

**19. Wahlperiode**

**Schriftliche Anfrage**

**der Abgeordneten Kristian Ronneburg (LINKE)**

vom 29. August 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 30. August 2022)

zum Thema:

**„Geschäftsmodell“ von Uber**

und **Antwort** vom 08. September 2022 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 09. Sep. 2022)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

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. 19/13050**  
**vom 29. August 2022**  
**über „Geschäftsmodell“ von Uber**

---

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 Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) um Stellungnahme gebeten, die bei der nachfolgenden Beantwortung berücksichtigt ist.

Frage 1:

Welche konkreten Schritte hat der Senat unternommen, um den Marktanteil für den App-vermittelten Mietwagenverkehr im Gelegenheitsverkehr in Berlin (vgl. § 49 Abs. 4 S. 7 PBefG) zu ermitteln?

Frage 7:

Inwieweit beabsichtigt der Senat, die mit der PBefG-Novelle geschaffenen Steuerungselemente für den Mietwagenverkehr (Mindesttarife für Mietwagen, Kontingentierung von Mietwagen, räumliche und zeitliche Einschränkungen des Bediengebiets) zu nutzen, um einen wettbewerbsfähigen Taximarkt zu erhalten und wann ist ggf. mit entsprechenden Maßnahmen zu rechnen?

Antwort zu 1 und 7:

Die Fragen 1 und 7 werden wegen Ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Der Senat beabsichtigt, die mit der PBefG-Novelle geschaffenen kommunalen Steuerungselemente zu nutzen. Der Senat hat wegen des absehbaren Klärungsbedarfs zu den durch die PBefG-Novelle aufgeworfenen Themen anwaltliche und verkehrswirtschaftliche

Beratung nach Zustimmung durch den Hauptausschuss zur Vorlage Rote Nummer 18/3616 beauftragt. In Ergänzung des Auftrags sollte daher auch der Anteil des per App vermittelten Mietwagenverkehrs am Fahraufkommen im Gelegenheitsverkehr und die Durchführung der entsprechenden Erhebungen untersucht werden. Der Beratungsprozess, welche Maßnahmen in welcher Ausgestaltung wirksam und angemessen wären, ist noch nicht abgeschlossen.

Frage 2:

Der Senat hat vor einigen Monaten Mobilitätsdienstleister im Gelegenheitsverkehr aufgefordert, Auskunft über Mobilitätsdaten (wie beispielsweise die Anzahl der angeschlossenen Unternehmen und das Auftragsvolumen) bekannt zu geben. Welche Erkenntnisse konnte der Senat bis dato dadurch gewinnen?

Antwort zu 2:

Die Anfragen bei den Mobilitätsdienstleistern erfolgten im Kontext der vorgenannten gutachterlichen Beratung. Der verwaltungsinterne Auswertungs- und Entscheidungsprozess ist bei dieser Materie sehr aufwändig und noch nicht abgeschlossen.

Frage 3:

Bislang hat sich Uber geweigert, diese Mobilitätsdaten zu übermitteln. Welche Schritte gedenkt der Senat zu unternehmen, um an diese Mobilitätsdaten von Uber zu gelangen?

Antwort zu 3:

Siehe Antwort zu 2. Klarstellend ist darauf hinzuweisen, dass diese Mobilitätsdaten nicht unter die nach § 3 a PBefG zu liefernden Daten gemäß Mobilitätsdatenverordnung fallen.

Frage 4 a:

Inwieweit ist dem Senat bekannt, dass Uber und dort angeschlossene Sub-Unternehmen nur Fahrten mit Fahrgästen (sog. Besetzt-Fahrten) als vergütungspflichtige Arbeitszeit des Fahrpersonals erfassen, während die Anfahrten zu den Fahrgästen, die Rückfahrten zum Betriebssitz und die Wartezeit zwischen den einzelnen Aufträgen nicht als vergütungspflichtige Arbeitszeit erfasst wird? Inwieweit sieht der Senat in dieser Praxis eine Umgehung des Mindestlohns?

Sind dem Senat oder ihm nachgeordneten Behörden in diesem Zusammenhang Überprüfungen und/oder Ermittlungsverfahren gegen Uber und/oder Sub-Unternehmen von Uber bekannt?

Antwort zu 4 a:

Die Betreiber der jeweiligen Apps (Uber, Bolt, FreeNow) beschäftigen selbst kein Fahrpersonal. Diese arbeitsrechtlichen Fragen betreffen somit nicht unmittelbar die Vermittlungsdienste (insbesondere Uber, Bolt, FreeNow), sondern das Innenverhältnis zwischen dem einzelnen Mietwagenunternehmen und dessen Angestellten.

Die angesprochene Praxis ist dem Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) bereits im Rahmen von Betriebsprüfungen bei Mietwagenunternehmen aufgefallen. Derartige Tatsachen können dazu führen, dass hieraus eine persönliche Unzuverlässigkeit der Unternehmerin/ des Unternehmers abgeleitet wird und deshalb eine bestehende Genehmigung widerrufen oder eine beantragte Genehmigung nicht erteilt wird.

Frage 4 b:

Was unternimmt der Senat, bzw. das ihm nachgeordnete Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) konkret, um sicherzustellen, dass Uber und die dort angeschlossenen Sub-Unternehmen sich an die gesetzlichen Rahmenbedingungen halten (z.B. Auftragseingang nur am Betriebsitz oder in der Wohnung des Unternehmers, Rückkehrpflicht zum Betriebsitz für Mietwagen ohne Beförderungsauftrag, Einhaltung des Mindestlohns für angestelltes Fahrpersonal, vollständige und nicht manipulierbare Erfassung der Umsätze) und das Taxigewerbe in Berlin nicht benachteiligt wird?

Antwort zu 4 b:

Das LABO als Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde für den gewerblichen Personen- und Güterkraftverkehr führt bei allen Verkehrsarten anlassbezogene Betriebsprüfungen durch, bei denen die gesetzlich vorgeschriebenen Aufzeichnungen auf etwaige Unregelmäßigkeiten überprüft werden. Daneben werden vor Erteilung oder Erneuerung einer Genehmigung regelmäßig auch Betriebsitzbesichtigungen durchgeführt, um zu prüfen, ob die Voraussetzungen zur Erfüllung aller gesetzlichen Vorschriften gegeben sind.

Durch die Polizei werden im Rahmen allgemeiner Verkehrskontrollen auch Taxen und Mietwagen kontrolliert. Mehrmals im Jahr finden darüber hinaus auch Schwerpunktkontrollen unter Einbeziehung des LABO und anderer Dienststellen (z.B. Hauptzollamt) statt, bei denen ausschließlich Taxen und Mietwagen kontrolliert werden.

Festgestellte Verstöße werden in der Regel im Rahmen von Ordnungswidrigkeitsverfahren geahndet, können in besonderen Einzelfällen aber auch zu Verwaltungsverfahren zum Widerruf einer Genehmigung führen. Auch hier ist festzustellen, dass die Einhaltung aller gesetzlichen Pflichten die jeweiligen Mietwagenunternehmerinnen bzw. -unternehmer betrifft und nicht die Vermittlungsdienste.

Frage 5:

Wie wurden, bzw. werden potenzielle Verstöße gegen das Personenbeförderungsgesetz im Mietwagenverkehr kontrolliert und festgestellte Verstöße verfolgt und ggf. geahndet? Wie viele Betriebsprüfungen nach §§ 54, 54 a PBefG bzw. nach § 193 AO wurden bei Mietwagenbetrieben in Berlin im Zeitraum vom 01.01.2019 bis heute durchgeführt und welche Erkenntnisse hat der Senat daraus gewonnen?

Antwort zu 5:

Bezüglich des ersten Teils der Frage wird zur Vermeidung von Doppelungen auf die Antwort zur zweiten Frage Nr. 4 b) verwiesen.

Ordnungswidrigkeitsverfahren wurden wie folgt durchgeführt:

Zeitraum	OWi gesamt	OWi Mietwagen
01/2020 - 12/2020	638	451
01/2021 - 12/2021	364	103
01/2022 - 07/2022	607	315

Die niedrigen Zahlen im Jahr 2021 erklären sich damit, dass aufgrund der Covid19-Pandemie zum einen das Verkehrsaufkommen zurückgegangen war, aber auch Verkehrskontrollen nur sehr eingeschränkt durchgeführt werden konnten.

Im nachfolgenden Umfang wurden Genehmigungen für Mietwagenunternehmen widerrufen:

Zeitraum	Unternehmen	Fahrzeuge
01/2021 - 12/2021	42	732
01/2022 - 07/2022	49	788

Ein Großteil der Widerrufe erfolgte im Zusammenhang mit der Vergabe der Ordnungsnummern, die mit Inkrafttreten der PBefG-Novelle im August 2021 analog zu den Taxen auch bei den Mietwagen eingeführt wurden. Da hierbei jedes Unternehmen überprüft werden musste, wurden auch Verstöße gegen personenbeförderungsrechtliche Vorschriften festgestellt. Dies hat zu entsprechenden Verfahren geführt.

Im angefragten Zeitraum wurden durch das LABO Berlin folgende Betriebsprüfungen bei Mietwagenunternehmen durchgeführt:

Zeitraum	Unternehmen	Fahrzeuge
01/2019 - 12/2019	4	147
01/2020 - 12/2020	9	235
01/2021 - 12/2021	32	128
01/2022 - 07/2022	37	147

Der Anstieg der durchgeführten Betriebsprüfungen bei den Mietwagenunternehmen resultiert aus einer Anfang 2021 vorgenommenen Veränderung der personellen und zeitlichen Ressourcenverteilung innerhalb des zuständigen Sachgebietes. Eine Aufstockung der Ressourcen war damit jedoch nicht verbunden.

Bei fast allen Betriebsprüfungen bezüglich sämtlicher Verkehrsformen (Taxen, Mietwagen, Krankentransporte usw.) werden kleinere und größere Unregelmäßigkeiten festgestellt und entsprechend weiterverfolgt.

Frage 6:

Das neue PBefG sieht in § 3a die Verpflichtung von Unternehmen und Vermittlern zur Übermittlung von Mobilitätsdaten vor. Seit dem 01.01.2022 müssen statische Mobilitätsdaten übermittelt werden und ab dem 01.07.2022 müssen dynamische Mobilitätsdaten übermittelt werden.

Hat der Senat oder ihm nachgeordnete Behörden das Datenportal bereits genutzt, um Erkenntnisse aus den übermittelten Daten für den Berliner Gelegenheitsverkehrsmarkt zu erlangen? Hat der Senat oder ihm nachgeordnete Behörden überprüft, ob die verpflichteten Unternehmen und Vermittler der Datenübermittlungspflicht nachkommen?

Hat der Senat oder eine ihm nachgeordnete Behörde bereits Vorkehrungen dazu getroffen (oder ist das konkret beabsichtigt), um mithilfe der übermittelten dynamischen Daten die Überprüfung der Einhaltung von Rückkehrpflichten für Mietwagen zu ermöglichen?

Antwort zu 6:

Behörden können zwar grundsätzlich bereits einen Datenabruf aus dem Mobilitätsdatenmarkt bzw. der nun als Folgeeinrichtung noch im Aufbau befindlichen Mobilithek beantragen, deren genaue Modalitäten sind allerdings noch offen. Der Senat wird hierzu noch weitere Abstimmungen zwischen Bund und Ländern initiieren, um Datenlieferpflichten auch überprüfen zu können und sicherzustellen, dass die Daten geeignet sind, den vom Gesetzgeber ebenfalls bezweckten Nutzen einer behördlichen Kontrolle erfüllen zu können.

Frage 8:

Ist den oben angegebenen Fragen und den dazu erteilten Antworten aus Sicht des Senats noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 8:

Nein.

Berlin, den 08.09.2022

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz