

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stefan Gelbhaar (GRÜNE)

vom 01. März 2012 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. März 2012) und **Antwort**

Taxi-Regelung BER: Wer zahlt diese Rechnung?

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

Frage 1: Warum konnte in den Verhandlungen mit dem Landkreis Dahme-Spreewald (LDS) zur Regelung des Taxiverkehrs am künftigen Flughafen BER in Schönefeld kein einheitlicher Tarif gefunden werden? Wann wurden diese Verhandlungen aufgenommen? Wann und wo wird die auf den Seiten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt skizzierte Taxi-BER-Vereinbarung (http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/archiv_volltext.shtml%3Farch_1202/nachricht4575.html) öffentlich zugänglich gemacht?

Antwort zu 1: Die Vereinbarung zwischen dem Land Berlin und dem Landkreis Dahme-Spreewald über die Durchführung des Taxiverkehrs am Flughafen Berlin Brandenburg (BER) vom 06.02.2012 wurde von der zuständigen Taxen-Genehmigungsbehörde in Berlin, dem Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO), im Amtsblatt für Berlin vom 24.02.2012 auf den Seiten 270 bis 272 im Rahmen einer Allgemeinverfügung veröffentlicht. Damit gestattet das LABO im Einvernehmen mit dem Landkreis Dahme-Spreewald den Berliner Taxiunternehmen, die im Besitz einer Genehmigung für den Verkehr mit Taxen nach § 47 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sind, die Aufstellung ihrer Taxen am Flughafen BER auf der Grundlage der veröffentlichten Vereinbarung.

Nach der Vereinbarung richtet sich das zu erhebende Beförderungsentgelt für die am Flughafen Berlin Brandenburg beginnenden Fahrten nach dem im Landkreis geltenden (und zuvor zu modifizierenden) Taxitarif für Flughafenfahrten. Für die im Land Berlin beginnenden Fahrten richtet sich das zu erhebende Beförderungsentgelt nach dem im Land Berlin geltenden Tarif. Insoweit wurde ein einheitlicher Tarif gefunden; ob ein einheitlicher Tarif für das Land Berlin und den Landkreis Dahme-Spreewald insgesamt trotz der unterschiedlichen Strukturen eines großstädtischen und eines ländlichen Gebiets überhaupt

praktikabel wäre, bleibt einer späteren Prüfung überlassen.

Frage 2: Wird die in Berlin beliebte Kurzstrecke wegen der Aufnahme des Flughafen- bzw. LDS-Tarifs wegfallen? Wie verhält sich der Senat zu diesem Sachverhalt? Sind weitere Änderungen der Berliner Tarifregelungen geplant? Inwieweit müssen durch die Neuregelung die Taxameter aktualisiert oder ausgetauscht werden?

Antwort zu 2: Der Berliner Kurzstreckenpauschaltarif wird wegen der Aufnahme des Flughafentarifs nicht entfallen.

In erster Linie ist die Einführung des einheitlichen Tarifs für Abfahrten ab dem BER rechtzeitig zur Aufnahme des Flugbetriebes sicherzustellen. Die Berliner Taxenverbände erstreben weitergehende Änderungen, über die erst nach Vorlage eines entsprechenden Antrages zu entscheiden ist.

Es gibt ältere Taxameter, die den neu einzuführenden Flughafentarif neben dem normalen Berliner Tarif möglicherweise mangels ausreichender Speicherkapazität nicht übernehmen können. Die betroffenen Taxiunternehmer können aber weiterhin mit dem Berliner Tarif in ihrer eigenen Betriebsitzgemeinde Berliner Fahrgäste befördern. Nur wenn sie Fahrgäste am BER aufnehmen wollen, benötigen sie für die jeweilige Taxe ein Taxameter, das auch den Flughafentarif gespeichert hat. Darin liegt keine unzumutbare Benachteiligung, da sie mit der Möglichkeit, sich am BER bereitzuhalten, eine zusätzliche Einnahmemöglichkeit erhalten; ohne Vereinbarung zwischen dem Land Berlin und dem Landkreis Dahme-Spreewald dürften sie sich nach den Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes ausschließlich in ihrer eigenen Betriebsitzgemeinde, dem Land Berlin, bereithalten.

Frage 3: Inwieweit entspricht der geplante Flughafen-Tarif dem derzeitigen LDS-Tarif? Wie unterscheidet er sich vom derzeitigen LDS-Tarif?

Antwort zu 3: Berlin übernimmt in den Berliner Taxitarif den im Landkreis geltenden Tarif als Flughafentarif für Abfahrten ab dem BER. Nach der getroffenen Vereinbarung will der Landkreis den dortigen Tarif vor Übernahme durch das Land Berlin hinsichtlich der zu erhebenden Zuschläge und der Wartezeitunterdrückung von einer Minute je Stopp in dem Sinne fortentwickeln, dass er an den derzeit geltenden Berliner Tarif angeglichen wird. Über die entsprechende Tarifänderung entscheidet der Kreistag des Landkreises Dahme-Spreewald voraussichtlich am 18.04.2012.

Frage 4: Erhalten die bis zu 400 ladungsberechtigten LDS-Taxis das Laderecht auch an Berliner Taxiständen? Wenn ja, sollen diese Taxis innerhalb Berlins den LDS- oder den Berliner Tarif anwenden? Wie soll die Einhaltung der Obergrenze von 400 LDS-Taxis kontrolliert werden?

Antwort zu 4: Bis zu 400 der im Gebiet des Landkreises zugelassenen Taxiunternehmen mit Laderecht am Flughafen Berlin Brandenburg Willy Brandt sind berechtigt, ihre Taxen an den Taxenstandplätzen des Landes Berlin zur Fahrgastaufnahme bereit zu halten.

Für die im Land Berlin beginnenden Fahrten richtet sich das zu erhebende Beförderungsentgelt nach dem im Land Berlin geltenden Tarif. Die betroffenen Fahrzeuge müssen mit einem Taxameter ausgestattet sein, das auch den Berliner Tarif ausweist.

Das Laderecht wird durch Eintragung in den Auszug aus der Genehmigungsurkunde für den Verkehr mit Taxen und eine äußerlich sichtbare dauerhaft am Fahrzeug befestigte Kennzeichnung nachgewiesen und ist so kontrollierbar.

Frage 5: Wie soll verhindert werden, dass künftig nicht der – für den Fahrgast schwer erkennbare – teurere LDS-Tarif rechtswidrig auch für Fahrten innerhalb Berlins genutzt wird?

Antwort zu 5: Der Tarif des Landkreises ist erst bei längeren Fahrten (20 km) teurer als der Berliner Tarif.

Die rechtswidrige Nutzung des Tarifs ist am besten bei Ausstellung einer Quittung zu kontrollieren. Bei Beschwerden von Fahrgästen leiten die zuständigen Taxi-Genehmigungsbehörden Prüfungen ein.

Frage 6: Wie soll die ausreichende Ortskunde der Fahrer für den Raum Berlin sichergestellt werden, die im Landkreis Dahme-Spreewald ihre Ortskunde-Prüfung ablegen bzw. abgelegt haben?

Antwort zu 6: Fahrer/innen von Taxen des Landkreises mit Laderecht am BER müssen zusätzlich die Ortskunde für Taxen des Landes Berlin besitzen, wenn sie sich an den Taxenstandplätzen des Landes Berlin zur Fahrgastbeförderung bereithalten wollen. Diese Prüfung ist vor der in den Berliner Ortskunderichtlinien jeweils genannten Stelle abzulegen.

Frage 7: Wie beurteilt der Senat die Auffassung, dass es schon jetzt Überkapazitäten im Berliner Taxigewerbe gibt? Inwieweit verschärft nach Auffassung des Senats die Öffnung des Berliner Taximarktes den Konkurrenzdruck?

Antwort zu 7: In Berlin gibt es derzeit etwa 7.220 Taxen. Bei dieser Zahl wird die Zulassung weiterer 400 Taxen aus dem Landkreis zu keiner unverhältnismäßigen Mehrbelastung für das Berliner Gewerbe führen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Gegenzug den 7.220 Berliner Taxen ein Laderecht am BER eingeräumt wird, an dem sie sich ohne die Vereinbarung gar nicht bereithalten dürften.

Frage 8: Nach welchen Kriterien soll die getroffene Vereinbarung nach einem Jahr geprüft werden? Haben die Vertragspartner Regelungen für den Fall getroffen, dass das Ergebnis der Überprüfung unterschiedlich bewertet wird? Wenn ja, welche? Wenn nein, wieso nicht?

Antwort zu 8: Die Prüfung der Vereinbarung wird sich daran orientieren, ob die gefundenen Regelungen funktionieren. Insbesondere wird zu prüfen sein, ob die jeweilige Einräumung von Laderechten für gebietsfremde Taxen zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung des örtlichen Taxengewerbes führt. Ferner wird zu prüfen sein, ob die Regelungen zur Ortskunde, Laderecht und zum Tarif praxistauglich sind. Bei Meinungsverschiedenheiten über die Bewertung wird neu zu verhandeln sein. Beide Vertragspartner haben zudem ein Kündigungsrecht.

Berlin, den 05. April 2012

In Vertretung
C h r i s t i a n G a e b l e r
.....
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. April 2012)