahl der zunächst am BER ladeberechtigten 300 Berliner Taxen unterrichtet und in einem weiteren Gespräch am 18.11.2020 über die ersten Erfahrungen am BER.

Zur Vorbereitung des Interessenbekundungsverfahrens waren die Verbände befragt worden, ob sie Vorschläge für weitere objektive Auswahlkriterien hätten; aus Sicht der Verbände gab es keine solche zusätzlichen Kriterien (weil im Wesentlichen nur auf die Zuverlässigkeit eines Taxiunternehmers abgestellt werden kann, die bei einem genehmigten Unternehmen ohnehin vorhanden ist).

Eine Einbindung der Verbände bereits vor Unterzeichnung der Vereinbarung hätte der Senat in Betracht gezogen, wenn sich in den Abstimmungen mit dem Landkreis Verhandlungsspielräume ergeben hätten, bei deren Ausgestaltung die unternehmerische Expertise sinnvoll hätte eingebracht werden können. Für die Ausgangsproblematik des Berliner Taxigewerbes, dass der Standort BER aufgrund seiner Lage und der guten Schienenanbindung grundsätzlich ein wesentlich geringeres Marktpotential für Taxikunden aufweist, lässt sich auch im Wege der Ausgestaltung eines Vertrages mit dem Landkreis kein adäquater Ausgleich schaffen. Angesichts des knappen Zeitrahmens und unter Berücksichtigung des engen gewerberechtlichen Handlungsspielraums des Landkreises bei der Zulassung fremder Taxen (s.o. angeordneter Beobachtungszeitraum im Landkreis) hätte ein umfassendes Beteiligungsverfahren eine noch rechtzeitige Einigung in Frage gestellt. Und eine Besserstellung der Berliner Taxiunternehmen wäre auch dann realistisch nicht verhandelbar gewesen.

Anders sieht es bei der Beteiligung im Hinblick auf den noch zu schaffenden Flughafentarif aus. Bei Tarifänderungen und damit auch bei dem geplanten gemeinsamen Flughafentarif ist eine Verbandsanhörung gesetzlich vorgeschrieben und wird auch erfolgen.

Frage 9:

Anhand welcher Kriterien wurde der Bedarf an zunächst 600 (2x je 300) Taxen ermittelt?

Antwort zu 9:

Den Taxen-Bedarf am BER hat der Landkreis Dahme-Spreewald über ein Gutachten zur Auskömmlichkeit der Beförderungsentgelte und zur Funktionsfähigkeit des Taxengewerbes im Landkreis Dahme-Spreewald ermittelt. Nach der Vereinbarung leitet sich der Taxenbedarf am BER aus der Zahl der Fluggäste und der Nachfrage nach Taxen am BER ab. Zu berücksichtigen ist, dass der BER - anders als der Flughafen Tegel - über eine gute Anbindung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-Anbindung) verfügt. Die Zahl der neben dem ÖPNV-Angebot zur individuellen Beförderung von Fahrgästen benötigten Taxen ist deshalb deutlich geringer als am Flughafen Tegel.

Das Gutachten hat einen Bedarf an 1.100 Taxen am BER ermittelt, der nach der unterzeichneten Vereinbarung je zur Hälfte (je 550) durch Taxen aus Berlin und aus dem Landkreis sichergestellt werden soll. Allerdings reduziert sich der so vom Landkreis ermittelte Bedarf in der Anfangszeit auf sogar nur insgesamt 600 Taxen am BER (je 300 Taxen aus Berlin und dem Landkreis), weil Corona-bedingt die Zahl der Fluggäste stark zurückgegangen ist.

Frage 10:

Wer entscheidet wann und auf welcher Grundlage über eine Kapazitätserweiterung (bis zu 2x 550 Taxen)? Wie erfolgt die Abstimmung unter den beteiligten Verwaltungen in Berlin und Brandenburg hierzu?

Antwort zu 10:

In der Vereinbarung wurde festgelegt, dass die Zulassung weiterer Taxen entsprechend dem steigenden Bedarf an Taxen im gleichmäßigen Verhältnis 1:1 von jeweils einer Taxe aus dem Landkreis und einer Taxe aus Berlin im Wechsel erfolgt. Über die Zahl der im Verhältnis 1:1 zuzulassenden weiteren Taxen aus dem Landkreis und Berlin stellen die Vertragsparteien mindestens vierteljährlich auf Grundlage der Prognosen der Flughafengesellschaft bzw. anhand der aktuellen Fluggastzahlen sowie der Nachfrage nach Taxen am BER das Einvernehmen her.

Frage 11:

Die Laderechte gelten jeweils für ein Jahr und in der Vereinbarung wird auf ein Rotationsverfahren hingewiesen. Wie und wann erfolgt die nächste Auslosung?

Antwort zu 11:

Die nächste Auslosung erfolgt im nächsten Jahr zur selben Zeit wie in diesem Jahr. Durch die Rotation wird sichergestellt, dass nicht einige wenige Berliner Taxiunternehmen den BER dauerhaft allein bedienen.

Frage 12:

Wie wird verhindert, dass sich am BER illegal operierende Mietwagenunternehmen zur Fahrgastaufnahme bereithalten? Welche konkreten Maßnahmen haben die Senatsverwaltung und der Lkr. ergriffen, um dem vorzubeugen?

Antwort zu 12:

Nach dem Territorialprinzip ist der Landkreis Dahme-Spreewald ggf. in der Pflicht zu prüfen, ob sich Fahrzeuge entgegen § 49 Absatz 4 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) - d.h. ggf. unter Missachtung der den Mietwagen obliegenden Rückkehrpflicht - unberechtigt zur Fahrgastaufnahme am BER bereithalten.

Frage 13:

Welche Möglichkeiten sieht der Senat in weiteren Verhandlungen mit dem Lkr., Verbesserung für das Berliner Taxigewerbe zu erzielen?

Antwort zu 13:

Es wurde vereinbart, die Vereinbarung regelmäßig zu evaluieren. Für die Frage einer etwaigen Verbesserung im Interesse des Berliner Taxigewerbes ist zunächst die Entwicklung der Fluggastzahlen und des tatsächlichen Bedarfs an Taxen am BER maßgeblich zu beobachten. Aufgrund der guten ÖPNV-Anbindung des BER dürfte allerdings zu erwarten sein, dass die Nachfrage nach Taxen auch dauerhaft geringer sein wird als am Flughafen Tegel.

Frage 14:

Ist den Antworten aus Sicht des Senates noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 14:

Nein.

Berlin, den 08.12.2020

In Vertretung
Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz