

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tino Schopf (SPD)

vom 15. Juni 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Juni 2021)

zum Thema:

**Berliner Taxi- und Mietwagengewerbe IV
PBefG-Novelle - eine Vielzahl an neuen Regeln**

und **Antwort** vom 01. Juli 2021 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Jul. 2021)

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. 18/27957
vom 15. Juni 2021
über Berliner Taxi- und Mietwagengewerbe IV
PBefG-Novelle - eine Vielzahl an neuen Regeln

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

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Anfang August 2021 werden die beschlossenen Änderungen des PBefG in Kraft treten. Mit verschiedenen Steuerungsinstrumenten soll ein fairer Wettbewerb zwischen den unterschiedlichen Verkehrsformen sichergestellt werden.

Frage 1:

Welche wesentlichen Änderungen beinhaltet die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) mit Blick auf die Einbindung von On-Demand-Verkehren in den ÖPNV?

Antwort zu1:

In Reaktion auf Schwierigkeiten bei der Genehmigung von in den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eingebundenen flexiblen Bedarfsverkehren im Flächenbetrieb führt die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) den „Linienbedarfsverkehr“ (§ 44 PBefG) als neue Form des Linienverkehrs mit Kraftfahrzeugen ein. Der „Linienbedarfsverkehr“ zeichnet sich aus durch vorherige Bestellung, Beförderung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebietes und festgelegter Bedienzeiten, Möglichkeit des Zustiegs weiterer Fahrgäste.

Durch die Zuordnung zum ÖPNV greift beim Linienbedarfsverkehr die Zuständigkeit des Aufgabenträgers wie bei den traditionellen Verkehrsarten ÖPNV (Verkehr mit Straßenbahnen und Omnibussen sowie Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen). Die Bestellung flexibler Bedarfsverkehre im Flächenbetrieb durch den Aufgabenträger und die Genehmigung dieser Verkehre wird durch die PBefG-Novelle vereinfacht.

Frage 2:

Inwiefern hat sich der Senat in die Novellierung des PBefG eingebracht? Welche Änderungen sind auf Initiative des Senats in das Gesetz übernommen worden?

Antwort zu 2:

Das Land Berlin hat sich in die Diskussion über den Referentenentwurf der Bundesregierung in die gemeinsame Stellungnahme der Länder eingebracht, die darüber hinausgehenden, vom Land Berlin gesehenen Korrekturbedarfe aber in einer eigenen Stellungnahme formuliert.

Im anschließenden Bundesratsverfahren hat Berlin – zum Teil zusammen mit anderen Bundesländern – mehrere Anträge zur Überarbeitung und Ergänzung des Gesetzesentwurfs gestellt. Nach Abstimmung in den Ausschüssen (Verkehrsausschuss (federführend), Ausschuss für Innere Angelegenheiten, Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit) standen folgenden Anträge, an deren Erarbeitung sich das Land Berlin intensiv beteiligt hatte, im Bundesrat am 12. Februar 2021 zur Abstimmung (vgl. BR-Drs. 28/1/21), die leider keinen Eingang in die Stellungnahme des Bundesrates fanden:

- Ziffer 3: Verankerung Sozialverträglichkeit
- Ziffer 14: Vorbuchungsverpflichtung
- Ziffer 21: Mehrländer-Entschließungsantrag, der Überarbeitungen zu folgenden Themen anmahnte:
 1. Plattformregulierung
 2. Umweltverträglichkeit
 3. Barrierefreiheit Gelegenheitsverkehr
 4. Sozialverträglichkeit
 5. manipulationssichere Erfassung von Daten und Übermittlung zur Kontrolle App-vermittelter Beförderungsdienste
 6. „level playing field“
 7. Korrekturbedarf, insbesondere: Definition Linienbedarfsverkehr, Regulierung gebündelter Bedarfsverkehr, Mischkonzessionen, Regelungen Datenbereitstellung

Das Land Berlin hat darüber hinaus – überwiegend gemeinsam mit anderen Ländern - folgende Anträge im Verkehrsausschuss des Bundesrates gestellt, die dort aber keine Mehrheit fanden und daher nicht im Plenum zur Abstimmung gestellt wurden:

- Einführung einer speziellen „Plattformgenehmigung“ und Definition spezifischer Genehmigungsvoraussetzungen und -folgen für Plattformbetreiber
- wirksame Verankerung der Ziele „Klimaschutz und Nachhaltigkeit“
- wirksame „Anti-Dumping-Regelung“ Mietwagenverkehr
- Vorgaben zur Barrierefreiheit auch für den Mietwagenverkehr
- Anpassung des Vorschlags zur Änderung der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Omnibusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (Thema bargeldloses Zahlen).

Im Rahmen der anschließenden erneuten Befassung des Bundestags und seiner Ausschüsse wurden die in der Stellungnahme des Bundesrates genannten Punkte weitgehend übernommen. Darüber hinaus wurden weitere Anpassungen vorgenommen, die erkennen lassen, dass die aus den o.g. abgelehnten Anträgen hervorgehenden Zielstellungen und Kritikpunkte, die auch große Schnittmengen zu den Stellungnahmen u.a. der kommunalen Spitzenverbände aufwiesen, zumindest teilweise berücksichtigen.

So wurde z.B. im Ergebnis der 2./3. Lesung den Genehmigungsbehörden in Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern das Recht eingeräumt, zum Schutz der öffentlichen Verkehrsinteressen die in ihrem Bezirk geltenden Regelungen für den gebündelten Bedarfsverkehr auch auf den in ihrem Bezirk betriebenen Verkehr mit Mietwagen anzuwenden, wenn per App vermittelter Verkehr mit Mietwagen einen Marktanteil von 25 Prozent am Fahraufkommen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen, Mietwagen und gebündeltem Bedarfsverkehr überschreitet. Zudem wurde die in § 51a Abs. 1 PBefG intendierte „Anti-Dumping-Regelung“ wirksamer ausgestaltet als im ursprünglichen Gesetzentwurf. Der aus Sicht des Landes Berlin und der kommunalen Spitzenverbände besonders relevante Aspekt, für die digitalen Vermittlungsplattform einen eigenständigen Genehmigungstatbestand einzuführen, wurde hingegen nicht aufgenommen.

Frage 3:

Die Steuerungsinstrumente des Gesetzes sorgen dafür, dass ein fairer Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Verkehrsformen gewahrt bleibt.

Welche konkreten Auswirkungen hat die Novellierung des PBefG auf die Spielräume der Berliner Genehmigungsbehörde in Bezug auf neue Mobilitätsdienste/Verkehrsformen und deren Verhältnis zum Taxigewerbe, in Hinsicht auf Mindest- und Höchstpreise mit Abstandsgebot zum ÖPNV, den Tarifkorridor, Festpreise für bestimmte Wegstrecken, der Barrierefreiheit, dem Wegfall der Ortskundeprüfung, der Rückkehrpflicht, der Kennzeichnungspflicht, der Sozialstandards, der Kontingentierung, Festlegung zeitlicher und räumlicher Ausschlussgebiete, der Einrichtung von zusätzlichen Abstellorten (15km-Regelung Mietwagen) und der Pooling-Quote? Welche Auswirkungen sind das im Einzelnen?

Antwort zu 3:

Ob die neuen Steuerungsinstrumente hinreichend effektiv und gerichtsfest sind, um für einen fairen Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Verkehrsformen zu sorgen, wird sich erst in der praktischen Anwendung des Gesetzes, der Mobilitätsdatenverordnung und in der Konkretisierung durch die Rechtsprechung erweisen. Insofern wird auf die Ausführungen zur Antwort zu Frage 2 und den in der Antwort zu Frage 5 genannten Bericht an den Hauptausschuss verwiesen.

Als neue Mobilitätsdienste/Verkehrsformen wurden mit der Novelle der Linienbedarfsverkehr (§ 44) als Teil des ÖPNV sowie der gebündelte Bedarfsverkehr (§ 50 PBefG) als dessen „kommerzielles“ Pendant eingeführt. Die Ausgestaltung des Linienbedarfsverkehrs erfolgt – wie bei allen Angeboten des ÖPNV – über die Nahverkehrspläne bzw. die jeweiligen Verkehrsverträge, wenn der Verkehr auf Basis öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbracht wird.

Die hinsichtlich des gebündelten Bedarfsverkehrs, der dem Gelegenheitsverkehr zugeordnet ist, bestehenden Steuerungsmöglichkeiten der Genehmigungsbehörde sind nachfolgend tabellarisch dargestellt:

Steuerungstatbestand	Befugnis Genehmigungsbehörde	Erläuterung
Mindestpreis	zwingend festzulegen	(nicht disponibel)
Höchstpreis	„Kann“-Regelung	Ermessensentscheidung, u.a. mit Berufsfreiheit abzuwägen
Barrierefreiheit	„Kann“-Regelung	Ermessensentscheidung
Rückkehrpflicht	„Kann“-Regelung	Ermessensentscheidung

Steuerungstatbestand	Befugnis Genehmigungsbehörde	Erläuterung
Sozialstandards	„Kann“-Regelung	Ermessensentscheidung
Kontingentierung	Genehmigungsbehörde hat von „zuständiger Behörde“ festgelegte Höchstgrenze zulässiger Fahrzeuge zu berücksichtigen	Wortlaut und Gesetzesbegründung lassen offen, wer hier als „zuständige Behörde“ handelt, ggf. muss Landesgesetzgeber diese Behörde erst bestimmen
zeitliche/räumliche Einschränkungen	„Kann“-Regelung	Ermessensentscheidung
Bündelungsquote	zwingend im Einvernehmen mit Aufgabenträger festzulegen	(nicht disponibel)

Es lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht pauschal beurteilen, welche Auswirkungen die PBefG-Novelle auf den Berliner Markt haben wird. Das hängt u. a. auch davon ab, ob es Unternehmen gibt, die in Berlin die Einführung eines solchen kommerziellen Produktes in Konkurrenz zu den bereits bestehenden Angeboten als wirtschaftlich attraktiv einschätzen.

Das Taxigewerbe hat u.a. mit der Einführung von Tarifkorridoren und Festpreisen für bestimmte Wegstrecken neue Möglichkeiten erhalten, mit mehr Flexibilität auf die Preisstrukturen sowohl neuer Verkehrsangebote als auch bestehender Verkehrsangebote (Mietwagenverkehr) zu reagieren. Mit dem Wegfall der Ortskundeprüfung für den Erwerb der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung im Taxiverkehr werden die Anforderungen im Taxigewerbe an die Vorgaben für den Mietwagenverkehr angepasst, bei dem Fahrerinnen und Fahrer auch nach alter Rechtslage keine Ortskundeprüfung für den Führerscheinerwerb (mehr) ablegen müssen. Ab dem 01.08.2021 wird stattdessen im Fahrerlaubnisrecht für Neuantragstellende gelten, dass sowohl für den Taxi-, als auch den Mietwagen-, und den gebündelten Bedarfsverkehr ein Nachweis der sog. „kleinen Fachkunde“ zu erbringen ist. Insofern ist hier das Taxigewerbe nicht mehr einseitig durch eine „Prüfpflicht“ belastet, sondern es gelten einheitliche Anforderungen für alle drei Verkehrsformen.

Auch der gebündelte Bedarfsverkehr ist – wie heute schon das Taxi – zukünftig mit Ordnungsnummern zu kennzeichnen (§ 27 Abs. 3, 4 BOKraft), was die Erkennbarkeit und die Kontrolle erleichtern wird. Die in der Frage ebenfalls genannte Einrichtung von zusätzlichen Abstellorten bezieht sich auf den Mietwagenverkehr und damit nicht auf das Verhältnis der neu eingeführten Verkehrsformen zum Taxi.

Frage 4:

Welche Maßnahmen sind seitens der Genehmigungs-/Kontrollbehörde nunmehr angedacht, um effektive Kontrollen, vor allen gegenüber dem Mietwagensektor, durchzuführen?

Antwort zu 4:

Welche Maßnahmen aufgrund der künftigen Rechtslage geeignet sind, die Kontrollen des Mietwagensektors effektiver durchzuführen, hängt ganz wesentlich von einer praxistauglichen Ausgestaltung der neuen Regelungsansätze ab. Die Kennzeichnungspflicht für Mietwagen ist eine Komponente, die Kontrollen erleichtert, z.B.

hinsichtlich des Verbots, sich Bereitzuhalten. Hier setzen sich die Bundesländer gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) dafür ein, dass die Ordnungsnummern für Mietwagen auch erkennen lassen, wo das Fahrzeug konzessioniert wurde (z.B. ob in Berlin oder im benachbarten Landkreis), um insbesondere zu verhindern, dass innerhalb einer Stadt mehrere Fahrzeuge mit der gleichen Nummer im Einsatz sind.

Die Kontrolle anderer Pflichten, wie die der Rückkehrpflicht, hängt entscheidend von den neuen Datenlieferpflichten ab. Sie sollen den Genehmigungsbehörden einen umfassenden Zugriff auf digitale Daten von Vermittlern und Unternehmen ermöglichen, um die für die jeweiligen Verkehrsformen bestehenden Anforderungen effektiver kontrollieren zu können. Die entsprechende Mobilitätsdatenverordnung ist aber bundeseitig durch das BMVI noch zu erlassen. Die daran anknüpfenden Datenlieferpflichten im Gelegenheitsverkehr treten erst im Januar bzw. Juli 2022 in Kraft. Eine Beurteilung, ob Datenvorgaben, Schnittstellenregelung etc. hier so getroffen wurden, dass die Genehmigungsbehörden damit effektiv arbeiten können, ist derzeit noch nicht möglich. Vor diesem Hintergrund wird schrittweise im Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) geprüft werden, wie Kontrollkonzepte an die neuen Regelungen anzupassen sind einschließlich der personellen Auswirkungen.

Frage 5:

Mit welchen konkreten Maßnahmen wird der Senat eine Kannibalisierung zwischen den neuen Verkehrsformen sowie eine Rosinenpickerei bei Rechten und Pflichten künftig unterbinden? Welche Sozialstandards mit klaren Regeln für einen fairen Umgang mit den Beschäftigten werden greifen?

Frage 6:

Für die neue Verkehrsform „Gebündelter Bedarfsverkehr“ erhalten die Genehmigungsbehörden weitreichende Regelungskompetenzen.

- a. Welche konkreten Festlegungen zu zeitlichen und räumlichen Ausschlussgebieten sowie einer Kontingentierung der Anzahl der angebotenen Fahrzeuge wird es geben?
- b. Welche Pooling-Quote wurde bzw. wird anhand welcher Kriterien festgelegt und wie und durch wen soll die Quote nachvollziehbar überprüft werden?
- c. Welche Konsequenzen folgen, wenn die Quote nicht erreicht wird? Wer legt die Maßnahmen im Einzelnen fest?
- d. Inwieweit wird die Genehmigungsbehörde eine Rückkehrpflicht zum Betriebssitz festlegen? (Kann-Bestimmung laut PBefG)
- e. Welche Sozialstandards zum Schutz der Beschäftigten werden/wurden festgelegt? (Kann-Bestimmung laut PBefG)

Frage 8:

Die Regelungen des Gebündelten Bedarfsverkehrs können auf Mietwagenverkehre übertragen werden, sofern diese einen Marktanteil von 25 Prozent übersteigen. Anhand welcher Kriterien wird dieser Marktanteil konkret berechnet? (Konzessionen, Umsatz, Anzahl der Fahrten, etc.)

Antwort zu 5, 6 und 8:

Wie im Bericht an den Hauptausschuss, Rote Nummer 2564R, dargestellt, sind zur Beantwortung dieser Frage komplexe juristische und verkehrswirtschaftliche Fragen zu klären. Dazu finden derzeit bundesweit Diskussionen und Abstimmungen unter den Bundesländern statt. Der Senat wird hierzu auch externen juristischer Sachverstand sowie verkehrswirtschaftliche Expertise einbinden, um die erforderlichen Klärungen

herbeizuführen und die neuen Instrumente auf rechtssicherer Basis anwenden zu können. Derzeit wird das im o.g. Bericht angekündigte Vergabeverfahren durchgeführt.

Frage 7:

Wie wird der Senat die Möglichkeit der Einrichtung eines Tarifkorridors in den Verkehrsformen umsetzen? Inwieweit sind bereits Richtlinien und Voraussetzungen ausgearbeitet worden, um einen solchen Tarifkorridor einzurichten? Wer hat diese anhand welcher Kriterien erstellt?

Antwort zu 7:

Wie bei Anpassungen des Taxentarifs generell liegt hier die Initiative beim Gewerbe zu prüfen, welche der neuen tariflichen Gestaltungsmöglichkeiten genutzt werden sollen. Die Beurteilung der Anträge durch den Ordnungsgeber erfolgt dann auf Basis der Vorgaben gem. § 51 Abs. 3 PBefG.

Frage 9:

Welche Inhalte umfasst die Grundqualifikation, welche die Ortskundeprüfung ersetzt?

Antwort zu 9:

Die Festlegung, wie die die Ortskunde ersetzende Fachkunde ausgestaltet wird, ist durch das BMVI noch nicht erfolgt. Vor dem Hintergrund, dass es um eine einheitliche Anforderung für den Erwerb der Fahrerlaubnis zur Personenbeförderung im Taxen-, Mietwagen- und gebündelten Bedarfsverkehr geht, ist eine bundeseinheitliche Ausgestaltung zwingend. Aus Sicht des Landes Berlin wäre diese als Prüfung auszugestalten.

Frage 10:

Statt des Fiskaltaxameters wird künftig die Nutzung konformitätsbewerter, softwarebasierter Systeme möglich sein. Welche Herausforderungen ergeben sich hierdurch für das Landesamt für Mess- und Eichwesen Berlin-Brandenburg (LME BB)?

Antwort zu 10:

Die Regelungen im Mess- und Eichgesetz (MessEG) sind derzeit nicht kompatibel mit softwarebasierten Messungen, da die Regelungen der Messgeräte-Richtlinie 2014/32/EU auf die Messung nach zurückgelegter Wegstrecke abstellen und das Messgerät Taxameter aus EU-Taxameter mit Wegstreckensignalgeber besteht. Hier wären zunächst vom Gesetzgeber die notwendigen Grundlagen zu schaffen und die Anforderungen zu definieren bzw. entsprechende Ausnahmen zu regeln. Gegebenenfalls müsste auch der Regelermittlungsausschuss nach dem Mess- und Eichgesetz weitere Regeln für Hersteller und Verwender feststellen. Erst wenn diese Bedingungen erfüllt sind, können die Herausforderungen beim Landesamt für Mess- und Eichwesen Berlin-Brandenburg (LME BB) für den Vollzug des Mess- und Eichrechts bestimmt werden.

Frage 11:

Unternehmer und Vermittler sind zur Übermittlung von Echtzeitdaten (Mobilitätsdaten) verpflichtet. Welche statischen und dynamischen Mobilitätsdaten werden übermittelt und welche Unternehmer/Vermittler sind von der Übermittlung befreit?

Frage 12:

Welchen aktuellen Sachstand gibt es zur Mobilitätsdatenverordnung? Inwieweit hat das Land hierzu eine Stellungnahme, mit welchem Inhalt, abgegeben?

Antwort zu 11 und 12:

Die konkreten Anforderungen an die Datenübermittlung werden durch die noch vom BMVI zu erlassende Mobilitätsdatenverordnung festgelegt (s. Frage 7). Das BMVI hat den Ländern und Verbänden einen Entwurf übermittelt und die Länder haben eine gemeinsame Stellungnahme abgegeben. Das Land Berlin hat hier konkrete Hinweise zu Ergänzungs-, Korrektur- und Klarstellungsbedarf in Bezug auf den Gelegenheitsverkehr eingebracht hat, diese Hinweise wurden vollumfänglich übernommen. Der Fokus der Kommentierung durch das Land Berlin lag in diesem Zusammenhang insbesondere auf der Eignung der Daten für die Kontrolle gesetzlicher Vorgaben und für das Monitoring öffentlicher Verkehrsinteressen (Verkehrseffizienz, Umwelteffekte).

Frage 13:

Die Experimentierklausel in § 2 Absatz 7 des PBefG besagt nach der Novellierung, dass Abweichungen von Vorschriften des PBefG oder von auf Grund des PBefG erlassenen Vorschriften nun für die Dauer von fünf statt wie bisher vier Jahren genehmigt werden dürfen. Welche Implikationen hat dies für die Umsetzung in Berlin?

Antwort zu 13:

Durch die Einführung der neuen Genehmigungstatbestände Linienbedarfsverkehr (§ 44 PBefG) und gebündelter Bedarfsverkehr (§ 50 PBefG) ist gegenwärtig die Notwendigkeit, auf die Experimentierklausel zurückgreifen zu müssen, minimiert. Sollte zukünftig Bedarf für neue Erprobungen bestehen, kann die Genehmigungsbehörde einen entsprechenden Verkehr nunmehr auch für die Dauer von fünf statt wie bisher vier Jahren genehmigen. Implikationen für noch laufende Verkehre, die auf Basis der „Experimentierklausel“ genehmigt wurden (aktuell der BerlKönig), bestehen nicht.

Frage 14:

Wie gewährleistet der Senat, dass unter Pilotprojekten taxiähnlicher Leistungen (z.B. möglicher Rufbus der BVG) nach § 2 Absatz 7 des PBefG der Taxitarif nicht systematisch unterboten wird (Beispiel einer taxiähnlichen Leistung: Fahrpreis von virtueller Haltestelle A nach virtueller Haltestelle B = 1,50 EUR pro Kilometer; Fahrpreis Taxi: 1,65 EUR pro Kilometer)?

Antwort zu 14:

Der Senat beabsichtigt nicht, einen Rufbus auf Basis von § 2 Abs. 7 PBefG bei der BVG zu bestellen. Vielmehr geht es um die Erprobung eines Linienbedarfsverkehrs gem. § 44 PBefG in einem begrenzten Bediengebiet als Teil des ÖPNV (siehe dazu auch die Antwort

auf die Schriftliche Anfrage 18/27922). Daher ist von jedem Fahrgast zuzüglich zu dem in der Frage benannten Zuschlag ein VBB-Ticket mit Geltung in Berlin B zu erwerben. Der Preis für sogenannte „Direktfahrten“ berücksichtigt, dass im Gegensatz zum Taxi kein Tür zu Tür Service angeboten wird, sondern eine Bedienung virtueller Haltestellenerfolgt, sowie dass Umwegfahrten in Kauf zu nehmen und keine Exklusivfahrten möglich sind.

Frage 15:

Wie hat sich die Anzahl der in Berlin konzessionierten Taxen und Taxiunternehmen sowie Mietwagen und Mietwagenunternehmen im Jahr 2021 bis dato monatlich entwickelt?

Antwort zu 15:

Jahr/Monat	Mietwagen		Taxen	
	Unternehmen	Fahrzeuge	Unternehmen	Fahrzeuge
2021/01	691	4590	2460	6817
2021/02	688	4572	2444	6792
2021/03	688	4505	2419	6691
2021/04	685	4514	2383	6630
2021/05	692	4747	2362	6606

Frage 16:

Wie erklärt sich der Senat die auffällige Diskrepanz zwischen dem starken Rückgang der Anzahl von Taxen und einer Verdreifachung von Mietwagen, knapp 1.000 Mietwagen sind im letztem Jahr hinzugekommen - und das vor dem Hintergrund der Rückkehrpflicht, 19 Prozent MwSt. im Mietwagengewerbe und der anhaltenden Coronapandemie?

Anmerkung des Abgeordneten: Die Antwort, der Senat habe die Mietwagenunternehmer nicht nach den Gründen befragt, wird vom Fragesteller nicht akzeptiert, da sich seine Frage nicht auf die Motivation der Unternehmer bezieht! Dem Senat hätte auffallen müssen, dass sich nach Einführung des Fiskaltaxameters in 2017 die Konzessionszahlen im Mietwagengewerbe verdreifacht haben.

Antwort zu 16:

Der hier implizierte einseitige Zusammenhang wird nicht gestützt durch die Tatsache, dass die Zahl der Taxis auch im Jahr 2018 noch weiter angestiegen ist (im November 2018 auf 8273). In der Betrachtung der Entwicklung sind eine Vielzahl von Faktoren zu betrachten. Zu berücksichtigen ist der Zeitpunkt des Marktstarts von Plattformanbietern, der in Berlin früher stattfand als in anderen deutschen Städten. In diesem Zusammenhang haben die Anbieter sehr offensiv für eine berufliche Zukunft im Mietwagengewerbe geworben. In Berlin gewähren diese Plattformbetreiber den Buchenden seit Jahren auf ihre Kosten zu bestimmten Zeiten großzügige Rabatte auf den in der App angezeigten Festpreis. Dieser Umstand begünstigt eine Verlagerung der Nachfrage zum plattformbasierten Mietwagenverkehr. Gleichzeitig ist es rechtlich beim Mietwagen – im Gegensatz zum Taxi – aber auch zulässig, zu Zeiten hoher Nachfrage (z.B. Großveranstaltungen) die Preise anzuheben und damit Zahlungsbereitschaften abzuschöpfen. Weiterhin können die Mietwagenunternehmer die Betriebszeiten ihrer Fahrzeuge stets nach rein wirtschaftlichen

Kriterien festlegen, da sie nicht wie Taxis der Betriebs- und Beförderungspflicht gemäß PBefG unterliegen.

Als weiter Einflussfaktor ist die im Sommer 2017 erfolgte Änderung der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) zu betrachten, mit der die Ortskundeprüfung im Mietwagenbereich ersatzlos entfallen ist. Dadurch wurde der Berufseinstieg als Fahrerin oder Fahrer wesentlich vereinfacht (die Ortskundeprüfung ist noch bis Inkrafttreten der PBefG-Novelle zum 1. August 2021 Voraussetzung für die Tätigkeit als Taxifahrerin oder Taxifahrer). Angesichts der Größe des Berliner Bedienegebiets ist hier im Mietwagenverkehr eine durchaus große Zutrittshürde für die Personalgewinnung weggefallen. Mit der Einführung des Fachkundenachweises für alle Verkehrsarten im Gelegenheitsverkehr (Taxen, Mietwagen, gebündelter Bedarfsverkehr) wird diese Schieflage bei den Zugangsvoraussetzungen im Fahrerlaubnisrecht zwischen Taxi und Mietwagen nunmehr beseitigt.

Frage 17:

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung am 17. September 2020 u.a. beschlossen, dass zugelassene Mietwagen zur Installation von Wegstreckenzählern mit fiskalischer Erfassungseinrichtung zu verpflichten und bestehende Ausnahmegenehmigungen zu widerrufen sind. Der Mitteilung zur Kenntnisnahme vom 27. April 2021 ist zu entnehmen, dass die Rücknahme bereits erteilter Ausnahmegenehmigungen nicht vorgesehen ist, da sie für das LABO einen Aufwand bedeuten würde.

Antwort zu 17:

Bei den erteilten Ausnahmegenehmigungen von der Pflicht zum Einbau eines geeichten Wegstreckenzählers im Mietwagenverkehr handelt es sich um rechtmäßige begünstigende Verwaltungsakte, die nur unter den Voraussetzungen des § 49 Abs. 2 VwVfG widerrufen werden. Als Rechtsgrundlage kämen hier § 49 Abs. 2 Nr. 3 und 5 VwVfG in Betracht, wobei der Widerruf in jedem Einzelfall entsprechend zu begründen wäre. Bei einem Widerruf könnten zudem gemäß § 49 Abs. 6 VwVfG Entschädigungsansprüche der Genehmigungsinhaber entstehen.

Hinzuweisen ist aber darauf, dass die Pflicht zum Einbau auch bei Alt-Genehmigungen greift, d.h. für Genehmigungen, die bis zum 31.12.2020 erteilt wurden, wenn die erstmalige Konzessionierung von Fahrzeugen ab dem 01.01.2021 erfolgt. Insofern führt sowohl die übliche, regelmäßige Fuhrparkerneuerung, aber auch die Notwendigkeit der Beantragung einer Wiedererteilung nach Auslaufen von bestehenden Genehmigungen zu einem sukzessiven Wegstreckenzählereinbau bei allen Mietwagen. Das entspricht dann auch der geplanten Entwicklung der Kapazitäten des Eichamtes, auf deren Ausbaubedarf im zitierten Bericht bereits hingewiesen wurde. Aktuell stünden seitens des Landesamtes für Mess- und Eichwesen nicht genügend Ressourcen zur Verfügung, um kurzfristig bis zu 4.500 nachgerüstete Wegstreckenzähler zu prüfen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass es nach derzeitiger Rechtslage nicht möglich ist, den Einbau eines Wegstreckenzählers mit fiskalischen Erfassungseinrichtungen (analog dem sog. Fiskaltaxameter im Taxengewerbe) oder GPS-Datenerfassung zur Kontrolle der Rückkehrpflicht zu fordern.

Frage 18:

Ist den Antworten aus Sicht der Senatsverwaltung noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 18:

Nein.

Berlin, den 01.07.2021

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz