

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Oliver Friederici (CDU)**

vom 19. Dezember 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 27. Dezember 2018)

zum Thema:

Situation des Taxi-Gewerbes in Berlin

und **Antwort** vom 08. Januar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 14. Jan. 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Oliver Friederici (CDU)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/17350
vom 19. Dezember 2018
über Situation des Taxi-Gewerbes in Berlin

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

Frage 1:

Wie viele Taxi-Konzessionen und -fahrzeuge gibt es aktuell in Berlin?

Antwort zu 1:

Am 31.12.2018 gab es in Berlin 8.363 genehmigte Taxifahrzeuge.

Frage 2:

Wie sieht die Entwicklung der Konzessionen/Taxis der letzten fünf Jahre aus?

Antwort zu 2:

Die Zahl der in Berlin genehmigten Taxifahrzeuge entwickelte sich wie folgt:

Stand am 31.12.2013: 7.635 Taxifahrzeuge

Stand am 31.12.2014: 7.643 Taxifahrzeuge

Stand am 31.12.2015: 7.907 Taxifahrzeuge

Stand am 31.12.2016: 8.313 Taxifahrzeuge

Stand am 31.12.2017: 8.010 Taxifahrzeuge

Frage 3:

Ist hinsichtlich des zu erwartenden gemeinsamen Fahrgebietes des BER mit einer Taxi-Tarif-Einigung bis zum Eröffnungstermin des Flughafens zu rechnen (und wie könnte diese aussehen)?

Frage 4:

Wäre es vielleicht besser, bereits vor Eröffnung des BER mit dem Gebiet des alten Flughafens Schönefeld modellhaft einen gemeinsamen Tarif zu erproben?

Antwort zu 3 bis 4:

Entsprechend den Zielvorgaben der Richtlinien der Regierungspolitik ist es nach wie vor Ziel des Senats, bei der Anbindung des Flughafens BER durch Taxis – mit Wirkung ab dem Zeitpunkt der BER-Eröffnung – einen für alle Fahrgäste transparenten und einheitlichen Fahrpreis zu gewährleisten und darüber hinaus sicherzustellen, dass Berliner Taxis am BER laden können. Aufgrund der Verzögerungen bei der BER-Eröffnung, aber auch aufgrund unterschiedlicher Interessen des Landes Berlin und des zuständigen Landkreises Dahme-Spreewald haben die insofern geführten Gespräche bisher noch nicht zu einer abschließenden Klärung geführt. Der Senat wird deshalb das Jahr 2019 nutzen, um mit dem Landkreis Dahme-Spreewald und ggf. unter Einbeziehung der Ministerialebene des Landes Brandenburg möglichst eine zeit- und sachgerechte Lösung zu finden. Inhaltlich erfordert die Vereinbarung eines gemeinsamen Tarifs die vorherige Erarbeitung einer geeigneten Tarifstruktur und einer angemessenen Tariffhöhe, die den rechtlichen Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes einerseits und den unterschiedlichen Bedürfnissen des Landes Berlin und des Landkreises Dahme-Spreewald andererseits Rechnung trägt. Der genannte gesetzliche Rahmen bestimmt, dass der (gemeinsame) Taxitarif unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Lage des Unternehmers angemessen sein muss und die öffentlichen Verkehrsinteressen in der Abwägung berücksichtigt werden.

Frage 5:

Welche Arbeitsschritte sind hinsichtlich des zu erwartenden gemeinsamen Tarifes im Rahmen eines konzertierten Verfahrens mit dem Land Brandenburg und des betreffenden Landkreises (in dem Bundesland) zu rechnen?

Antwort zu 5:

Das Land Berlin und der Landkreis Dahme-Spreewald müssen sich zunächst über einen zu schaffenden Tarif einigen. Festgesetzt wird der Tarif dann durch entsprechende, sowohl für das Land Berlin als auch für den Landkreis Dahme-Spreewald zu erlassende Rechtsverordnungen. In Berlin ist für den Erlass des Taxitarifs der Senat zuständig.

Frage 6:

Wie sieht der Senat Mietwagen und- Chauffeur-Dienstleistungen privater Unternehmen im Vergleich zum Taxigewerbe?

Antwort zu 6:

Nach dem bundeseinheitlichen Personenbeförderungsgesetz ist der Verkehr mit Taxen als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge stark reguliert durch eine Konzessionierung, die Beförderungspflicht, die Tarifpflicht, eine Betriebspflicht und einen Pflichtfahrbereich. Der Mietwagenverkehr muss keinen besonderen Anforderungen mit Blick auf Preisbildung oder Angebot entsprechen. Allerdings regelt das Gesetz hier besondere Pflichten zwecks Abgrenzung zum Taxenverkehr. Taxi- und Mietwagenverkehre finden bedarfsgesteuert statt, wobei Taxen auch von Fahrgästen am Straßenrand gerufen werden können, hingegen Mietwagen bestellt werden und nach Fahrtende grundsätzlich an den Betriebssitz zurückkehren müssen, sofern kein Folgeauftrag vorliegt.

Viele neue Verkehrsarten und -formen zur Personenbeförderung sind nach der geltenden Fassung des Personenbeförderungsgesetzes nicht genehmigungsfähig. Es ist Aufgabe des (Bundes-)Gesetzgebers, im Rahmen der geplanten Novelle des Personenbeförderungsgesetzes zu entscheiden, inwieweit solche neuen Verkehre künftig zugelassen werden sollen und wie sie gegebenenfalls gegenüber Taxenverkehr und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) abzugrenzen sind. Die Bundesregierung erstrebt eine Öffnung des Rechtsrahmens für neue Mobilitätsangebote. Das Land Berlin vertritt dabei den Standpunkt, dass eine grundsätzlich nachvollziehbare Modernisierung des Personenbeförderungsgesetzes nicht zu einer künftig undifferenzierten Zulassung neuer Angebote führen darf, die die Erreichung der Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes hinsichtlich Verringerung des Verkehrsaufwandes, Förderung des Klima- und Umweltschutzes, Förderung der Verkehrssicherheit, Stärkung des Umweltverbundes behindern oder erschweren würde. Vielmehr bedarf es im öffentlichen Verkehrsinteresse der Vereinbarkeit mit den Angeboten im ÖPNV und des Erhalts der Funktionsfähigkeit des örtlichen Taxenverkehrs.

Frage 7:

Wird hinsichtlich der Taxitarifgestaltung mit einer Änderung der aktuell bestehenden Regelung in Berlin im Jahr 2019 zu rechnen sein und wenn ja, mit welchem möglichen Ergebnis?

Antwort zu 7:

Ja. Derzeit wird eine Änderung der Taxentarifgestaltung geprüft, die möglicherweise eine Erhöhung einzelner Tarifentgeltpositionen beinhalten wird.

Berlin, den 08.01.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz