

18. Wahlperiode

## **Schriftliche Anfrage**

**des Abgeordneten Frank Scholtysek (AfD)**

vom 25. August 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. August 2017)

zum Thema:

**Geschäftsmodell Ride-Sharing**

und **Antwort** vom 07. September 2017 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 15. Sep. 2017)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Frank Scholtysek (AfD)  
über

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

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/12 154**  
**vom 25.08.2017**  
**über Geschäftsmodell Ride-Sharing**

---

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

Das Unternehmen Clever Shuttle betreibt seit September 2016 innerhalb des Berliner S-Bahn-Rings Elektroautos vom Typ Nissan Leaf. Sie werden nach dem Prinzip Ride-Sharing eingesetzt, also Sitzplätze einzeln zu „verkaufen“.

Dafür wurde dem Unternehmen vom LABO eine „Genehmigung zur Erprobung gemäß §2, Abs.7 PBefG“ erteilt. Das Unternehmen hat weiterhin eine Genehmigung zur Ausweitung der Flotte beantragt. Des Weiteren betreibt auch die Firma Allygator Shuttle solch ein Unternehmensmodell.

Frage 1:

Inwieweit sieht der Senat bei diesem Geschäftsmodell ein öffentliches Verkehrsinteresse?

Antwort zu 1:

Die Feststellung, dass ein öffentliches Verkehrsinteresse an dem Modell besteht, ist nicht Tatbestandsvoraussetzung für die Erteilung einer Genehmigung nach § 2 Abs. 7 Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Vielmehr ist zu prüfen, ob öffentliche Verkehrsinteressen entgegenstehen, was bei der für Clever Shuttle erteilten Genehmigung verneint wurde.

Frage 2:

Kann der Senat bestätigen, dass die BVG eine ähnliche Dienstleistung plant und dazu als Partner das Unternehmen Mercedes-Benz favorisiert?

Frage 3:

Warum wird das Berliner Taxigewerbe mit seiner partiell unterdurchschnittlich ausgelasteten Fahrzeugflotte nicht als potentieller Partner betrachtet?

Antwort zu 2 und 3:

Die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) hat dem Aufgabenträger und der Genehmigungsbehörde mitgeteilt, dass sie Möglichkeiten für eine Forschungs- und

Entwicklungskooperation im Themenfeld Ride-Sharing prüfe: Das mögliche Forschungsvorhaben werde sich in der Konzeption grundlegend von dem von Clever Shuttle unterscheiden. Als Anbieter von Leistungen im ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) verfolge die BVG das Ziel, durch eine Bündelung von Verkehren und eine enge Anbindung an den ÖPNV die Anzahl privater Autofahrten im innerstädtischen Bereich zu verringern. Hierzu werde mit mehreren potenziellen Forschungsprojektpartnern gesprochen. Bisher sei noch keine Entscheidung über das Vorhaben und mögliche Partner gefallen.

Frage 4:

Warum unterstützt der Senat durch die Genehmigung derlei Geschäftsmodelle die Inverkehrbringung zusätzlicher Fahrzeuge innerhalb des S-Bahn-Rings und somit die weitere Verschärfung der Verkehrssituation und Feinstaubemission innerhalb der Umweltzone?

Antwort 4:

Die Erteilung einer beantragten Genehmigung ist keine Unterstützungshandlung des Senats, sondern entspricht rechtmäßigem Verwaltungshandeln. Wird ein Antrag auf Erteilung einer Genehmigung gem. § 2 Abs. 7 Personenbeförderungsgesetz gestellt, hat der Antragsteller Anspruch auf ermessensfehlerfreie Bescheidung.

Frage 5:

Wie viele Fahrzeuge sind derzeit in Berlin für dieses Geschäftsmodell in Betrieb? Wie viele Unternehmen gibt es in Berlin, die dieses Geschäftsmodell verfolgen? Werden derlei Geschäftsmodelle vom Senat oder anderer Stelle mit öffentlichen Geldern gefördert?

Antwort zu 5:

CleverShuttle hat eine Genehmigung für den Betrieb von 30 Fahrzeugen erhalten.

Dem Senat sind darüber hinaus folgende Unternehmen bekannt, die das Thema „Ride-Sharing“ am Standort Berlin verfolgen:

- Uber: <https://www.uber.com/info/uber-in-berlin/>
- BlaBlaCar: <https://www.blablacar.de/>
- Allygator: <https://www.allygatorshuttle.com/>
- Lyft: <https://www.lyft.com/> (steht vor Markteintritt)

Seitens des Senats erfolgt keine Förderung dieser Geschäftsmodelle. Ob eine Förderung mit öffentlichen Geldern von anderer Stelle erfolgt ist nicht bekannt.

Frage 6:

Ist vom Senat eine Ersetzung des bestehenden Berliner Taxigewerbes durch diese neuen Geschäftsmodelle angestrebt und erwünscht?

Antwort zu 6:

Nein.

Frage 7:

Gibt es von Seiten des Senates konkrete Maßnahmen / Initiativen, die Zulassung reiner E-Taxis in Berlin zu ermöglichen, die über kein werkseitiges Taxipaket verfügen?

Antwort zu 7:

Es liegt allein in der Entscheidung des Unternehmers, welches Fahrzeug mit welcher Antriebsart er für seinen Taxibetrieb wählt, sofern es den Anforderungen des Personenbeförderungsrechts entspricht.

Berlin, den 07.09.2017

In Vertretung

Kirchner

.....  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz