

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:

Ridesharing in Berlin

und **Antwort** vom 23. Oktober 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Okt. 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Harald Wolf (LINKE) und
Herrn Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)
über

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

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/21200
vom 7. Oktober 2019
über Ridesharing in Berlin

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

Vorbemerkung der Verwaltung:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Anfrage zukommen zu lassen und hat daher die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) um Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird in der Antwort an den entsprechend gekennzeichneten Stellen wiedergegeben.

Frage 1:

Wie viele Fahrzeuge welcher Unternehmen sind in Berlin im Rahmen des Experimentierparagraphs des Personenbeförderungsgesetzes mit welcher Fahrzeuganzahl zugelassen?

Antwort zu 1:

Das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) hat den Erprobungsverkehr des BerlKönig mit bis zu 300 Fahrzeugen sowie den Erprobungsverkehr von CleverShuttle mit bis zu 150 Fahrzeugen genehmigt. Laut LABO waren mit Stand vom September 2019 für den Erprobungsverkehr des BerlKönig 185 Fahrzeuge sowie für das Unternehmen CleverShuttle 133 Fahrzeuge konzessioniert.

Frage 2:

Was ist über die Anstellungs- und Arbeitsverhältnisse bei diesen Angeboten bekannt (Arbeitszeit/Woche, Entlohnung, Wochenend- und Feiertagszuschläge, befristet/unbefristet, Urlaub)?

Antwort zu 2:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die Fahrerinnen und Fahrer sind in unterschiedlichen Vertragsmodellen befristet eingestellt (Vollzeit, Teilzeit, Minijob). Die Arbeitsstunden der Fahrerinnen und Fahrer betragen zwischen 5 und 45 Stunden pro Woche. Die Entlohnung der Fahrerinnen und Fahrer liegt über dem gesetzlichen Mindestlohn. Zusätzlich werden ein Nachtzuschlag von 25 % sowie freiwillige Zuschläge an Wochenenden und Feiertagen gezahlt. Der Stundenlohn ist im Vergleich zu anderen Fahrdienstleistern vollkommen unabhängig von der Anzahl Fahrten oder dem akquirierten Umsatz und erlaubt den Fahrerinnen und Fahrern Stabilität und Planbarkeit. Der Urlaubsanspruch entspricht mindestens dem gesetzlichen Mindesturlaub nach Vorgabe des Bundesurlaubsgesetzes.“

Im Weiteren wird auf die Beantwortung der Schriftlichen Anfragen 18/20033 und 18/18499 verwiesen.

Das Unternehmen CleverShuttle bekundet gegenüber dem Senat die faire Behandlung seiner Fahrerinnen und Fahrer. Diese sind nach Angaben des Unternehmens fest angestellt und verdienen mindestens 11 Euro brutto pro Stunde, zzgl. Zuschläge und Trinkgelder (ca. 1-2 Euro pro Fahrerstunde). Zusätzlich gewährt CleverShuttle seit September 2018 leistungsabhängig einen Bonus i. H. v. 1,50 Euro je Stunde, für den sich nach Angaben des Unternehmens mittlerweile ca. 80,4 % der Fahrer qualifizieren. Zusätzlich wurde ein Karrieresystem für Fahrerinnen und Fahrer institutionalisiert, das einen zusätzlichen Anreiz bietet, Leistung (z.B. präventives Fahren) und Einsatzbereitschaft zu belohnen.

Frage 3:

Mit wie vielen Fahrgästen sind die Berliner Taxen durchschnittlich besetzt?

Antwort zu 3:

Hierzu liegen dem Senat keine Erkenntnisse vor.

Frage 4:

Mit wie vielen Fahrgästen ist der Berlkönig durchschnittlich besetzt?

Frage 5:

Wie hoch ist der Anteil der Leerfahrten des Berlkönigs?

Antwort zu 4 und 5:

Der Berlkönig war im Durchschnitt der Monate November 2018 bis September 2019 mit 1,5 Fahrgästen besetzt. Dabei wurden 71 % der Fahrten geteilt, d.h. es waren mehrere Fahrgäste im Fahrzeug, und 40 % der Fahrten gebündelt.

Die BVG teilt zu Leerfahrten ergänzend mit:

„Bei Buchungen können auch unbesetzte Streckenteile entstehen, um neue Fahrgäste abzuholen. Der Großteil der Leerfahrten entsteht aber bei An- und Rückfahrten zwischen Betriebshof und der ersten/letzten Buchung pro Fahrerschicht sowie bei den

Ladevorgängen der elektrischen Fahrzeuge.“

Der Anteil der Leerfahrten wurde von der BVG wegen der vertraglichen Regelungen der mit ViaVan bestehenden Forschungs- und Entwicklungskooperation in diesem Zusammenhang nicht mitgeteilt, da dieser als Betriebs- und Geschäftsgeheimnis eingestuft wird.

Frage 6:

Welche Leistungen finanzieller (mit Angabe des Gegenstandes und der Höhe), personeller (Stellenanteile, Aufgaben) oder infrastruktureller Art erbringt die BVG für den Berlkönig?

Frage 7:

Wer erhält die Einnahmen aus dem Fahrbetrieb?

Antwort zu 6 und 7:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Der Berlkönig ist eine Forschungs- und Entwicklungskooperation zwischen der BVG und ViaVan. Während ViaVan die wesentlichen Kosten des Experiments übernimmt, insbesondere die operative Fahrleistung (Fahrerinnen und Fahrer sowie Fahrzeuge) sowie die Bereitstellung von Software, stellt die BVG bestehende Betriebshöfe sowie personelle Unterstützung (v.a. Betriebsleiter, Projektleitung, Marketing) aus Eigenmitteln ohne gesonderte Finanzierung zur Verfügung. Die BVG ist Genehmigungsinhaber und Kundenvertragspartner. Die Einnahmen werden verwendet, um die laufenden Kosten zu decken.“

Frage 8:

Wer ist mit der Evaluation der in Berlin zugelassenen Ride-Sharing-Dienste beauftragt?

Frage 9:

Wann liegen aussagekräftige Evaluationen der verkehrlichen Wirkung des Berlkönigs und anderer Ride-Sharing-Dienste vor? Wo werden sie veröffentlicht?

Antwort zu 8 und 9:

Der Berlkönig wird als auf vier Jahre begrenzter Erprobungsverkehr betrieben. Zusammen mit der BVG hat die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz hierfür ein Monitoringkonzept entwickelt, das aus den Zielen des Mobilitätsgesetzes abgeleitet wurde. Das Monitoringkonzept soll die Grundlage für die Bewertung bilden, ob der Berlkönig-Erprobungsverkehr mit öffentlichen Verkehrsinteressen vereinbar ist. Auf dieser Grundlage können das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) und die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz den Erprobungsverkehr evaluieren. Für eine abschließende Bewertung ist es noch zu früh, der

Senat wird zu gegebener Zeit dem Abgeordnetenhaus berichten und Ergebnisse veröffentlichen.

Berlin, den 23.10.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz