

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität

4. Sitzung
16. März 2022

Beginn: 09.04 Uhr
Schluss: 12.21 Uhr
Vorsitz: Kristian Ronneburg (LINKE)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 2 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0009](#)
Aktuelle Lage der Berliner Taxi-Unternehmen am Mobil
Flughafen BER sowie Verbesserungsmöglichkeiten.
(auf Antrag der Fraktion der FDP)
- b) Antrag der Fraktion der FDP [0013](#)
Drucksache 19/0110 Mobil
Ein würdiger Empfang der Ankommenden am Haupt
Hauptstadtflughafen – uneingeschränktes Laderecht
für Berliner Taxis am BER

- c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0019](#)
Taxiverkehr am Flughafen BER – Wie steht es um
die Laderechte und einen einheitlichen
Flughafentarif? Mobil
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis
90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke)

Hierzu: Anhörung

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Hierzu ist noch ein spontaner Änderungsantrag der AfD-Fraktion eingereicht worden. Zu den Begründungen kommen wir später. Zunächst möchte ich den Hinweis geben, dass wir zu diesem Punkt eine Anhörung durchführen. Ich darf dazu als Erstes mitteilen – der Ausschuss hatte drei Anzuhörende eingeladen –, dass der eingeladene Landrat, Herr Stephan Loge, aus dem Landkreis Dahme-Spreewald aus terminlichen Gründen seine Teilnahme absagen musste. Auch eine Vertretung kann nicht teilnehmen. – Ich gehe davon aus, dass nach § 26 Abs. 7 S. 4 GO Abghs die Anfertigung eines Wortprotokolls gewünscht wird. – Das ist der Fall, dann verfahren wir so. Vielen Dank!

Ich darf jetzt erst einmal unsere Anzuhörenden begrüßen, die bereits Platz genommen und schon unseren Ausführungen gelauscht haben. Sie sind keine Neulinge hier im Ausschuss, sondern sicherlich werden viele sie kennen. Ich begrüße zunächst Leszek Nadolski, Vorstandsvorsitzender der Innung des Berliner Taxigewerbes e. V., und ich begrüße außerdem Herrn Boto Töpfer, Vorstandsvorsitzender des Taxiverbandes Berlin, Brandenburg e. V. Vielen Dank, dass Sie heute gekommen sind! Wir freuen uns auf eine hoffentlich erkenntnisreiche Anhörung zu dem Thema.

Die Begründung des Besprechungsbedarfs zu den Punkten 2 a und 2 b der Tagesordnung erfolgt durch die Fraktion der FDP. – Herr Reifschneider, bitte!

Felix Reifschneider (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich begrüße auch ausdrücklich und sehr herzlich die beiden Anzuhörenden und bedaure es ausdrücklich, dass der Landkreis Dahme-Spreewald nicht dabei sein kann.

Warum beschäftigen wir uns damit? – Weil wir Berlin-Brandenburg als integrierte Metropolregion betrachten wollen, und dazu gehört eine gemeinsame Planung, unter anderem auch der Wege zum und vom BER. Die Situation, so, wie sie heute am BER ist, ist sowohl für die Berliner Taxiunternehmen, für die Fahrgäste als auch für die Personen, die am BER ankommen und auf der Suche nach einem adäquaten Transportmittel Richtung Berlin sind, höchst unbefriedigend. Es ist schlichtweg unverständlich, weshalb Berliner Taxis zwar zum BER fahren können – auch da gibt es mittlerweile Einschränkungen –, aber teilweise wieder leer zurückfahren müssen. Das macht ökologisch keinen Sinn, das macht wirtschaftlich für die Taxiunternehmen keinen Sinn, und das bietet auch keinerlei Mehrwert für die Passagiere und für das Taxigewerbe insgesamt.

Jetzt ist das Recht so, wie das Recht ist. Wir brauchen also eine Einigung mit dem Landkreis über das, was gemeinsam bewerkstelligt werden kann. Die Berliner Koalition hatte sich schon in der letzten Legislaturperiode daran versucht. Auch in den Richtlinien der Regierungspolitik der neuen Koalition ist dazu ein Punkt enthalten. Uns ist es sehr wichtig, dass dieses Thema

endlich angegangen und so umgesetzt wird, dass wir ein uneingeschränktes Laderecht für die Berliner Taxis am BER erhalten, bevor mit steigenden Tourismuszahlen die Nachfrage nach Taxis am BER wieder steigt und sich dadurch die Abläufe im Vergleich zur Coronakrisensituation fundamental verändern. Von daher ist es uns sehr wichtig gewesen, das direkt am Anfang der Legislaturperiode aufzurufen und seitens der Opposition, der FDP-Fraktion, dem Senat flammende Unterstützung zu signalisieren, dass Sie mit voller Energie tatkräftig und zeitnah in die Verhandlungen gehen sollen, und zwar nicht nur mit dem Landkreis, sondern auch auf politischer Ebene mit dem Land Brandenburg, wie wir denn zu einem gemeinsamen Verständnis von der Metropolregion Berlin-Brandenburg kommen können und nicht die ganze Zeit Kirchturmpolitik betreiben. Nehmen Sie unseren Antrag gern als Bestärkung, als Priorisierung im hektischen Alltag, dass Sie sich stärker um die Berliner Taxiunternehmen kümmern und vor allen Dingen dabei die Passagiere, die Gäste am Flughafen BER, in den Blick nehmen! – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Reifschneider, für die Begründung! – Jetzt hätte die AfD-Fraktion Gelegenheit, den Änderungsantrag zu begründen. Der liegt Ihnen allen als Tischvorlage vor. – Bitte schön, Herr Laatsch!

Harald Laatsch (AfD): Danke, Herr Vorsitzender! – Es kann aus unserer Sicht keine Alternative zum uneingeschränkten Laderecht für Berliner Taxiunternehmen geben. Das hat gleich mehrere Gründe. Bis 2012 galt am Flughafen Schönefeld das freie Laderecht für Berliner Taxiunternehmen. Wir haben hier eine totale Verschiebung. Der Landkreis LDS ist mit seinem Taxibestand derzeit gar nicht in der Lage, den Flughafen vollständig zu bedienen. Das heißt, wir werden eine Abwanderung Berliner Taxiunternehmen in den Landkreis erleben. Es findet eine künstliche Verschiebung statt. Der Flughafen Berlin-Brandenburg ist ein gemeinsames Objekt von Berlin und Brandenburg. Das bei den Taxis zu diversifizieren, ist ein Unding. Das können wir uns gar nicht vorstellen. Deswegen haben wir einen Ersetzungsantrag eingereicht. Ich weise darauf hin, dass Leerfahrten entstehen würden, die nicht im Sinne unserer Umweltpolitik – Sie würden es Klimapolitik nennen – sind, und deswegen darf es keine Verwaltungsvorschriften geben, die Leerfahrten verursachen. Von daher muss das Verhandlungsergebnis mit dem Landkreis in Brandenburg lauten: Uneingeschränktes Laderecht sowohl für brandenburgische als auch für Berliner Taxiunternehmen. – Herzlichen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Laatsch, für die Begründung! – Nun kommen wir zur Begründung des Besprechungsbedarfs zu Punkt 2 c, der Besprechungspunkt der Koalitionsfraktionen. Wir hatten uns vorher darauf geeinigt, dass ich das als Sprecher für Mobilität für die Linksfraktion übernehme.

Kristian Ronneburg (LINKE): Wir haben diese Besprechung heute angemeldet, weil wir gesehen haben, dass wir das als eine der ersten Maßnahmen gemäß dem Koalitionsvertrag angehen und durch den Ausschuss aktiv begleiten müssen. Es ist schon von den Vorrednern schon erwähnt worden, dass sich die Koalition noch einmal zu dem Ziel bekannt hat, das Laderecht für alle Berliner Taxen am Flughafen BER zu ermöglichen. Es ist hier allerdings auch schon angeklungen, und da möchte ich den Verweis auf die vorangegangene Wahlperiode bringen, dass wir als Berlin hier rechtlich nicht zuständig sind, sondern das ist der Landkreis Dahme-Spreewald gemäß dem Personenbeförderungsgesetz. Das hat natürlich eine gewisse Komplexität, aber die darf aus unserer Sicht nicht als unlösbar angesehen werden. Wir kennen viele andere Beispiele in der Bundesrepublik, wo es funktioniert. Denken Sie beispielsweise

an den Flughafen München, der in Freising liegt und wo es auch ein Laderecht für die Münchner und für die Landkreise gibt! Es gibt auch einen einheitlichen Flughafentarif. Den haben wir auch noch nicht. Darüber wollen wir heute hier auch reden, aber wir wollen vor allem darüber reden, wie wir in eine bessere Verhandlungssituation mit dem Landkreis, und ich würde hier das Land Brandenburg mit einschließen, kommen. Ich hatte vorhin erwähnt, dass wir auch den Landrat eingeladen haben. Er kann heute leider nicht an der Sitzung teilnehmen. Ich hoffe, ich überschreite den Punkt der Begründung des Besprechungsbedarfs nicht, darf aber erwähnen, dass wir möglicherweise im Rahmen der Aussprache noch einmal Fragen sammeln und an den Landkreis schicken werden. Das ist der Brückenschlag zu der Anhörung aus der letzten Wahlperiode. Die Anhörung hatten wir 2020, wozu der Landrat auch eingeladen war, wo wir auch keine Gelegenheit der direkten Kommunikation hatten und das später schriftlich austauschen konnten. Ich stelle fest, dass wir weiter an dem Thema dranbleiben müssen, als Land Berlin nicht locker lassen und sicherlich schauen, welche gemeinsamen Möglichkeiten wir heute mit dem Taxigewerbe eruieren können, wie wir zu einer möglichst solidarischen, gemeinsamen Lösung mit dem Landkreis, den dortigen Taxiunternehmen und den dortigen Fahrerinnen und Fahrern kommen. Darauf kommt es an.

Das Stichwort ist schon gefallen: Wir müssen uns als gemeinsame Metropolregion begreifen. Dieser Flughafen BER ist nicht das Einzelprojekt eines Landes. Hier sind das Land Berlin, das Land Brandenburg und der Bund beteiligt. Das ist ein bisschen größer, das muss man umfassender bedenken. Entschuldigen Sie diese Wertung, aber so eine Kleinstaaterei, die es hier teilweise gibt, können wir uns einfach nicht leisten! Wir müssen einen konstruktiven Weg finden, wie wir mit klugen Vorschlägen vorankommen können. Dazu soll die heutige Anhörung dienen. Ich bedanke mich im Namen der Koalitionsfraktionen für die heutige Teilnahme der Anzuhörenden und freue mich auf eine engagierte Debatte.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Das war die Begründung des Punktes 2 c. Nun kommen wir zur Anhörung. – Herr Nadolski und Herr Töpfer! Sie haben jeweils fünf Minuten Zeit für ein Eingangsstatement. Danach ist es üblich, dass wir eine Sprecher-/innenrunde machen. Wenn sie schon den Bedarf haben, können sich die Abgeordneten jetzt schon melden. Wir führen hier diese Liste. Dann werden wir sicherlich eine zweite Runde machen, und der Senat wird auch die Möglichkeit zur Stellungnahme haben. – Herr Nadolski! Ich würde mit Ihnen anfangen. Sie haben jetzt das Wort. – Bitte schön!

Leszek Nadolski (Innung des Berliner Taxigewerbes e. V.): Danke schön! – Danke für die Einladung! Um in den fünf Minuten alles zu schaffen: An der Situation am Flughafen BER hat sich eigentlich nicht viel geändert, hat sich eher mehr zugespitzt seit der Vereinbarung von 2020, in der wir die Laderechte für die ersten 300 Fahrzeuge bekommen haben. Es kam schon in der Vereinbarung zu Punkten, die uns nicht gefallen haben, aber wir haben immer gedacht, Schwamm drüber, es ist ein Anfang, dass die Berliner Taxen dort laden dürfen. Aber mit der Zeit hat es sich so entwickelt, dass die Berliner Taxiunternehmen schikaniert werden. Es fängt mit der Ortskundeprüfung an. Jeder wusste damals 2020 durch die Novellierung des PBefG, dass die Ortskundeprüfung wegfallen wird, aber der Landkreis hat darauf bestanden, dass dieser Punkt unbedingt drin sein sollte. Okay, haben wir gesagt. Was kommt: Zollkontrollen, Polizei, Platzverweise usw. Die Ortskundeprüfung ist weggefallen, und dann haben wir gedacht: Die Jungs haben ihren Spaß gehabt, jetzt können wir wirklich weiterarbeiten. – Aber dann kam die Eins-zu-eins-Regelung. Indem wir jetzt 300 Fahrzeuge auf der rechten Seite aus Berlin haben und nur 150 Fahrzeuge aus LDS, weil die einfach nicht mehr zugelas-

sen haben, entstehen wieder Differenzen, indem die Berliner zwei Stunden Wartezeit haben und die LDSer haben 30 Minuten Zeit.

Dann kamen die Bahnstreiks, wo man uns zur Hilfe gerufen hat. Da ging ein Schrei durch die Republik: Die Berliner Taxen müssen zum Flughafen. – Ich habe mich schon gefreut, weil ich gedacht habe: Wow! Jetzt geht es los, jetzt haben die alle verstanden. – Nein! Ich bin extra zum Flughafen rausgefahren. Da sind wir auf einem Abstellgleis. Ganz hinten durften wir uns bereithalten, und wenn einer sich verirrt hat, durfte er mit einem Berliner nach Hause fahren. So stelle ich mir eine Zusammenarbeit mit LDS nicht vor, sondern auf Augenhöhe, um ein Gleichgewicht zu bekommen, aber der Landkreis versucht alles, um irgendwelche Vorteile für seine Unternehmen, die übrigens sowieso aus Berlin kommen und bloß dort ihren Betriebsitz angemeldet haben – – Bei mir in Spandau parken zwei KW-Fahrzeuge, die jeden Tag zum Flughafen rausfahren.

Das sind die Punkte, die uns sehr belasten. Wir wünschen uns einfach nur eine faire Behandlung. Wir möchten genauso wie die Taxen aus dem Landkreis LDS die Fahrgäste zu einem fairen Preis nach Berlin bringen.

Sie haben die Festpreise angesprochen. Auch das liegt uns wirklich sehr stark auf der Seele, denn das ist eine Transparenz, die wir unseren Kunden anbieten können, den Touristen, die einen festen Bestand haben: Der Flieger kostet, die Taxe kostet, das Hotel kostet, und dann kann man ganz genau wissen, was man in Berlin, wenn Corona vorbei ist, am Wochenende ausgeben kann. – Aber auch das ist vom Landkreis abgelehnt worden. Uns ist gestern mitgeteilt worden, dass die Festpreise seitens LDS nicht gewünscht sind. Deswegen war unsere Bitte, den Berliner Taxitarif schnellstmöglich umzusetzen, denn das ist eine Angelegenheit, die uns sehr stark belastet und für die wir so schnell wie möglich eine Lösung brauchen. Der Mindestlohn beträgt ab 1. Juli 10,45 Euro, ab Oktober 12 Euro. Wir machen zurzeit 14 Euro Umsatz in der Stunde, 14, eins vier. Wenn ich den Mindestlohn bezahle und die Sozialabgaben, dann muss ich das alles aus der privaten Tasche nehmen. Die Einzigen, die noch überleben, sind solche wie ich, die selbstfahrende Unternehmer sind, die selbst die Peitsche in der Hand haben, und falls ich streiken will, ziehe ich mir eins drüber, und dann ziehe ich einfach weiter. Das kann nicht sein. Täglich verlieren wir ein bis zwei Fahrzeuge. Wenn das so weitergeht, können wir die individuelle Mobilität in Berlin nicht mehr gewährleisten. Mobilität ist auch Gesundheit für die Mitbürger. – Danke schön!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Nadolski, für das Statement! – Jetzt hat Herr Töpfer das Wort. – Bitte schön!

Boto Töpfer (Taxiverband Berlin, Brandenburg e. V.): Vielen Dank! – Sehr geehrte Damen und Herren! Ich möchte die Ausführungen meines Innungskollegen noch ein bisschen detaillierter ergänzen. Ich habe die Anträge der FDP-Fraktion und der Regierungsfractionen zusammengefasst unter dem Begriff: Aktuelle Lage des Taxiverkehrs am BER und Verbesserungsmöglichkeiten für die Fahrgäste. – Es geht auch um eine Perspektive für die nächsten Monate und Jahre.

Am Flughafen BER dürfen momentan 400 Taxis aus LDS und 400 aus Berlin laden. Im Gegenzug dürfen die LDS-Taxis an den Berliner Halteplätzen Fahrgäste aufnehmen. Ihnen werden aber keine Funkaufträge vermittelt, und sie dürfen nicht greifen. Unter „greifen“ verste-

hen wir die Fahrgastaufnahme am Straßenrand. Die Berliner Taxis werden in einem Losverfahren ermittelt und müssen in 80 Prozent aller Schichten mindestens einmal am BER laden. Diese Regelung wird durch Scanner an den Einfahrten zu den Halteplätzen überwacht. Diese Regelung bedeutet, dass 100 Prozent der LDS-Taxen in Berlin ladeberechtigt sind, aber nur 6 Prozent der Berliner Taxen am BER. Dadurch müssen die Berliner Taxen fast immer leer nach Berlin zurückfahren, eine unsinnige Regelung unter wirtschaftlichen und vor allen Dingen ökologischen Gesichtspunkten. Die LDS-Taxis fahren meistens auch leer zum BER zurück, weil sie nur an den Halteplätzen laden dürfen und dadurch lange auf einen Fahrgast warten müssten.

Bei hohem Fahrgastaufkommen am BER bilden sich lange Schlangen an den Halteplätzen, weil Taxis fehlen und auch nicht schnell genug herangeführt werden können. Die unerträgliche Lage wird zudem dadurch verschärft, dass etwa 160 LDS-Konzessionen nicht genutzt werden können, weil die Lieferzeiten der Taxihersteller bis zu zehn Monaten betragen. Gleichzeitig sind von den nicht ladeberechtigten 5 500 Berliner Taxis Hunderte in der Nähe des BER unterwegs und könnten die Fahrgastsschlange in den meisten Fällen vermeiden oder zumindest zügig abbauen.

Eine Lösung im Interesse der Fahrgäste und der Taxiunternehmen wurde viele Jahre durch die Ortskunde als Teil der Voraussetzung für die Erlangung des P-Scheins verhindert. LDS-Fahrer durften nicht in Berlin laden, weil sie keine ausreichende Ortskunde vorweisen konnten, umgekehrt genauso. Im Rahmen der Digitalisierung ist die Ortskunde nun durch die Verpflichtung zur Nutzung eines Navis ersetzt worden. Das Berliner und brandenburgische Taxi-gewerbe sieht darin eine Voraussetzung für eine Lösung der Taxi- und Fahrgastprobleme am BER. Diese Lösung bedeutet die Zusammenlegung der Pflichtfahrgebiete von LDS und Berlin.

Gelingt es der Politik, und die ist hier als Einzige noch gefragt, das wurde schon angedeutet, die Pflichtfahrgebiete von LDS und Berlin zusammenzulegen, könnten Taxis aus beiden Gebieten mit voller Ladeberechtigung eingesetzt werden. Bisher hat Herr Loge aus LDS dieser Lösung ablehnend gegenübergestanden mit der Begründung, es würde den LDS-Taxi-unternehmen unvertretbarer wirtschaftlicher Schaden zugemutet werden. Diese Auffassung ist aber inzwischen nicht mehr haltbar, weil die LDS-Taxis als Ausgleich für ihre Umsatzeinbußen am BER nun im gesamten Berliner Stadtgebiet laden könnten. Dieses gemeinsame Pflichtfahrgebiet würde auch Leerfahrten für Taxis aus LDS und Berlin stark reduzieren. Damit würden die Wirtschaftlichkeit in beiden Konzessionsgebieten deutlich erhöht und unnötige Fahrpreiserhöhungen für lange Zeit vermieden. Den größten Gewinn würde aber die Umwelt machen, denn unnötige Fahrten vermeiden Tausende von Tonnen CO₂ oder die Verschwendung von Strom aus knappen erneuerbaren Energien. Diese Lösung setzt allerdings voraus, dass nicht nur die Berliner Taxis eine zuverlässige Umsatzerfassung brauchen, sondern auch die LDS-Taxis, sonst kann sich jeder Taxiunternehmer aussuchen, ob er Steuern und Sozialabgaben in gesetzlich festgelegter Höhe zahlen möchte oder auch nicht. Diese Lösung wäre ein Thema, mit dem sich die Finanzministerkonferenz in den nächsten Sitzungen dringend befassen sollte. Berlin ist bisher nur ein Vorreiter in der zuverlässigen Erfassung von Umsätzen. – Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Töpfer! – Dann kommt jetzt die Stellungnahme des Senats. – Frau Senatorin Jarasch, bitte schön, Sie haben das Wort!

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK): Vielen Dank! – Vielen Dank auch den beiden Anzuhörenden für die Darstellung der Problemlage! Das kann ich nur bestätigen. Die Einschätzung des Landes Berlin und meines Hauses deckt sich mit Ihrer Einschätzung. Die Probleme, die da entstehen, sind tatsächlich wirtschaftlich für die betroffenen Taxiunternehmen und Taxifahrer/-innen, aber tatsächlich auch klimapolitisch und für die Fahrgäste, für die Besucherinnen und Besucher Berlins, die am BER landen, maximal unbefriedigend. Das teilen wir total. Autoleerfahrten möchten wir ganz generell vermeiden. Um den CO₂-Ausstoß zu senken, können wir das nicht hinnehmen. Das Problem ist bislang, und auch das haben Sie schon angedeutet, dass wir darauf angewiesen sind, eine Vereinbarung mit dem Landkreis Dahme-Spreewald zu erzielen, der nun mal, zumindest ist es im Moment der Fall, alle Rechte hat. Kommt kein Vertrag zustande, das muss man auch sagen, ginge gar nichts. Dann dürften Berliner Taxen dort überhaupt keine Kunden aufnehmen. Wir halten den jetzigen Zustand für unbefriedigend.

Eine Sache möchte ich auch betonen: Es ist in mehrfachen Verhandlungsrunden mühsam verhandelt worden, dass statt 300 je 400 Taxen eigentlich im Wechsel Kunden am BER aufnehmen dürfen. Sie hatten beide schon gesagt, woran es scheitert, und ich glaube, das ist ein Grundproblem. Es sind oft gar nicht genügend LDS-Taxen am BER. Es sind nicht genügend konzessioniert. Die kommen praktisch gar nicht hinterher, und das bedeutet, dass nach diesem Wechselmodell auch die Berliner Taxen gar nicht aufnehmen können. Das heißt, selbst diese vertragliche Verbesserung auf 400 Taxen, die wir im Dezember erreicht haben, läuft ein Stück weit ins Leere, so wie Sie das geschildert haben.

Die Handlungsansätze, die es bisher gab, sind alle mühsam. Es gab schon mal ein Gutachten, das der Landkreis Dahme-Spreewald in Auftrag gegeben hat. In diesem Gutachten ging es aber weniger darum, die tatsächlichen Bedarfe am BER abzufragen, sondern es ging eher um eine Beobachtung des Marktgeschehens. Dem Landkreis ist es sehr wichtig, die Konzessionierungen zu deckeln. Anders als in Berlin, wo sie nicht gedeckelt sind, werden sie im Landkreis Dahme-Spreewald gedeckelt, um nicht zu viele Taxiunternehmen zuzulassen. Das führt dann dazu, dass es zu wenig Fahrzeuge gibt und dass es nicht gewünscht ist, dass mehr Fahrzeuge verkehren. Nun ist uns eine Aktualisierung dieses Gutachtens versprochen worden. Das soll Ende März vorliegen. Schade, dass Herr Loge jetzt nicht da ist, sonst hätten wir das direkt besprechen können! Wir werden das zum Anlass für weitere Gespräche nehmen. Allerdings ist die – wie soll ich sagen? – Grundeinstellung des Landkreises, die hinter diesem Gutachten steckt, dieselbe geblieben. Deswegen weiß ich nicht, ob sich auf diesem Weg etwas ändern wird.

Zu dem, was Herr Töpfer zuletzt gesagt hat, würde ich gerne noch einen Satz sagen. Die Idee einer Zusammenlegung der Pflichtfahrgebiete ist tatsächlich eine neue Entwicklung. Das würde im Umkehrschluss bedeuten, dass auch LDS-Fahrzeuge in Berlin Kunden aufnehmen könnten, und zwar unter den gleichen Bedingungen, die dann natürlich herzustellen wären. Auch das haben Sie gerade schon angedeutet. Das wäre eine neue Entwicklung. Soweit ich weiß ist, ist das bei Ihnen, beim Taxiverband und der Taxiinnung, eine neue Entwicklung, dass Sie sich das selbst vorstellen können. Das habe ich bereits gehört, und das finde ich erst mal sehr nachdenkenswert. Auch das kann ein Anlass sein, denn wir haben letztendlich nur zwei Wege, und das will ich abschließend sagen: Bis jetzt ist es so, dass wir vom Land Brandenburg immer wieder auf den Landkreis verwiesen werden, und das, obwohl der BER kein

kommunales Unternehmen ist, sondern Eigner sind die beiden Bundesländer und der Bund. Insofern wünschen wir uns durchaus ein stärkeres Engagement des Landes Brandenburg, um dieses Thema endlich anzugehen. Das ist der eine Weg. Ich sage Ihnen jetzt schon zu, dass ich das bei der gemeinsamen Kabinettsitzung ansprechen werde, die es Ende März zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg geben soll. Da steht das Thema Mobilität auf der Tagesordnung. Da werde ich das ansprechen.

Der andere Weg wäre eine weitergehende Regelung mit dem Landkreis Dahme-Spreewald. Das kann in die Richtung gehen. Das würde dann wegkommen von dem mühsamen Verhandeln nur über die Zahl, die aber jeweils immer begrenzt bleibt. Es wäre eine Erweiterung der Optionen. Ich kann mir vorstellen, dass dort eine Lösung liegen kann, werde das auf jeden Fall zum Anlass nehmen, dass wir die Gespräche mit dem Landrat unter diesem Aspekt aufnehmen. Ich danke Ihnen für diese neue Anregung und neue Bereitschaft von Ihrer Seite!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Frau Senatorin! – Dann haben wir jetzt die Möglichkeit, in die Aussprache einzutreten. Mir liegen bis jetzt die Meldungen von Herrn Friederici und Herrn Machulik vor. Ich habe mich auch auf die Redeliste gesetzt. Herr Graf und Herr Reifschneider haben sich gemeldet. – Vielen Dank! Ich schaue noch mal. – Weitere Meldungen liegen derzeit nicht vor. Dann treten wir in die Aussprache ein, und Herr Friederici hat das Wort. – Bitte schön!

Oliver Friederici (CDU): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank den beiden Angehörten, Herr Nadolski und Herr Töpfer, vonseiten der CDU-Fraktion! Das, was Sie schildern, befasste uns im alten Umwelt- und Verkehrsausschuss auch einige Jahre. Sie haben die Genese des Problems sehr plastisch dargestellt. Mich erfreut es außerordentlich, dass Sie, Frau Senatorin Jarasch, einen Wechsel bei der Auffassung Ihres Hauses vorgetragen haben. Ich hatte in der letzten Wahlperiode unter Ihrer Vorgängerin den Eindruck, dass eine gewisse Marktgläubigkeit – das wird sich schon irgendwie richten – und eine frustrierte Position gegenüber dem Landrat und dem Land Brandenburg zum Ausdruck gebracht wurde. So sind Ihre Äußerung heute eher als konstruktiv zu bewerten. In diesem Zusammenhang freue ich mich ganz besonders, dass Sie, Frau Niedbal, als neue Staatssekretärin hier im Ausschuss sind. Herzlich willkommen! Es gehört sich, dass man das von unserer Seite wenigstens einmal erwähnt. Auf gute Zusammenarbeit!

Ich freue mich, dass Sie sagen, Frau Senatorin, dass sich die Äußerungen der beiden Angehörten mit Ihrer Einschätzung decken. Es ist in der Tat so. Es ist auch für mich neu, dass die beiden Verbände sagen, sie wollen die Erfassung eines gemeinsamen Pflichtfahrgebietes. Das birgt Chancen, aber auch Risiken, das möchte ich deutlich sagen. Wir haben die Situation, dass wir jeden Tag 75 bis 80 Prozent Fahrgastaufkommen von und zum Flughafen BER aus Berlin haben und mitnichten aus dem Landkreis Dahme-Spreewald, TF oder noch weiter. Von daher finde ich es nach wie vor das Recht und die klare Position Berlins, hier zum Ausdruck zu bringen, dass wir verlangen, dass wir entsprechend viel vom Umsatz dieser hier anzutreffenden Fahrgäste bekommen müssen.

Die Maximalforderung, das habe ich Ihrer Vorgängerin, Frau Jarasch, schon letztes Mal erklärt, ist, dass es ein Einfahrverbot für brandenburgische Taxen in Berlin gibt, das dann auch durchgesetzt werden muss. Das ist sicherlich nicht sehr erfreulich, denn dann müssen die Fahrgäste an der Stadtgrenze aussteigen und auf ein wartendes Berliner Taxi umsteigen. Mir ist natürlich klar, dass das nicht geht.

Die beste Lösung ist in der Tat so, wie es in München gemacht wird, und da sehen wir: Bevor München eröffnete, hatten sich die Stadt München, der Landkreis und das Bundesland darauf verständigt, sodass es im Vorgriff gar nicht zu diesen vielen Anmeldungen von Taxischeinen im Landkreis kam. Von daher ist das für München eine einfachere Lösung gewesen. Nur haben wir jetzt das Dilemma. Ich habe ein bisschen die Sorge, wenn wir das Pflichtfahrgebiet für beide erweitern, dass möglicherweise andere Landkreise kommen und sagen, sie möchten es auch. Ich sage es nur. Das ist eine gewisse Gefahr, die sich darin birgt. Bei der einfachen Möglichkeit, in LDS eine Taxe zuzulassen, habe ich große Sorge, was dann wiederum mit unseren Berliner Taxifahrern passiert. Wenn die beiden Verbände, die hier anwesend sind, aber aus fachlicher Sicht sagen, dass ihnen das durchaus genehm ist, dann nehme ich das sehr wohl zur Kenntnis und freue mich darüber, denn Sie können das im Zweifel sowieso viel besser einschätzen als ich.

Die Probleme liegen in der Vergangenheit, das habe ich Ihnen schon deutlich gesagt. Sicherlich hat das auch etwas mit der verspäteten Eröffnung des Flughafens BER zu tun. Ich weiß noch: Als die Union und die SPD in Regierungsverantwortung waren und die erste Absage des Termins Anfang 2012 war, haben wir schon über dieses Thema gesprochen, und das drohende Szenario ist leider Realität geworden und hält an, seitdem dieser Flughafen eröffnet worden ist.

Ich möchte noch eine Sache erwähnen: Ich finde es ausdrücklich richtig, Frau Senatorin, dass Sie mit dem Minister Beermann in Brandenburg in der Kabinettsitzung das Chefgespräch suchen, denn bislang hat Ihre Vorgängerin immer darauf bestanden, dass es ausschließlich eine Verhandlungssache mit dem Landkreis betrifft, und das ist es schon lange nicht mehr, weil wir hier erhebliches Umsatzwachstum und erhebliche Umsätze haben. Ich rufe noch mal in Erinnerung, dass wir in den nächsten sieben Tagen 1 250 Flüge vom Flughafen BER haben. Das wird sich mit der Eröffnung des Terminals 2, mit dem Ostergeschäft und der Generierung der neuen Interkontinentalverbindungen massiv verändern, sodass wir wahrscheinlich zum Ende des nächsten Monats 1 800 bis 2 000 Flüge in sieben Tagen haben werden und damit ein ganz anderes Aufkommensgeschehen im Geschäftsbereich des Taxiverkehrs.

Ich möchte zunächst an die Angehörten einige wenige Fragen richten. An die beiden Herren: Wie ist das Verhältnis auf dem Nachrückplatz? Sie hatten schon angedeutet, Herr Nadolski, wie die Stimmung dort ist. Sehen Sie dort eine Veränderung zum Positiven oder zum Negativen? Wie betrachten Sie die Lösung für das zu eröffnende Terminal 2, was am 27. März am Flughafen BER eröffnet wird? Wie schätzen Sie hier die Nachrücklage ein? Sie sprachen von Problemen am jetzigen Terminal 1.

Die dritte Frage ist: Wie sehen Sie, die Verbände, das, was Union und FDP sehr massiv fordern, nämlich die Verlängerung der U-Bahnlinie 7 von Rudow zum Flughafen BER?

Dann möchte ich Sie noch einmal fragen: Wie sieht die Lösung aus? Ist sie so, wie sie im FDP-Antrag beschrieben worden ist? Ist es das, dass man es völlig freigibt, oder sagen Sie, und das ist für uns alle neu, dass wir ein gemeinsames Pflichtfahrgebiet, dem ich als Vertreter der Unionsfraktion durchaus etwas abgewinnen kann, bekommen? Ich würde die beiden Herren bitten, dass Sie dazu Ihre Einschätzung geben.

Zur Position der Unionsfraktion zu den vorgelegten Anträgen möchte ich sagen, dass wir den FDP-Antrag selbstverständlich unterstützen werden, weil er genau das ist, was die Unionsfraktion als maximale Forderung schon in der letzten Wahlperiode erhoben hat. Den Änderungsantrag der AfD-Fraktion werden wir ablehnen, weil er bei Weitem nicht so weitreichend ist wie der FDP-Antrag, und darüber hinaus haben Sie die Bezeichnung der Terminals vergessen. Deswegen ist er fachlich und sachlich so schlecht gestrickt und wahrscheinlich wenige Minuten vor dieser Ausschusssitzung formuliert worden, nur damit Sie sich noch auf den FDP-Antrag raufsetzen. Da macht die CDU-Fraktion nicht mit. Wir freuen uns über das Engagement der FDP-Fraktion und freuen uns umso mehr über die Aussagen, die wir jetzt noch von Ihnen, den Anzuhörenden, empfangen und auch von Ihnen, Frau Senatorin. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Friederici! – Jetzt hat der Abgeordnete Herr Machulik das Wort. – Bitte schön!

Stephan Machulik (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank, Herr Nadolski und Herr Töpfer, für die Ausführungen! Auch von der Seite der SPD-Fraktion vorab erst mal herzlich willkommen, Frau Niedbal, hier im Ausschuss! Auf gute Zusammenarbeit!

Viele Ausführungen werde ich jetzt gar nicht machen, weil Herr Friederici mir schon relativ viel, fast alles, vorweggenommen hat, aber es ist aufgrund seiner Erfahrung hier im Ausschuss kein Wunder, dass er im Breitband erst mal alle Fragen klären kann. Trotz alledem möchte ich für die SPD-Fraktion deutlich machen, dass die Situation, die Sie beide jetzt geschildert haben, für uns unhaltbar ist. Die Haltung des Kollegen aus Brandenburg, erneut aufgrund von terminlichen Problemen hier nicht im Ausschuss zu erscheinen, auch keinen Ersatz stellen zu können, ist für mich nicht nachvollziehbar und zeigt das große Desinteresse des Landkreises, mit uns eine vernünftige Lösung zu finden.

Auch wenn es rechtlich so ist, dass LDS die Möglichkeiten hat, diese Konzessionsvergabe zu machen und die Regeln zu bestimmen, möchte ich deutlich die für mich sehr erfreuliche Haltung der Senatorin unterstützen. Wir reden hier nicht von Posemuckel International, wir reden hier vom BER, und das ist eine Sache, wo ein Landkreis einer Metropolregion nicht einfach aufdrücken kann, wie der Abfluss der Passagiere geregelt wird. Deswegen ist mein Wunsch, nicht nur am 29. März mit dem Minister aus Brandenburg zu reden, sondern vielleicht auch den Druck zu erhöhen, indem man den dritten Anteilseigner mit ins Boot nimmt, den Bund, dass der, wenn sich zwei streiten, vielleicht – wir hatten Sie das letztens so schön gesagt? – als Klammer etwas zusammenführt, was gerade in den letzten Jahren auseinandergegangen ist.

Die Erfahrungen am Flughafen BER scheinen sich für die Passagiere aus Berlin weiterhin zu verschärfen. Es war schon am Alt-Flughafen in Schönefeld ein sehr interessantes Phänomen zu sehen, wie dort Fahrgäste von einer Organisation verteilt und mit den LDS-Steuern ohne Ortskenntnis fortgebracht wurden, was manchmal auch zu interessanten Fahrten durch Berlin führte. Da lernt man auch als Berliner neue Strecken kennen. Sarkasmus aus!

Für mich überraschend neu ist dieses gemeinsame Pflichtfahrgebiet. Das wäre nicht nur für den Flughafen BER interessant. Das ist in allen angrenzenden Landkreisen von Berlin so, wenn man vielleicht mal in einer Stadt in Brandenburg ist und mit der Taxe nach Hause, nach Berlin, will, dass der Taxifahrer aus Brandenburg in Berlin keinen aufnehmen kann. Es ist eine interessante Variante, die von Ihnen, Herr Töpfer, ins Spiel gebracht wurde. Ich habe aber die gleichen Befürchtungen wie Herr Friederici, dass man genauestens prüfen muss, wie man das ausgestaltet, denn es kann nicht der Sinn sein, dass wir auf einmal ganz viele Landkreise mit einem extremen Anstieg von Konzessionen im Taxigewerbe haben und unsere eigenen Taxifahrer in Berlin bluten mehr oder minder aus. Die Landkreise haben ihre Einnahmen, und wir haben ein aussterbendes Taxigewerbe, was man aus meiner Sicht, wenn man darüber nachdenkt, ein gemeinsames Pflichtfahrgebiet zu machen, tatsächlich bedenken muss.

Sie haben es relativ nett ausgeführt, aber das Fiskaltaxameter müsste dann definitiv in allen Steuern drin sein. Es kann nicht sein, dass wir unterschiedliche Beförderungsabrechnungssysteme haben und die Kontrollen unterschiedlich sind, ob man aus dem Landkreis oder aus Ber-

lin kommt. – Zum Terminal 2 hatte Herr Friederici schon etwas gesagt. Das mit der Nachrückplatzsituation interessiert uns auch.

Herr Nadolski! Sie hatten es ausgeführt, und wir hatten es bei uns zum Thema gemacht: Ich hätte gern bei der Definition der Festpreise Ihre Vorstellungen gehört, woran man die Festpreise orientiert und welche Form von Festpreisen Sie sich in unterschiedlichen Bezirken in Berlin vorstellen können, gerade bei den Fahrten vom BER zum Beispiel nach Spandau, nach Neukölln oder Lichtenberg. Da würde mich die Grundlage Ihrer Berechnungen interessieren. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Machulik! – Jetzt bin ich auf der Redeliste als Sprecher der Linksfraktion.

Kristian Ronneburg (LINKE): Ich möchte zu Beginn nicht ganz das Thema wechseln, aber ich will eine andere Einlaufkurve nehmen, weil ich betonen möchte, ich denke, auch im Namen der Koalition, dass das Taxigewerbe in diesem Koalitionsvertrag eine sehr große Rolle spielt. Die Laderechte am BER sind ein Thema, aber ich möchte auf die Frage aufmerksam machen, was sicherlich den Ausschuss weiterhin interessieren wird, wie wir mit der Umsetzung des neuen Personenbeförderungsgesetzes umgehen werden, wie wir die Spielräume nutzen werden. Wir haben eine Arbeitsgruppe verabredet, die aus dem Senat, den Unternehmen und den Koalitionsfraktionen bestehen soll. Insofern haben wir sowieso in diesem Jahr sehr viel zu tun, sehr viele Aufgaben vor uns, um ein Stück weit einen Beitrag dafür zu leisten, das Überleben des Taxigewerbes in Berlin zu sichern. Das ist zweifellos keine einfache Situation. Da spreche ich auch noch mit dem Blick aus der vergangenen Wahlperiode, wir hatten schon die verschiedensten Anträge und Initiativen beschlossen. Ich erinnere an unsere Bemühungen, die Kontrollen durch das LABO zu intensivieren, die ganze Frage der Konfliktsituation zwischen Mietwagen und Taxen zu adressieren. Das ist eine Aufgabe, die wir auch in diese neue Wahlperiode mitnehmen werden.

Ich möchte im Namen meiner Fraktion noch einmal betonen, dass wir das als einen klaren Handlungsauftrag für diesen Senat sehen, und wir sehen anhand des Beispiels der Laderechte am BER, dass der Senat deutlich nachfasst und die Position des Landes Berlin deutlich macht, damit wir keinen Zweifel daran lassen, dass uns etwas an der Zukunft des Taxigewerbes in dieser Stadt liegt und wir sicherlich vieles aufholen müssen, was in den letzten Jahren teilweise versäumt oder nicht mit letzter Konsequenz vorangebracht worden ist.

Zu den Auseinandersetzungen am BER haben meine Vorredner schon einige sehr wichtige Fragen gestellt. Ich möchte auf diese zentrale Frage, die Sie hier aufgeworfen haben, abstellen, die Frage der Ausweitung des Pflichtfahrgebietes. Das ist ein sehr interessanter Aspekt. Das ist eine Neuigkeit. Das hatte Herr Töpfer hervorgebracht, und ich habe es so verstanden, dass Herr Nadolski es unterstützt. Meine Frage an beide Anzuhörenden wäre nur, um das noch mal für den Ausschuss auf den Punkt zu bringen: Was sind Ihre Gelingensbedingungen dafür, dass wir ein solches Pflichtfahrgebiet LDS/Berlin zusammenfassen würden? Ich fände es wichtig, das noch mal auf den Punkt zu bringen, denn die Gefahren hatten meine Vorredner, Herr Friederici und Herr Machulik, genannt, nicht dass es als Türöffner dafür genutzt wird und es zu möglichen Konkurrenzsituationen kommt, die insgesamt das Taxigewerbe in der Metropolregion in eine schwierige Lage bringen werden.

Nichtsdestotrotz halte ich es für sehr wichtig, diesen Aspekt weiter zu erörtern, denn nach meinem Dafürhalten war es in der letzten Wahlperiode ein bisschen schwierig, da weiterzukommen, weil der Landkreis zuständig ist und nicht so richtig der Hebel gefunden worden ist, das Ganze aus Sicht des Landes Berlin in eine erfolgreichere Verhandlungsposition zu bringen. Da ist der Befund, denke ich, sehr naheliegend, dass es nicht allein damit getan ist, wenn wir als Land Berlin mit dem Landkreis verhandeln. Wie gesagt, es war vorhin Gegenstand meiner Begründung des Besprechungspunktes, dass wir am Flughafen BER eine Situation mit drei Eignern haben. Das ist nicht despektierlich gemeint, das ist nicht böse gemeint. Die Eigner sind das Land Berlin, das Land Brandenburg und die Bundesrepublik. Diese Situation muss doch dazu führen, dass auch in Brandenburg das Thema als solches gegenüber dem Landkreis adressiert werden muss. Ich weiß natürlich, Recht und Gesetz sehen es so vor, dass der Landkreis hier das Prä hat, aber auch das Land Brandenburg muss sehen, dass es ein gemeinsames Interesse beider Länder geben muss, die bei diesem Verkehr am BER, sowohl was den Flugverkehr, den Nah- und Schienenverkehr als auch den Taxiverkehr angeht, eine Gesamtverantwortung haben. Ich halte es nicht für ein Aushängeschild, dass hier seitens des Landkreises eine solche Verengung stattfindet.

Wir sind allerdings gut beraten, wenn wir konstruktive Vorschläge machen. Herr Friederici hatte das Einfahrverbot genannt. Ich glaube, über solche Eskalationsspiralen, über solche Szenarien brauchen wir nicht großartig nachzudenken, denn wir brauchen konstruktive Lösungen. Aber ich habe Sie so verstanden, dass Sie sich dem nähern wollen. Ich finde es gut, wenn wir das hier im Ausschuss insgesamt mal besprechen, denn es braucht eine große Einigkeit. Wenn wir feststellen sollten, das Pflichtfahrgebiet auszuweiten, braucht es einen gemeinsamen Konsens, denn das ist eine Entscheidung mit einer großen Tragweite, aber nichtsdestotrotz gibt es immer noch Zwischenschritte und Nuancen. Es wäre gut, wenn im Nachgang, nach der Anhörung, auch ein entsprechender Gesprächszusammenhang mit den Taxiverbänden entstehen würde, um diese Fragen von allen Seiten zu beleuchten, aber ich finde, das ist ein Vorschlag, den man unbedingt näher betrachten muss.

Mich würde interessieren, die Frage richtet sich an die Anzuhörenden, aber auch an den Senat, wie weit wir bei den anderen Themen sind, die da eine Rolle spielen, beispielsweise dem einheitlichen Flughafentarif. Da würde mich Ihre Position interessieren, Herr Nadolski und Herr Töpfer, und natürlich auch die Position des Senats. Was sind die nächsten Schritte bei den Einigungen im Tarifgefüge zwischen dem Landkreis und Berlin? Senatorin Jarasch hatte es gesagt: Es soll Thema Kabinettsitzung werden, das ist richtig. Wir hatten in den letzten Tagen adressiert, dass wir es für notwendig halten, nicht als eine Konfrontation, sondern das Adressieren eines sehr wichtigen Themas. Ich denke, es ist völlig unbenommen, dass man sich dazu verhalten kann ohne Schaum vor dem Mund, ohne dort mit der Faust auf den Tisch zu hauen, aber zu sagen, dass es hier in Berlin parteiübergreifend den gemeinsamen Willen gibt, zu besseren Lösungen zu kommen.

Dann würde mich noch von der Senatorin interessieren, wie der weitere Verhandlungsweg ist, welche nächsten Schritte in der Kommunikation mit LDS geplant sind. Sie hatten angesprochen, dass Ende März das Gutachten von LDS vorliegen soll. Sie hatten schon gesagt, wie das fachlich aufgesetzt ist, dass das nicht unbedingt dem entspricht, was Sie sich möglicherweise darunter vorstellen. Trotzdem muss man damit umgehen. Die weiteren Verhandlungsschritte würden mich interessieren. Das ist sicherlich auch für den Ausschuss wichtig. Wir werden irgendwann das Wortprotokoll auswerten können. Bis dahin wird noch etwas Zeit vergehen.

Wir haben die Haushaltsverhandlungen. Da könnten wir noch mal gucken, welche Schritte auf dem Weg dahin passieren, damit wir vorbereitet in die nächsten fachlichen Erörterungen hier im Ausschuss gehen können. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Jetzt ist der Kollege Graf an der Reihe. Sie haben das Wort. – Bitte schön!

Werner Graf (GRÜNE): Herzlichen Dank für die Ausführungen! Ich habe auch sehr gerne gehört, dass man die Pflichtfahrgebiete zusammen ausweiten könnte. Ich finde das eine sehr spannende Idee. Ich glaube, man muss tatsächlich noch mal in die Details reingehen. Da würde mich einiges interessieren. Aber von uns vorneweg: Für uns Grüne ist es wichtig, dass wir hier auf Dauer zu einer guten Lösung kommen, denn diese ganzen Leerfahrten sind aus ökologischer Sicht nicht sinnvoll, und es ist auch für uns sinnvoll, dass wir das Berliner Taxigewerbe weiter stärken. Für uns ist das ein wichtiger Bestandteil in der Mobilitätswende, dass die Leute weiter mobil sind, auch wenn wir das Ziel haben, vom eigenen Auto wegzukommen, das man besitzt, aber man trotzdem diese Mobilität weiter hinkommt. Deshalb ist für uns die Frage, wenn wir hier die weiteren Schritte gehen würden, welche Bedingungen, welchen Regelungsbedarf oder welche Gefahren Sie noch sehen würden, die man mit regeln müsste. Wie ist das mit einem gemeinsamen Tarif? Welche Regelungen müsste man da mitreinnehen? Wie ist es mit den von Herrn Friederici schon angesprochenen Punkten beim Lizenzerwerb im Landkreis Dahme-Spreewald? Sehen Sie da Bedenken oder Regelungsbedarf, weil man dann relativ einfach in Berlin fahren könnte?

Zu den weiteren Punkten, die gekommen sind, dass andere Landkreise auf uns zukommen könnten: Wenn ich es richtig verstehe, können die erst mal kommen. Es gibt keinen Zwang, nur weil wir das mit einem Landkreis machen würden, dass wir das mit anderen auch machen müssten, oder irre ich mich da? Ich glaube, das ist eine eigene Entscheidung von Berlin. Deshalb könnte man sagen, dass hier ist eine besondere Situation mit dem Flughafen gegeben ist. Hier machen wir mit dem einen Landkreis eine Regelung, aber es gibt nicht automatisch den Zwang für andere Landkreise, dass wir da mitreingehen müssten. Das wäre zumindest mein politisches Verständnis bisher.

Ich möchte hier schon noch mal sagen: Wir freuen uns, dass wir so viel Unterstützung bekommen, auch mit Feuer von der FDP, für diese Fragen, aber natürlich ist die Situation im Augenblick die, und das wurde von allen bestätigt, dass wir eine Übereinkunft mit dem Landkreis Dahme-Spreewald brauchen. Wir werden es unterstützen, dass man mit Brandenburg spricht, aber die Lösung muss auf der Ebene mit dem Landkreis gefunden werden. Haben Sie da schon mal Gespräche geführt? Haben Sie vielleicht Signale, dass es vorangehen könnte, wenn sich bei Ihnen die Position erweitert hat? Das würde mich sehr freuen.

Ich möchte noch eine kurze Sache sagen, weil das Stichwort U-Bahn auch gefallen ist: Wir haben da einen Bahnhof und einen sehr gut angeschlossenen Flughafen – wir haben im Augenblick einen Fünfminutentakt –, der mit der S-Bahn und Regionalbahn von der Stadt mit 3,80 Euro günstig zu erreichen ist. Ich glaube, wir sind da schon sehr gut. Es gibt noch weitere Bestrebungen, das noch weiter auszubauen, den Takt deutlich besser zu machen. Da wird es in nächster Zeit Fortschritte in großer Zahl geben. Insofern sind wir auf einem sehr guten Weg, diesen Bahnanschluss deutlich besser auszubauen.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Graf! – Jetzt ist Herr Reifschneider an der Reihe. – Bitte schön!

Felix Reifschneider (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Vielen Dank an die beiden geladenen Experten, die uns in das Thema eingeführt haben! Das gemeinsame Gebiet von Berlin und dem Landkreis Dahme-Spreewald ist ein interessanter Lösungsansatz, insbesondere dann, Frau Senatorin, wenn Sie im Kabinett durchsetzen, dass der Gewerbesteuerhebesatz auf das Niveau von Schönefeld gesenkt wird, sonst hätten wir nämlich massenhaft Ummeldungen von Berliner Taxiunternehmen nach LDS oder in Bereiche mit niedrigem Gewerbesteuerhebesatz. Das wird wahrscheinlich auch nicht die beste Lösung sein. Aber das ist vielleicht eines der Details, über die man zu sprechen hat.

Herr Nadolski! Sie fahren selbst Taxi. Von daher an Sie die Frage, ob Sie uns einigermaßen plastisch schildern könnten, wie denn die Ankunftssituation für Taxis ist, die aus Berlin zum BER kommen und vielleicht gerade, weil das Taxiunternehmen sind, die das Fahrzeug innerhalb von 24 Stunden von verschiedenen Fahrern fahren lassen, wie die Herausforderungen sind, wenn man mehrfach zum BER fährt, beispielsweise in Messezeiten, aber auch, wie aktuell die Situation für die Passagiere ist, die als Fluggäste am BER ankommen und sich dann umschauen, wie sie beispielsweise mit dem Taxi nach Berlin fahren können. Unser Vorschlag ist, dass man eine Taxileitzentrale am BER einrichtet, um die potenziellen Fahrgäste, wenn sie es denn wollen, zu kanalisieren, ihnen Hilfestellung zu geben.

Das andere Thema, das wir auch noch in unserem Antrag aufgerufen hatten, war eine transparente einheitliche Preisgestaltung, die auch die Möglichkeit für Festpreise beinhaltet, sodass schon vor Fahrtantritt klar ist: Die Taxifahrt vom BER zur City-West kostet mich 50 Euro oder 65 Euro als Festpreis –, und dass es nicht so von den aktuellen Bedingungen abhängig ist. Können Sie dazu etwas sagen, ob es für die Taxiunternehmen, die vielleicht Pakete mit Hotels oder Veranstaltungsanbietern schnüren könnten, ein attraktives Modell ist, Festpreise vom BER anzubieten? – Das würde mir schon als erster Aufschlag reichen. Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Reifschneider! – Jetzt hat Herr Laatsch das Wort. Ich frage noch mal, ob es in dieser Runde jetzt Meldungen gibt. – Sie haben noch eine Nachfrage, alles klar. Herr Laatsch und dann noch mal Herr Machulik. – Bitte schön!

Harald Laatsch (AfD): Danke, Herr Vorsitzender! – Zunächst herzlich willkommen im Ausschuss, Frau Niedbal, und Dank an die Anzuhörenden für Ihre Vorträge hier im Ausschuss! Herr Nadolski! Sie haben angesprochen, die individuelle Mobilität könnte nicht mehr gewährleistet sein. Dazu haben Sie gerade von Herrn Graf gehört, dass das Ganze im Interesse der Koalition ist. Insgesamt habe ich den Eindruck, die Koalition hat Kreide inhaliert, denn was wir in den letzten fünf Jahren der letzten Legislaturperiode erlebt haben, ist alles andere als ein Einsatz für die Berliner Taxiunternehmen. Im Gegenteil, man hat hier alles getan, um die Berliner Taxiunternehmen in den Ruin zu führen, und das tut man auch in der Bundesregierung zurzeit bei den Kraftstoffpreisen, die überhaupt nichts mit den Rohölpreisen am Markt zu tun haben.

Wir haben es hier mit einem internationalen Flughafen zu tun. Der wird von der Bundesrepublik Deutschland und den Ländern Berlin und Brandenburg betrieben, und wir verhandeln

auf der Ebene eines Landrates, der sich ausbedingt, nicht mal in unserem Ausschuss zu erscheinen, nicht mal mit einer Ersatzperson, um uns zu informieren. Das kann nicht die Ebene sein, auf der das Land Berlin mit seinen Partnern in der Flughafenverwaltung verhandelt. Hier muss ganz klar auf Landesebene eine Lösung gefunden werden. Auch wenn der Landkreis zunächst das erste Zugriffsrecht hat, muss sich das Land Brandenburg etwas einfallen lassen, wie es die anderen Beteiligten an diesem Verfahren für sich einnimmt und dafür sorgt, dass dieser mit Abstand meiste Verkehr, der an dem Flughafen stattfindet, der aus Berlin kommt, entsprechend Würdigung findet.

Selbst wenn nicht direkt aus Berlin heraus die Reisetätigkeit stattfindet, so findet sie zumindest vorwiegend über Berlin statt. Menschen kommen hier in Berlin am Hauptbahnhof an oder mit anderem Fluggerät und wollen von hier aus in alle Welt weiter. Die kommen bestimmt zu allerletzt und zu einem ganz winzigen Anteil aus dem Landkreis Dahme-Spreewald, und es muss in den Verhandlungen ganz deutlich werden, dass hier endlich mal auf einer Ebene verhandelt wird, die respektvoll mit den entsprechenden Partnern umgeht.

Dann habe ich die Einschätzung vom Abgeordneten Ronneburg gehört, dass die Koalition sich ganz besonders engagiert. Da kann ich Ihnen versichern – ich sitze jetzt seit fünfeinhalb Jahren hier im Abgeordnetenhaus –, das Gegenteil war der Fall.

Mich interessiert von Ihnen noch die Ausgestaltung dieses Pflichtgebietes, das Sie vorschlagen. Dazu würde ich gern ein paar Details hören. Wenn das hier im Ausschuss zu viel Aufwand darstellt, weil zu viele Details darzustellen sind, gern auch in schriftlicher Form im Nachgang.

Und dann noch zu unserem Antrag: Warum haben wir den gestellt? – Zum einen lässt der Antrag der FDP Türen offen, die wir nicht sehen. Wir können hier nicht auf Landkreisebene verhandeln. Das geht so nicht. Das wollen wir nicht, und deswegen haben wir diesen Antrag gestellt, der keine andere Option in den Verhandlungen zunächst offenlässt als die eindeutigen Laderechte für die Berliner Taxiunternehmen und nichts anderes. Deswegen haben wir diesen Ersetzungsantrag gestellt, damit diese Türen, die da zusätzlich geöffnet werden, von Anfang an erst mal verschlossen bleiben. – Herzlichen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Laatsch! – Jetzt hat Herr Machulik das Wort. – Bitte schön!

Stephan Machulik (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Mir ist vorhin etwas entfallen: Ich wollte noch mal zum einen die Senatsverwaltung fragen, aber auch nach dem Ist-Stand vor Ort. Mein Vorgänger hatte in der letzten Anhörung auch noch mal auf § 47 Abs. 2 Satz 1 des Personenbeförderungsgesetzes hingewiesen zu dem Thema „Im Vorgang gebuchte Fahrten müssen auch abgearbeitet werden“. Das heißt auf gut Deutsch: Wenn ich aus dem Flieger aussteige, war die Auffassung, dass ich dann über eine App mir eine Berliner Taxe zum Flughafen hole, die mich dann abholt. – Erstens: Ist das weiterhin die Auffassung der Senatsverwaltung, dass das Personenbeförderungsgesetz so gilt? – Zweitens: Wie ist es dann eigentlich real am Flughafen, wenn Berliner so etwas machen? Werden die Berliner Taxen dann durchgelassen, oder gibt es da ein Problem?

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Danke, Herr Machulik! – Dann ist damit die Redeliste erschöpft, und wir kommen in die Aussprache. Hier würde ich so vorgehen, dass zunächst Herr Töpfer Gelegenheit hat, Stellung zu nehmen, danach Herr Nadolski, und dann kommen wir zur Beantwortung durch den Senat. – Herr Töpfer, bitte!

Boto Töpfer (Taxiverband Berlin, Brandenburg e. V.): Schönen Dank! – Ich möchte auf Herrn Loge eingehen als Landrat im LDS. Er wird hier so ein bisschen zum Buhmann gemacht. Ich glaube, das ist nicht der Weg, wie man mit ihm umgehen sollte. Er vertritt seinen Landkreis und macht das auch nach Personenbeförderungsrecht völlig korrekt. Er muss seine Unternehmen vor unlauterem oder unnötigem Wettbewerb schützen, und das hat er bisher gemacht. Die Lösung, die jetzt aber für ihn schmackhaft sein könnte, und das wäre ein Verhandlungsziel für Berlin, wäre, dass man ihm sagt: Deine Taxen haben keinen wirtschaftlichen Nachteil, wenn die Berliner am BER laden, weil seine LDS-Steuer auch in Berlin laden können. Das ist sogar ein größerer Vorteil, als er jetzt hat. Das heißt also, das ist hier eine Win-Win-Situation zwischen Berlin und dem Landkreis Dahme-Spreewald. Herr Loge ist meines Erachtens ganz rational, und ich kann mir durchaus vorstellen, dass Berlin da gute Verhandlungschancen hat, mit einem positiven Ergebnis für beide Landkreise bzw. für die Stadt Berlin.

Das setzt natürlich eine Sache voraus: Es muss Wettbewerbsgleichheit hergestellt werden. Das heißt, die zuverlässige Umsatzerfassung in beiden Pflichtfahrgebieten, die dann vereint werden, muss natürlich im LDS wie in Berlin klappen. Wenn das nicht klappt, dann haben wir natürlich diesen Abwanderungsprozess, von dem hier schon gesprochen wurde. Dieser Abwanderungsprozess findet aber nicht statt, wenn Steuer- und Sozialabgaben gleichermaßen in beiden Ländern effektiv erhoben werden. Dann könnte man sogar, wenn dieses Projekt klappt mit LDS, bestimmte Missstände im Berliner Umland, zum Beispiel in Potsdam-Mittelmark,

ebenfalls beheben. Wir haben hier die Situation, dass wir ab 18 oder 19 Uhr in Potsdam-Mittelmark keine Taxen mehr für Bürger zur Verfügung stellen können, vor allen Dingen in den berlinfernen Regionen wie Bornim usw. Dort ist ein absoluter Taximangel. Andererseits müssen PM-Taxen und P-Taxen, wenn sie in die Berliner Innenstadt fahren, leer wieder nach Potsdam zurückfahren. Warum kann man also nicht in einem zweiten Schritt perspektivisch auch schon mal diese Missstände angehen und sagen: Es wäre sogar ein Pflichtfahrgebiet mit Potsdam-Mittelmark und Potsdam gemeinsam denkbar, um im Berliner Umland bestimmte Beförderungerschwernisse für Fahrgäste endgültig zu beseitigen? Das könnte man jetzt noch weiter ausdehnen. Wir kennen die Situation in Falkensee, wo ab 18 oder 19 Uhr keine Fahrgäste mehr befördert werden und jetzt sogar mit Fahrdiensten gearbeitet wird, die von der Stadt Falkensee subventioniert werden. Soweit zum Thema Pflichtfahrgebiet! Ich denke, da ist eine neue Situation entstanden, wenn wir die Steuerehrlichkeit und Sozialversicherungsehrlichkeit flächendeckend einführen könnten.

Ich will noch mal auf die Kontingentierung eingehen. In Berlin herrscht immer noch die Meinung vor, man müsste sozusagen die Versorgung der Fahrgäste durch eine Erhöhung der Kontingente herstellen. Diese Kontingentierung halte ich für weltfremd. Wenn ich jetzt 400, 600, 800 oder 1 000 Berliner Taxen am BER zulasse, je nachdem wie die Fluggastzahlen zunehmen, dann ist das immer eine schlechte Lösung, weil diese 400, 800 oder 1 000 Berliner Taxen unter Umständen zum größten Teil gar nicht in der Nähe des BER sind. Man müsste also eine andere Form der Kontingentierung finden, und zwar so, dass die LDS-Taxen nicht in die Enge gedrängt werden, sondern dass eine faire Kontingentierung, eine Ausrichtung für beide zu einer fairen Lösung führt. Das heißt also, wenn ein bestimmtes Kontingent an einem Tag erfüllt ist, kann man sagen: Okay, ihr dürft jetzt hier nicht mehr laden, euer Kontingent ist erfüllt. Das muss aber für alle Berliner Taxen gelten, nicht für ein Kontingent, das unter Umständen gar nicht in der Nähe ist, sondern ganz woanders, und irre Anfahrtszeiten erfordern würde.

Zu den Festpreisen: Es gibt die Vorstellung, zwei verschiedene Festpreise einzuführen. Das eine wäre der Festpreis vom BER zu beliebten Zielen. Da wurde zunächst daran gedacht, die City-Ost um den Alexanderplatz zu berücksichtigen, man könnte auch den Gendarmenmarkt miteinbeziehen, und zum Zweiten, gerade in Messezeiten, das Messegelände in Westend. Die Überlegungen waren so, dass immer der Berliner Taxitarif als Grundlage für die Festpreisermittlung gewählt wird und für den extra Service eine Erhöhung um 10 bis 15 Prozent in diesen Festpreis einfließt, sodass wir eine Fahrt meinetwegen von 30 Euro, die normalerweise über den Taxameter 30 Euro kosten würde, mit 10 bis 15 Prozent erhöht als Festpreis anbieten können. Das würde von den Fahrgästen auch sehr gerne akzeptiert werden, weil sie von Anfang an wissen, auch wenn sie über Reisebüros oder Reiseveranstalter gebucht haben, die Fahrt kostet so viel. Der Fahrer kann auch mal einen Fehler bei seiner Fahrt machen, soll gelegentlich mal vorkommen, aber er wird nicht übers Ohr gehauen. Das wäre der eine Festpreis.

Der zweite Festpreis wäre der, der bei funkvermittelten Fahrten ermittelt wird. Auch da soll das gleiche Prinzip gelten. Das heißt also, es wird ein Preis plus 10 bis 15 Prozent ermittelt aufgrund des Berliner Tarifes und der ermittelten Wegstrecke. Das kann die Funkzentrale, die diese Aufträge vermittelt, aufgrund ihrer Navigationsdaten, die ihr zur Verfügung stehen, locker hinbekommen. So weit, denke ich, habe ich jetzt die wichtigsten Punkte beantwortet. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Töpfer! – Bevor ich zu Herrn Nadolski komme, möchte ich kurz etwas nachholen, was ich sträflich vernachlässigt hatte. Das ist leider bei mir untergegangen. Ich habe noch mal den Hinweis bekommen, dass ich von Herrn Loge noch etwas ausrichten soll. Dem möchte ich jetzt nachkommen. Ich möchte dem Ausschuss mitteilen, dass mich Herr Landrat Loge schriftlich gebeten hat, Ihnen mitzuteilen, dass der Landkreis Dahme-Spreewald ein großes Interesse an einem einheitlichen Flughafentarif mit Berlin hat und dieser möglichst schnell zum Tragen kommen soll. Er stellt klar, dass für alle LDS- und Berliner Taxis, die eine Konzession für den BER haben, gegenseitige Ladeberechtigungen bestehen, um Leerfahrten zu vermeiden. Das ist sozusagen das, was Herr Loge uns vorher hat zukommen lassen. Ich hab das jetzt hier dem Ausschuss transparent gemacht, und Sie können das zur Kenntnis nehmen.

Vielen Dank, Herr Töpfer, für die Beantwortung der Fragen und wichtige Hinweise! – Jetzt hat Herr Nadolski das Wort. – Bitte schön!

Leszek Nadolski (Innung des Berliner Taxigewerbes e. V.): Vielen Dank! – Wir fangen mit den Zufahrten zum Flughafen BER an. Zurzeit ist es so, dass wir nur drei Fahrgäste kostenlos zum Flughafen bringen können. Ab Fahrgast Nummer 4 kostet es 6 Euro extra. Jetzt entstehen Zustände, in denen der Fahrgast gefragt wird: Sind Sie bereit, die 6 Euro extra zu bezahlen, weil wir das an den Parkhausbetreiber bezahlen müssen? – Und wenn er nicht bereit ist, steigt er am Hotel Steigenberger aus und muss die letzten zwei Etagen zu Fuß laufen. Als ich das letztens einem Fahrgast gesagt habe, hat er gesagt: Ist das hier versteckte Kamera, oder ist das wirklich wahr? – Er hat mir das nicht geglaubt, dass ab dem vierten Fahrgast die 6 Euro Parkgebühren jeder zahlen muss. Wir haben das auch gestern bei der Senatsverwaltung thematisiert. Mir ist zugesagt worden, dass da eine Softwareänderung angestrebt wird, indem dieses Zeitfenster auf 24 Stunden, das zurzeit herrscht, für solche Fahrzeuge durch diese Kennzeichenerkennung auf ein oder zwei Stunden minimiert wird. Das wünschen wir uns dringend. Jetzt ist noch Coronazeit, und die drei Fahrten zum Flughafen sind noch ausreichend. Aber in dem Moment, wo das zweite Terminal aufmachen wird und die Fluggastzahlen in die Höhe schießen, wird erst mal ein Aufschrei durch Berlin gehen: Ja, wir haben wieder keine Taxis am Flughafen BER. – Das geschieht ganz sicher. Das sehe ich wie das Amen in der Kirche. Das werden Sie sehen. Die Menschen möchten nicht mit der S-Bahn fahren. Die, die vollbe packt mit mehreren Koffern und Kindern mit dem Flieger angekommen sind, wollen am schnellsten mit dem Taxi irgendwie nach Hause kommen, obwohl wir auch darauf hingewiesen haben: Unten ist noch ein Bahnhof – Ach, lass mich in Ruhe, ich will mit dem Taxi nach Hause fahren! – Sie nehmen lieber Wartezeit in Kauf, aber auf Dauer kann das nicht gehen. Hier ist eine Änderung notwendig, so schnell wie möglich diese Zeit zu verändern, denn zurzeit ist es bei den Taxis so, dass sie Striche machen. Wenn also jetzt die Nachtschicht kommt und drei Striche sieht: Oh, der war schon dreimal am Flughafen, und ich habe noch mehrere Stunden zu fahren, und wie soll ich dann dem Fahrgast – – Das wäre Punkt eins.

Die Aufstellung am Flughafen, nachdem das Terminal aufgemacht hat, wird nicht ausreichen. Das kann ich Ihnen, Herr Friederici, jetzt schon zusagen. Sie werden sehen, dass in der „B. Z.“ wieder stehen wird: Keine Taxen am Flughafen. Was macht die Politik? – Ich kenne das schon. Dann rufen die bei uns an und fragen: Warum sind Sie nicht imstande, die Taxen so zu ordern? Da wäre die Lösung mit dieser App-Bestellung außer Frage, dass wir ein Konto einrichten. Da sind aber wieder Genehmigungen notwendig, dass da auch von der Taxi-

Innung oder Taxi-Zentrale ein Platz gemietet wird, wo sich die Taxen bereithalten können, indem sie per App bestellen. App-Bestellung ist überhaupt kein Problem. Das geht schon heute. Aber, wie gesagt: Bestellen, da müssen sich Taxen in der Nähe bereithalten. Die nächste Möglichkeit ist der Bahnhof Rudow. Da ist die Anfahrt schon wieder 15 oder 20 Minuten. Das ist vielen Fahrgästen nicht zumutbar. Wie gesagt: App-Bestellung ist jetzt schon möglich und wird auch sehr oft genutzt. Das beobachten wir am Flughafen, dass die Leute mit den Handys durch die Gegend laufen. Das hat wahrscheinlich auch dazu geführt, dass der Flughafen diese Schiene mit den drei Fahrten gemacht hat. Da ging es auch um diese Möchte-gerne-Taxifahrer, die bei der Konkurrenz fahren, die sich da bereithalten. Das war der Grund.

Zu den Festpreisen: Festpreise sind mehr als notwendig. Wir sehen bei der App-Bestellung bei der Konkurrenz, dass von vornherein der Fahrgast sehen kann: Von A nach B kostet es mich 10 Euro. – Er ist auch bereit, 10 oder 15 Euro zu zahlen. Das ist diese Sicherheit. Wenn ein Mensch fest planen kann, was eine Fahrt kostet, ist er auch bereit zu zahlen. Festpreise wünschen sich zum Beispiel auch sehr viele Krankenkassen von uns, denn wir sind nicht nur für den individuellen Verkehr zuständig. Wir machen auch Dialysefahrten, Bestrahlungsfahrten und alles, was damit zusammenhängt. Die Krankenkasse sieht das ganz genauso. Laut Google Maps, was ungern von der Senatsverwaltung gesehen wird, aber das ist zurzeit die einzige Möglichkeit, die Entfernung zu messen, und das machen die Kassen, sehen sie: Zwischen A und B sind es sieben Kilometer, und dann sind sie bereit, diese 20 oder 21 Euro zu bezahlen und keinen Pfennig mehr. Zurzeit ist das nicht möglich. Wenn wir diese Möglichkeit schon bekämen, wenn wir wieder gestärkt in den Wettbewerb gehen könnten, können wir das anbieten, was die Konkurrenz schon längst macht, obwohl sie gar nicht berechtigt sind, Taxi auf Berliner Straßen zu spielen. Die machen es einfach. Okay, das wissen wir, aber wir möchten Waffengleichheit, wenn ich das so sagen darf. Wenn der andere das anbieten darf, möchten wir die Konkurrenz auch beherrschen können, und wir können das. Wir sind viel besser als die ganzen Ubers und Co. Die sind wenige Jahre auf der Straße, und die Innung ist 125 Jahre alt, und das Taxigewerbe ist noch älter. Uns gab es schon im 19. Jahrhundert, als die ersten Pferdedroschken und Motorkutschen kamen. Das gab es auch schon damals in Berlin. Auch das packen wir.

Der Tarif in Berlin: Wie ich schon gesagt habe, wir wünschen uns als Erstes, den Berliner Taxitarif schnellstens umzusetzen. Das belastet uns sehr. Das ist eine Angelegenheit, die Ein-Wagen-Betriebe noch überleben können durch Coronahilfen oder wie auch immer, was sie bis jetzt bekommen haben. Aber die Mehr-Wagen-Betriebe sind nicht imstande, den Mindestlohn zu bezahlen, schon jetzt nicht. Wenn Sie 14 Euro die Stunde Umsatz machen, wir können das beobachten, dann, verstehe ich die Mathematik, geht es gar nicht, den Mindestlohn zu zahlen. Die Kosten, wie gesagt: Tarif Berlin sofort, schnell und BER-Tarif im Nachhinein. Ob das mit den Pflichtfahrgebieten verbunden wird, mit LDS, Potsdam oder wie auch immer, da bin ich völlig offen. Es müssen aber diese Fiskalisierung und die Aufzeichnungspflichten auf jeden Fall erhalten bleiben.

Gespräche mit dem Landrat Loge habe ich auch schon mit dem verkehrspolitischen Sprecher der SPD über die letzten Jahre mehrmals gemacht. Es ist schon so weit gekommen, dass wir hingefahren sind und ich nicht reingekommen bin, weil er, wenn er mich gesehen hat, ein bisschen allergisch gewesen ist. Aber auch das hat nicht geholfen. Die Gespräche haben nicht nur auf der Senatsebene, sondern auch auf Verbandsebene stattgefunden. Leider ist da seitens des Landkreises eine gewisse Opposition uns oder Berlin gegenüber. Ob man das eine Ebene

höher schalten darf oder muss, weiß ich nicht, kann ich Ihnen einschätzen, aber höchstwahrscheinlich wird es notwendig.

U-Bahn gerne, aber wenn die fertig ist, dann werden meine Enkel damit fahren. Sehr gerne die Schiene, Herr Friederici! Wenn erst mal die Straßenbahn in Spandau gebaut wird, ist das schon der erste Schritt, und dann können wir mit der U-Bahn, der U 7, anfangen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Herr Nadolski! – Jetzt hat Frau Senatorin Jarasch die Gelegenheit, auf die Fragen zu reagieren. Oder wollen Sie jetzt schon Ihre Frage stellen, Herr Friederici? – [Oliver Friederici (CDU): Das wäre passend!] – Herr Friederici hat sich gemeldet für weitere Nachfragen. Das heißt, wir können jetzt in eine zweite Runde eintreten. Gibt es spontane weitere Meldungen dazu? – Ja, Herr Reifschneider! Dann, schlage ich vor, verfahren wir so. Erst einmal Herr Friederici, dann Herr Reifschneider, und dann treten wir noch mal ein in die Diskussion mit dem Senat. – Bitte schön!

Oliver Friederici (CDU): Vielen Dank! – Ich danke dem Ausschuss und dem Vorsitzenden dafür, dass das möglich ist. Eine kurze Frage oder kurzer Hinweis: Ich interpretiere die Äußerungen des Landrates Loge so, dass er einen gemeinsamen Markt anstrebt, bei dem es keine Kontingentierung für Berlin und den Landkreis Dahme-Spreewald gibt. Wenn das so ist, und ich empfehle Ihnen, Frau Senatorin, diese Aussage doch einfach in die gemeinsame Kabinettsitzung mitzunehmen, ist das ein ganz großer Paradigmenwechsel im Land Brandenburg. Das ist vielleicht nicht ganz unwichtig für die weiteren Besprechungen. In der Hinsicht wollte ich das nur erwähnen.

Der zweite Punkt, von Herrn Nadolski vorgestellt und angesprochen, ist sehr wichtig: Ein gemeinsamer Tarif kann nur mit einem gemeinsamen Fiskaltaxameter-Agreement laufen, sonst funktioniert das nicht.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank! – Jetzt hat Herr Reifschneider das Wort! – Bitte schön!

Felix Reifschneider (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich mache es auch kurz. Frau Senatorin! Sie hatten vorhin gesagt, dass das Thema Mobilität bei der gemeinsamen Kabinettsitzung eine Rolle spielen wird. Können Sie uns im Ausschuss die Zusage geben, dass Sie auch über die Taxisituation am BER sprechen werden?

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank für die Nachfragen! – Frau Senatorin Jarasch, jetzt haben Sie Gelegenheit, auf die Fragen zu reagieren. – Bitte schön!

Bürgermeisterin Bettina Jarasch (SenUMVK): Danke! – Das war die schnellste zweite Fragerunde aller Zeiten. – Ich habe mitgeschrieben, und ich werde am Ende noch auf weitere Anmerkungen und Fragen von Ihnen, soweit Sie mich betreffen, kurz eingehen. Ich möchte aber eines vorwegschicken: Ja, auch ich glaube, dass dieser Vorschlag, diese Idee des gemeinsamen Pflichtfahrgebiets tatsächlich etwas sein könnte, was das Spielfeld verändert und damit tatsächlich in einem sehr festgefahrenen Pingpongspiel, das jahrelang betrieben worden ist, vielleicht eine Lösung herbeiführen kann. Ich stimme Herrn Töpfer ausdrücklich zu – Sie wären ein guter Politiker, Herr Töpfer, hätten Sie nicht schon einen anderen Beruf –, dass es

wichtig ist, eine Win-Win-Situation herzustellen, wenn man vorankommen will. Das ist nun mal so. Das ist völlig klar. Jetzt Herrn Loge in die Ecke zu stellen, bringt natürlich gar nichts. Wir müssen seine Interessen verstehen und versuchen, eine Win-Win-Situation herzustellen.

Ich möchte noch eines dazu sagen: Da wird das Land Brandenburg auch mit ins Spiel kommen müssen. Auch das sage ich nicht, um jetzt wiederum das Land Brandenburg in die Ecke zu stellen, sondern weil die Lösung anders nicht funktionieren wird. Ich hatte schon in meiner ersten Antwortrunde gesagt, diese Idee des gemeinsamen Pflichtfahrgebiets werden wir natürlich prüfen und auch zum Anlass für Gespräche nehmen. Vielleicht kann man sich darauf sogar beziehen, auf seine Rückmeldung hier an unseren Ausschuss, ohne jetzt auf Gutachten oder anderes zu warten, um wieder Gespräche anzufangen. Ein Fiskaltaxameter müsste in Brandenburg sowieso der Finanzminister anordnen. Das Land Brandenburg käme spätestens bei der Herstellung der gleichen Wettbewerbsbedingungen mit ins Spiel. Deswegen, Herr Reifschneider, kann ich Ihnen sagen, ich hatte das vorher schon von mir aus gesagt, dass ich das ansprechen werde. Insofern, da ich mir alleine schon selber treu bin, kann ich Ihnen das natürlich auch zusichern, dass ich das tatsächlich vorhabe zu tun. Ich werde das bei der gemeinsamen Kabinettsitzung ansprechen. Ob es da bei dieser Gelegenheit in die Tiefe gehen kann, weiß ich nicht, aber wir können uns auf jeden Fall dort verabreden für eine solche Lösung. Selbst wenn der Landkreis Dahme Spreewald verhandelt, müsste das Land Brandenburg sowieso mit ins Spiel kommen. Insofern sollten wir diese Chance nutzen, die sich da bietet.

Und damit komme ich zu der Antwort auf Herrn Ronneburg. Ein anderer möglicher Anlass, wieder Gespräche aufzunehmen, ist, wie gesagt, natürlich die Vorlage dieses aktualisierten Gutachtens. Von dem allein verspreche ich mir aber nicht sehr viel, da es nach den gleichen Kriterien vermutlich erstellt worden ist, mit derselben Perspektive wie das letzte. Aber – es wurde hier schon darauf hingewiesen – die Osterferien kommen und bringen vermutlich wieder einen gesteigerten Bedarf mit sich. Es ist mit der FBB ein Monitoring vereinbart worden, das hatte ich bisher, glaube ich, noch nicht erwähnt, also ein Nachfragemonitoring, um rechtzeitig zu sehen, wann es wieder Nachfrageengpässe gibt. Auch das sollte Anlass für Gespräche sein. Nun wissen wir aber, dass die Osterferien kommen und können das vielleicht auch präventiv zum Anlass nehmen. Kurzum: Ich glaube, es ist jetzt ein ganz gutes Zeitfenster da, das wir nutzen werden und sollten, um sowohl mit dem Land Brandenburg als auch mit dem Landrat, mit dem Landkreis in Gespräche zu gehen.

Damit habe ich, glaube ich, die allermeisten Fragen auch schon beantwortet, weil sie sich alle um diesen Themenkreis gedreht haben. – Noch ein paar Anmerkungen: Herr Friederici! Ich höre mit Freude, wenn Sie sich über Marktgläubigkeit beschweren. Das lasse ich einfach mal so stehen. Ansonsten sage ich auch noch zur U 7 ganz kurz: Die U 7 haben wir uns vorgenommen im Koalitionsvertrag, dass wir sie prüfen werden und dafür eine Nutzen-Kosten-Untersuchung machen werden. Allerdings möchte ich an dieser Stelle eines sagen: Für eine bessere Anbindung des BER braucht man nicht die U 7. Da ist die Dresdner Bahn, die hoffentlich noch in dieser Legislaturperiode ans Netz geht, sehr viel einschlägiger, und wir werden dann, wenn die eröffnet ist, endgültig, was den ÖPNV angeht, ein sehr gutes Angebot haben. Das ändert aber nichts daran, dass es, wie Herr Nadolski schon gesagt hat, Menschen gibt, die trotz des besten ÖPNV-Angebots einfach ins Taxi steigen wollen und mit dem Taxi fahren. Deswegen sind die Probleme unabhängig voneinander. Aber, wie gesagt, die U 7 ist, wenn überhaupt, interessant dann für die Anbindung der neuen Wohnquartiere und Gewerbe-

gebiete, die sich an der Strecke ergeben, aber wir brauchen sie nicht für den BER, meiner Einschätzung nach.

Ich glaube, es ist jetzt schon einiges beantwortet worden, wenn ich das richtig sehe. Herr Ronneburg! Ich hatte in der Aktuellen Viertelstunde auch schon auf die Frage von Herrn Reifschneider gesagt, dass wir diese beiden Verhandlungen trennen – das haben Sie, glaube ich, Herr Nadolski, jetzt auch noch mal bestätigt –, weil das nur die Sache komplizieren würde, wenn man das alles versuchen würde zu koppeln. Ich habe nur gehört, zu dem Thema gibt es laufend Gespräche, ich glaube, sogar gestern das jüngste Gespräch. Vielleicht kann Herr Schötz gleich noch ergänzen. Zu dem gestrigen Gespräch zu diesem Thema würde ich, wenn ich fertig bin, gleich noch mal darum bitten, das weitergeben zu dürfen.

Zu Herrn Reifschneider nur eine Anmerkung: Wichtig ist es, gleiche Wettbewerbsbedingungen herzustellen, und dazu gehört ausdrücklich, das hatten Sie beide schon gesagt, das Fiskaltaxameter. Ich hatte auch schon gesagt, wie der Weg dahin sein müsste, den wir dann natürlich prüfen würden und wo wir auch Gespräche führen.

Zum Gewerbesteuersatz kann ich nur sagen: Ich glaube, man sollte nicht den Vorschlag von einem gemeinsamen Pflichtfahrgebiet für die Lösung des Taxiproblems am BER benutzen, um komplett gleiche Lebensverhältnisse in Brandenburg und Berlin auf diesem Weg herstellen zu wollen. Das würde deutlich das Thema überfrachten und uns von einer raschen Lösung meilenweit wieder entfernen.

Ansonsten, Herr Machulik, kann ich nur sagen: Ja, wir stehen weiterhin dazu, dass gebuchte Fahrten abgearbeitet werden sollen und müssen. – Ich glaube, das waren die meisten Fragen, und ich würde noch mal kurz an Herrn Schötz weitergeben.

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank, Frau Senatorin! – Können Sie sich für den Ausschuss bitte noch einmal vorstellen.

Guido Schötz (SenUMVK): Das kann ich gerne machen. – Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank meine Damen und Herren Abgeordnete! – Guido Schötz, ich bin Referatsleiter IV C der SenUMVK, und wir haben gestern gemeinsam mit den Berliner Taxiverbänden wieder ein Fachgespräch zur Zukunft des Berliner Taxigewerbes geführt.

Zu der Frage der Tarifierpassung – Frau Senatorin Jarasch hat es schon ausgeführt: Was den Flughafenbetrieb betrifft, haben wir gestern mit den Berliner Taxiverbänden vereinbart, dass die generelle Tarifierpassung, die sich durch Kostensteigerung ergeben hat, von der Frage der Festpreise entkoppelt wird. Die Frage der Festpreise, wie ausgeführt, ist vor dem Hintergrund des Eichrechts ein komplizierteres Problem, das es zu lösen gilt. Insofern werden wir nach dem Flughafentarif, der aktuell in der Mitzeichnung im Senat ist, dieses Thema jetzt unverzüglich angehen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Kristian Ronneburg: Vielen Dank! – Dann frage ich, ob es noch Redebedarf gibt. – Ich stelle fest, dass es den für heute erst mal nicht gibt. Wir haben soweit die Diskussion, die Debatte heute geführt. Dann bleibt mir jetzt noch übrig zu sagen, dass wir in dem Ausschuss generell so verfahren, dass bis zum Vorliegen des Wortprotokolls die von der Anhörung erfassten Besprechungspunkte und Anträge vertagt werden. Wollen wir hier auch so ver-

fahren? – Dann stelle ich hier Einvernehmen fest. Dann haben wir als Ergebnis unserer Debatte heute die Besprechungspunkte und den Antrag vertagt, bis das Wortprotokoll vorliegt und ausgewertet werden kann. Dann bedanke ich mich für die engagierte Debatte. Ich bedanke mich besonders bei unseren beiden Anzuhörenden, Herrn Nadolski und Herrn Töpfer. Vielen Dank für Ihre kenntnisreichen Ausführungen und für die Bereicherung unserer Debatte! Ich glaube, als Ausschuss sind wir heute, was das Thema angeht, schon ganz schön vorangekommen. Das war heute auf jeden Fall ein neuer Aspekt, der beleuchtet worden ist. Ich möchte Ihnen im Namen des Ausschusses sehr herzlich danken. Ich bedanke mich auch bei der Senatsverwaltung für die Beantwortung unserer Fragen und die Statements. Dann entlasse ich Sie heute, Herr Nadolski und Herr Töpfer. Ich nehme an, wir werden sicherlich auch noch an anderer Stelle Gelegenheit zur Diskussion haben, hier im Ausschuss, aber auch außerhalb dessen natürlich.

[Lüftungspause von 10.59 bis 11.17 Uhr]

Punkt 3 der Tagesordnung

- | | | |
|----|---|-------------------------------|
| a) | Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
Mehr Radverkehr in Berlin: Wie geht es weiter mit Radverkehrsplan und Radverkehrsnetz?
(auf Antrag der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion Die Linke) | 0028
Mobil |
| b) | Vorlage – zur Kenntnisnahme – gemäß Artikel 64 Absatz 3 der Verfassung von Berlin
Drucksache 19/0057
Radverkehrsplan des Landes Berlin VO-Nr. 19/013
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, der Fraktion der CDU und der Fraktion Die Linke) | 0001
Mobil |

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 4 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.