

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten Harald Wolf und Kristian Ronneburg (LINKE)

vom 07. Oktober 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 08. Oktober 2019)

zum Thema:

Bedingungen des Taxiverkehrs und Kontrolle von Mietwagenunternehmen in Berlin

und **Antwort** vom 22. Oktober 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 25. Okt. 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Harald Wolf (Die Linke) und
Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (Die Linke)
über

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

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/21201

vom 07. Oktober 2019

**über Bedingungen des Taxiverkehrs und Kontrolle von Mietwagenunternehmen in
Berlin**

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft zum Teil Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl um eine sachgerechte Antwort bemüht und hat daher das Bundesministerium der Finanzen (BMF) zu den Fragen 4 und 8 und die zuständige Regionaldirektion Berlin-Brandenburg (RDBB) der Bundesagentur für Arbeit (BA) zu Frage 18 um Stellungnahmen gebeten. Sie werden in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie hat sich die Anzahl der Taxilizenzen und der in Berlin gemeldeten Mietwagen sowie Mietwagenunternehmen jeweils seit 2010 entwickelt (bitte um jährliche Angaben)?

Antwort zu 1:

Die Daten können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden:

Stand	Anzahl Konzessionen (Fahrzeuge)		Anzahl Unternehmen
	Taxen	Mietwagen	Mietwagen
31.12.2010	7.187	1.484	304
31.12.2011	7.211	1.555	316

31.12.2012	7.428	1.550	314
31.12.2013	7.635	1.556	317
31.12.2014	7.643	1.631	319
31.12.2015	7.907	1.626	329
31.12.2016	8.313	1.593	353
31.12.2017	8.010	1.606	392
31.12.2018	8.247	2.287	530
30.09.2019	8.072	2.917	607

Frage 2:

Wie viele Unternehmen waren oder sind in Berlin und Umland tätig, die einen Unternehmenschein der IHK Nürnberg haben? Wie viele Unternehmen und wie viele Zulassungen waren in den Bestechungsskandal bei der IHK Nürnberg bezüglich illegaler Lizenzen verwickelt? Wurden die Zulassungen entzogen?

Antwort zu 2:

Dem Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) sind bisher 68 Unternehmerinnen und Unternehmer namentlich bekannt, die zum Nachweis der fachlichen Eignung im Genehmigungsverfahren eine Bescheinigung der Industrie- und Handelskammer (IHK) Nürnberg vorgelegt haben.

Durch das LABO erfolgte jeweils die Versagung des Antrages bzw. die Rücknahme der bereits erteilten Genehmigung, sobald im jeweiligen Einzelfall von der IHK Nürnberg eine entsprechende Mitteilung über das Ermittlungsergebnis vorlag. Eine solche abschließende Benachrichtigung erfolgte auf Grund der anhaltenden Ermittlungs- und Prüfungsverfahren noch nicht in allen Fällen. Im LABO konnten von den 68 Fällen bisher 28 durch Beendigung der Genehmigung abgeschlossen werden. Hierin enthalten sind auch Unternehmen, die selbst den Betrieb auf Grund der Ermittlungen aufgegeben haben.

Frage 3:

Wie viele Personen sind beim Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LaBo) für die Kontrolle des Taxi- und Mietwagenverkehrs zuständig (nach Plan und tatsächlicher Besetzung)? Wie viele Kontrollen wurden 2017, 2018 und 2019 durchgeführt? Mit welchen Ergebnissen?

Antwort zu 3:

Im Sachgebiet, das die Aufgaben als Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde für den Taxen- und Mietwagenverkehr wahrnimmt, sind 15 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt. Diese haben neben der Kontrolle des Taxi- und Mietwagenverkehrs zahlreiche andere Aufgaben wahrzunehmen. So sind sie zuständig für die Antragsbearbeitung, Erteilung und Widerruf von Genehmigungen, Durchführung von Betriebsprüfungen und Außenkontrollen sowie den Krankentransport. Darüber hinaus sind zwei Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter mit der Bearbeitung von Ordnungswidrigkeiten und Beschwerden beschäftigt.

Kontrollen werden vom LABO in verschiedenen Formen vorgenommen: Es werden Fahrzeug- und Betriebsitzkontrollen im Außendienst sowie Betriebsprüfungen durchgeführt und es wird substantiierten Beschwerden und Hinweisen nachgegangen.

Folgende hierzu statistisch erfasste Zahlen können gemeldet werden (ohne Krankentransport):

	2017	2018	2019
Fahrzeugkontrollen	2.294	1.710	467
Betriebssitzkontrollen	2	17	33
Betriebsprüfungen	199	144	179

Auf Grund der o.g. Betriebsprüfungen wurden folgende Maßnahmen ergriffen:

	2017	2018	2019
Widerruf der Genehmigung	3	3	13
Versagung des Antrages	35	8	10
Ordnungswidrigkeitenverfahren (nur auf Grund von Feststellungen in der Betriebsprüfung)	17	24	13

Auch die Vornahme von Fahrzeug- und Betriebssitzkontrollen führte zu Maßnahmen gegenüber dem Genehmigungsinhaber. So entsprachen nicht alle Fahrzeuge der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) oder es wurde entgegen der Entgeltverordnung keine Kartenzahlung angeboten. Negative Feststellungen bei Betriebssitzkontrollen führten in der Regel zu einer „Nachbesserung“ durch das Unternehmen (Beseitigung des Mangels, Verlegung des Betriebssitzes).

Frage 4:

Wie viele Kontrollen des Zolls bzw. der Finanzkontrolle Schwarzarbeit (FKS) zur Umsetzung des Mindestlohngesetzes fanden 2017, 2018 und 2019 jeweils bei Taxi-Betrieben und Mietwagenbetrieben mit jeweils welchem Ergebnis statt?

Antwort zu 4:

Das BMF hat mitgeteilt, dass die Finanzkontrolle Schwarzarbeit der Zollverwaltung (FKS) u.a. im Personenbeförderungsgewerbe Prüfungen und Ermittlungen auf Grundlage des Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetzes (SchwarzArbG) durchführt. Prüffelder sind hierbei insbesondere die Einhaltung sozialversicherungsrechtlicher Meldepflichten und Abführung von Beiträgen zur Sozialversicherung sowie die Zahlung des gesetzlich vorgeschriebenen Mindestlohnes nach dem Mindestlohngesetz (MiLoG), Scheinselbständigkeit und die Beachtung ausländerrechtlicher Vorschriften.

Zum Personenbeförderungsgewerbe zählen sowohl die Taxi- und Mietwagenunternehmen als auch Omnibus-, Eisenbahn- und Flugverkehr sowie die Binnenschifffahrt. Die Arbeitsstatistik der FKS sieht keine gesonderte Erfassung der einzelnen Sparten vor. Die Anzahl der durchgeführten Prüfungen innerhalb des Personenbeförderungsgewerbes im Bundesland Berlin sowie deren Ergebnisse in den Jahren 2017, 2018 und 2019 (bis einschließlich 30.09.2019) sind den folgenden Tabellen zu entnehmen:

Abgeschlossene Arbeitgeberprüfungen	2017	2018	2019
ohne Beanstandung	217	72	89
mit Beanstandung	5	16	15
Einleitung von Ermittlungsverfahren	7	0	4
Abgabe an zuständige Stelle	0	0	1
Gesamtergebnis	229	88	109

Ermittlungsverfahren	2017	2018	2019
eingeleitete Strafverfahren	21	10	21
eingeleitete Ordnungswidrigkeitenverfahren	16	6	11
Gesamtergebnis	37	16	32

Frage 5:

Wie viele Kontrollen führten Finanzbehörden jeweils bei Taxiunternehmen und Mietwagenunternehmen 2017, 2018 und 2019 mit welchem Ergebnis durch?

Antwort zu 5:

Die Anzahl der durch die Berliner Steuerverwaltung durchgeführten Kontrollen von Taxi- und Mietwagenunternehmen im Rahmen von Betriebsprüfungen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Jahr	Anzahl der Betriebsprüfungen	Mehrergebnis [Euro]
2017	65	rd. 1.027.700
2018	103	rd. 1.399.500
1. Halbjahr 2019	61	rd. 839.800

Die Anzahl der durch die Berliner Steuerverwaltung durchgeführten Kontrollen von Taxi- und Mietwagenunternehmen im Rahmen von Umsatzsteuer-Sonderprüfungen, Umsatzsteuer-Nachschaun oder Kassen-Nachschaun sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Jahr	Anzahl der Prüfungsmaßnahmen	Mehrergebnis [Euro]
2017	799	rd. 330.000
2018	217	rd. 1.245.700
1. Hj. 2019	125	rd. 462.300

Nachschaun führen zu keinem messbaren monetären Mehrergebnis. Sie dienen der Sicherstellung einer gleichmäßigen Festsetzung und Erhebung der Umsatzsteuer und der Feststellung von Sachverhalten, die für die Besteuerung erheblich sein können. Nachschaun erfolgen ohne vorherige Ankündigung während der Geschäftszeiten.

Werden Tatsachen festgestellt, die einer weiteren Überprüfung bedürfen, so wird zu einer Prüfung übergegangen.

Frage 6:

Wie viele Kontrollen zur Kontrolle der Rückkehrpflicht von Mietwagen wurden 2017, 2018 und 2019 von wem durchgeführt?

Antwort zu 6:

Im Jahr 2018 sind erstmals substantiierte Meldungen zur Problematik der Rückkehrpflicht gemacht worden, die die Vornahme von Prüfungen bei drei größeren Mietwagenunternehmen rechtfertigten. Maßnahmen wurden eingeleitet.

Im Jahr 2019 wurden darüber hinaus in 83 Fällen mit berechtigtem Anfangsverdacht Ordnungswidrigkeitenverfahren eingeleitet. Diese sind zum größten Teil noch nicht abgeschlossen.

Frage 7:

Werden bei der Genehmigung oder Genehmigungsverlängerung von Mietwagen auch die finanzielle Leistungsfähigkeit und die Erfüllung abgaben- und sozialrechtlicher Verpflichtungen des Unternehmens kontrolliert?

Antwort zu 7:

Sowohl die finanzielle Leistungsfähigkeit des Unternehmens als auch die Erfüllung der abgaben- und sozialrechtlichen Verpflichtungen sind unabdingbare Genehmigungsvoraussetzungen im Bereich der gewerblichen Personenbeförderung und müssen daher bei jedem Antrag aktuell nachgewiesen werden. Vorzulegen sind mindestens eine Vermögensübersicht, ein aktueller Kontoauszug sowie sog. Unbedenklichkeitsbescheinigungen von den jeweiligen Finanzämtern, der Krankenkassen sowie der Berufsgenossenschaft Verkehr.

Frage 8:

Wer ist zur Kontrolle der Bücher von Mietwagenunternehmen berechtigt und wie viele Kontrollen der Bücher fanden statt? Wie oft wurden dabei anhand der revisionssicher aufgezeichneten Daten auch die Einhaltung der Rückkehrpflicht der Mietwagen der Firma oder von Subunternehmen und die Umsetzung des Mindestlohngesetzes kontrolliert? Mit welchem Ergebnis? Wenn solche Kontrollen nicht erfolgten - warum?

Antwort zu 8:

Zu einer Einsichtnahme der Bücher sind mehrere Dienststellen im Rahmen ihrer Zuständigkeit berechtigt. Das LABO nimmt eine solche zur Erfüllung seiner Aufsichtspflicht gemäß § 54 i.V.m. § 54a PBefG (Personenbeförderungsgesetz) wahr. Anlassbezogen haben seit 2017 im Mietwagengewerbe acht umfangreiche Betriebsprüfungen stattgefunden. Drei dieser Prüfungen beinhalteten auch im erheblichen Umfang die Überprüfung der Rückkehr zum Betriebssitz. Maßnahmen nach dem Ordnungswidrigkeitengesetz mussten eingeleitet werden.

Die Einhaltung der Rückkehrpflicht kann im Übrigen nur einzelfallbezogen bei Vorliegen von Vergleichsdaten und nicht durch eine alleinige Einsicht in die Auftragsbücher überprüft werden.

Die FKS ist gemäß § 4 Abs. 1 SchwarzArbG zur Durchführung der Prüfungen nach § 2 Abs. 1 befugt, Einsicht in die Lohn- und Meldeunterlagen, Bücher und andere Geschäftsunterlagen zu nehmen, aus denen Umfang, Art oder Dauer von tatsächlich bestehenden oder vorgespiegelten Beschäftigungsverhältnissen oder Tätigkeiten hervorgehen oder abgeleitet werden können. Hierbei verfolgt die FKS einen ganzheitlichen Prüfungsansatz, der - seit der Einführung des gesetzlichen Mindestlohns zum 1. Januar 2015 - grundsätzlich bei jeder FKS-Prüfung auch eine Prüfung der Einhaltung des gesetzlichen Mindestlohns und ergänzenden Nebenpflichten nach dem Mindestlohngesetz beinhaltet. Die Einhaltung der Vorschriften der Rückkehrpflicht stellt hingegen keine Prüfungsaufgabe nach dem Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetz dar. Statistische Daten liegen nicht vor.

Frage 9:

Welche Möglichkeiten haben die Finanzbehörden, auf die im Ausland liegenden Daten von UBER zuzugreifen?

Antwort zu 9:

Bei Bedarf könnten Daten im Wege der Amtshilfe über ein Auskunftersuchen angefordert werden.

Frage 10:

Welche Gespräche fanden mit den im Umland von Berlin zuständigen Stellen hinsichtlich der Kontrolle des Mietwagenverkehrs, insbesondere der Rückkehrpflicht, statt?

Antwort zu 10:

Seit 2017 finden mit dem Landkreis Dahme-Spreewald behördenübergreifende Treffen statt. Thematisiert wurde insbesondere die Kontrolle der Rückkehrpflicht. Die Treffen dienen der Verbesserung des Informationsaustausches zwischen den Genehmigungsbehörden, der Amtshilfe und der Maßnahmenfindung.

Frage 11:

Wie viele der Mietwagen in Berlin sind von der Installationspflicht eines Wegstreckenzählers befreit und mit welcher Begründung?

Frage 12:

Wie oft wurde kontrolliert, ob für Mietwagen die Bedingungen für die Befreiung tatsächlich zutreffen?

Antwort zu 11 und 12:

Die Mehrheit der Berliner Mietwagenunternehmen verfügt über eine Ausnahmegenehmigung zur Anbringung eines Wegstreckenzählers. Nach § 43 Abs. 1 BOKraft kann in bestimmten Einzelfällen oder allgemein für bestimmte Antragstellende durch die Genehmigungsbehörde eine Ausnahme u.a. davon genehmigt werden, einen Wegstreckenzähler im Mietwagen anzubringen. Von dieser Antragstellung machen in Berlin wie auch bei zahlreichen anderen Genehmigungsbehörden die betroffenen Unternehmen rege Gebrauch. Fahrpreisvereinbarungen in Form von

Pauschalabrechnungen und app-basierten Vorausberechnungen, denen der Fahrgast vor Fahrtantritt zustimmt, machen die Verwendung des Wegstreckenzählers entbehrlich. Für jede vom LABO erteilte Ausnahmegenehmigung liegt ein entsprechender Antrag des Unternehmers mit der Begründung vor, keine Abrechnungen nach Wegstrecke vorzunehmen. Eine Überprüfung dieser Angabe wurde bisher nur anlassbezogen durchgeführt. Hier liegen bisher keinerlei Feststellungen oder Hinweise dafür vor, dass die Unternehmen hiervon abweichen.

Frage 13:

Wird bei der Genehmigung von Mietwagen kontrolliert, ob fußläufig vom Betriebssitz ausreichend Stellplätze sowie Pausen- und Hygieneräume für das Personal vorhanden sind, um die Anforderungen der Rückkehrpflicht erfüllen zu können?

Antwort zu 13:

Im Rahmen der Antragsbearbeitung zur Erserteilung von Mietwagengenehmigungen finden Betriebssitzkontrollen statt. Es wird geprüft, ob ein Unternehmen eigene Stellplätze nachweisen muss oder ob genügend öffentlicher Parkraum vorhanden ist, um der Rückkehrpflicht zu genügen.

Wird ein Betriebssitz bei der Überprüfung nicht als geeignet bewertet, erfolgt für diesen keine Genehmigung. Die Pausen- und Hygieneräume werden ebenfalls in Augenschein genommen, obwohl die Zuständigkeit hierfür nicht vorrangig beim LABO liegt.

Frage 14:

Wie und wie oft erfolgte die Kontrolle der Einhaltung des Arbeitszeitgesetzes bei Mietwagenunternehmen? Mit welchem Ergebnis?

Antwort zu 14:

Soweit die Fahrerinnen und Fahrer als Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer tätig sind, obliegt dem Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit Berlin (LAGetSi) - als die zuständige Aufsichtsbehörde in Berlin - die Überwachung der Einhaltung arbeitsschutzrechtlicher Vorschriften zur Arbeitszeit.

Die Überwachung erfolgt im Rahmen der vorhandenen Ressourcen, wenn konkrete Anlässe (Anzeigen, Hinweise, Beschwerden) der Arbeitsschutzbehörde bekannt werden. Beschwerden wegen Verstößen gegen die Arbeitszeiten und arbeitsfreien Zeiten bei Mietwagenunternehmen mit Chauffeurdiensten sind in den letzten drei Jahren im LAGetSi nicht eingegangen. Es wurden weder reaktive noch proaktive Kontrollen durchgeführt.

Frage 15:

Wie erfolgt die Sicherstellung ausreichender Pausenzeiten der Fahrer von Mietwagenunternehmen im Interesse der Sicherheit der Fahrgäste?

Antwort zu 15:

Soweit die Fahrerinnen und Fahrer als Arbeitnehmerinnen/Arbeitnehmer tätig sind, ist es Aufgabe des Arbeitgebers, zur Gewährleistung der Sicherheit und des Gesundheitsschutzes der Beschäftigten die mit ihrer Arbeit verbundenen psychischen und physischen Belastungen, welche durch die Arbeitszeit bestimmt sein können, zu beurteilen und Maßnahmen festzulegen (Gefährdungsbeurteilung). In dem Zusammenhang ist er auch verpflichtet, die nach dem Arbeitszeitgesetz zu gewährenden Ruhepausen sicherzustellen.

Frage 16:

Wie wird die Dokumentation unmanipulierbarer steuerlich relevanter Einzeldaten der Mietwagenunternehmen für die Finanzbehörden sichergestellt?

Antwort zu 16

Die Taxigenehmigungsbehörde prüft die Einhaltung der Vorgaben des § 49 Abs. 4 Satz 4 PBefG.

Die Überprüfung der Einhaltung steuerrechtlicher Verpflichtungen erfolgt unter Abwägung aller steuerlichen Risikogesichtspunkte durch den Innendienst oder die Außenprüfungsdienste der Berliner Finanzämter.

Frage 17:

Wird sich der Senat bei der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes für die Kennzeichnungspflicht von Mietwagen einsetzen?

Antwort zu 17

Der Senat wird sich im Rahmen der Möglichkeiten des Gesetzgebungsverfahrens für eine Kennzeichnungspflicht von Mietwagen einsetzen.

Frage 18:

Wie viele bei Mietwagenunternehmen angestellte Fahrerinnen und Fahrer beziehen gleichzeitig ergänzende Leistungen nach dem SGB II (sog. "Aufstocker")?

Antwort zu 18:

Die Bundesagentur für Arbeit hat wie folgt geantwortet:

„Aussagen zu beschäftigten Leistungsberechtigten liegen grundsätzlich durch die Verknüpfung mit der Beschäftigungsstatistik vor, diese können nach den Wirtschaftszweigen der WZ 2008 (Klassifikation der Wirtschaftszweige 2008 - Statistisches Bundesamt) anonym, also ohne Rückrechnung auf einzelne Betriebe, zur Verfügung gestellt werden. Die Personenbeförderung mit Taxis und die Pkw-Vermietung mit Fahrer werden in der gleichen Unterklasse (WZ 2008 49.32.0) geführt. Eine differenzierte Aussage zu ergänzenden Leistungen nach dem SGB II für Beschäftigte dieser beiden Geschäftsfelder ist daher nicht möglich.“

Frage 19:

Wie ist der Stand bezüglich der Zuladungserlaubnis für Berliner Taxen am Flughafen BER? Wann fanden welche Gespräche mit wem und mit welchem Ergebnis statt? Was unternimmt der Senat, um eine Regelung bis zur Eröffnung des Flughafens BER sicherzustellen? Wie sollte diese Regelung nach Ansicht des Senats aussehen?

Antwort zu 19:

Entsprechend den Richtlinien der Regierungspolitik liegt es im Interesse des Landes Berlin, dass Berliner Taxen am Flughafen Berlin-Brandenburg (BER) Fahrgäste laden können und dass für alle Fahrgäste ein transparenter und einheitlicher Taxi-Fahrpreis gewährleistet wird. Mit dem Ziel, das umzusetzen, steht der Senat im Gespräch mit Vertretern des Landkreises Dahme-Spreewald (LDS).

Rechtlich ist in § 47 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) geregelt, dass Taxen zur Fahrgastaufnahme grundsätzlich nur in der Gemeinde bereitgehalten werden dürfen, in der der Unternehmende seinen Betriebssitz hat. Weil der BER auf dem Gebiet von LDS und damit außerhalb ihrer Betriebssitzgemeinde liegt, dürfen Berliner Taxen sich dort nur bereithalten, wenn Ihnen dies über eine Vereinbarung Berlins mit LDS ausdrücklich gestattet wird. Eine solche Vereinbarung wird in § 47 PBefG ausdrücklich ermöglicht.

Entsprechende Vereinbarungen zur Fahrgastaufnahme durch Berliner Taxen gab es bereits in der Vergangenheit für den ebenfalls im Gebiet von LDS gelegenen Flughafen Schönefeld, wobei LDS-Taxen im Gegenzug die Fahrgastaufnahme im Land Berlin gestattet wurde. Nachdem LDS die letzte Vereinbarung im Jahr 2012 gekündigt hat, gibt es derzeit keine Vereinbarung.

Aktuell stehen Berlin und LDS wieder im Gespräch, um die Möglichkeiten einer Vereinbarung über die Taxenaufstellung ab Eröffnung des BER zu erörtern. Bereits am 22.09.2017 und 16.01.2018 waren Gespräche auf Staatssekretärs-Ebene des Landes Berlin mit dem LDS-Landrat geführt worden.

Angesichts der wiederholten Verschiebungen der BER-Eröffnung machten weitere abschließende Gespräche bislang noch keinen Sinn, denn eine Vereinbarung muss die aktuellen tatsächlichen Gegebenheiten berücksichtigen.

Im Hinblick auf den jetzt avisierten Eröffnungstermin im nächsten Jahr fand am 7.10.2019 ein erneutes Gespräch zwischen Herrn Staatssekretär Streese und Herrn Landrat Loge statt.

Im Ergebnis führte dieses Gespräch zu einer ersten Abstimmung. Zunächst bedarf es rechtlicher und tatsächlicher Prüfungen. Im Hinblick auf die zu erwartende gute ÖPNV-Anbindung (Öffentlicher Personennahverkehr) des BER sieht LDS für den BER hochgerechnet einen Bedarf an 1.000 Taxen. Zusätzliche Taxen werden benötigt, soweit LDS den genannten Bedarf nicht mit eigenen Taxen decken können. In diesem Fall käme eine Vereinbarung mit Berlin über ein Laderecht von Berliner Taxen am BER in Betracht. Für eine Zulassung sämtlicher 8.000 Berliner Taxen sieht der Landkreis keinen Raum.

Inhaltlich wird nach Ansicht des Senats zu regeln sein, dass Berliner Taxen Fahrgäste am BER aufnehmen dürfen und im Gegenzug dazu, dass LDS Taxen Fahrgäste in Berlin aufnehmen dürfen. Festzulegen ist dabei insbesondere die Zahl der jeweils zugelassenen Taxen. Vor Ort am BER wird die Aufstellordnung auf den Stellflächen und die Taxivorfahrt zur Fahrgastaufnahme zu regeln sein. Eine Einigung ist ferner zu erzielen über das Pflichtfahrgebiet und damit über den Umfang der Beförderungspflicht im jeweils anderen Gebiet, über einen einheitlichen Flughafentarif, über die Abnahme der erforderlichen Ortskundeprüfung für das jeweils andere Gebiet sowie über die Art und Weise der Durchführung erforderlicher Kontrollen der Taxiunternehmen.

Berlin, den 22.10.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz