

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tino Schopf (SPD)

vom 16. August 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 29. August 2023)

zum Thema:

Konzessionierung im Berliner Mietwagengewerbe (III)

– Zweite Nachfrage zur Schriftlichen Anfrage 19/15 905 sowie 19/16179

und **Antwort** vom 12. September 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 18. Sep. 2023)

Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Herrn Abgeordneten Tino Schopf (SPD)
über
die Präsidentin des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/16517

vom 16.08.2023

über Konzessionierung im Berliner Mietwagengewerbe (III)

– Zweite Nachfrage zur Schriftlichen Anfrage 19/15 905 sowie 19/16179

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.

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Mit ausdrücklichem Verweis auf die Verfassung von Berlin (Abschnitt III, Artikel 45) frage ich den Senat erneut und bitte um vollständige, stichhaltige und wahrheitsgemäße Beantwortung:

Frage 1:

Welche konkreten Definitionen legt das LABO für folgende Begrifflichkeiten zugrunde?

- a. einzelfallbezogene Prüfung
- b. Einzelfallprüfung
- c. Stichprobenprüfung
- d. regelmäßige Kontrolle

Antwort zu 1:

a. und b.

Bei einer Einzelfallprüfung oder einzelfallbezogenen Prüfung vollzieht der Sachbearbeitende einzelne Sachverhalte nach, um ihre Ordnungsmäßigkeit beurteilen zu können. Als Ergebnis werden Beanstandungen und andere Feststellungen der untersuchten Einzelfälle dokumentiert und auf dieser Grundlage ggf. weitere Verfahrensschritte festgelegt. Diese Art der Prüfung berücksichtigt stets die Umstände und Besonderheiten des Einzelfalls, also z.B. Größe des Unternehmens, evtl. bereits festgestellte Sachverhalte, ggf. mit der Genehmigung erteilte Auflagen.

c.

Die Stichprobenprüfung ist eine Form einer Prüfung, bei der nur eine Auswahl von Prüfungsobjekten (Stichprobenelemente) aus der Menge des Prüfungskomplexes (Grundgesamtheit) geprüft wird. Das Gesamturteil wird durch einen Schluss von dem Zustand der geprüften Prüfungsobjekte der Stichprobe auf den wahrscheinlichen Zustand sämtlicher Ist-Objekte des Prüfungskomplexes gewonnen. Eine Stichprobenprüfung ist immer dann vorzunehmen, wenn eine vollständige Prüfung aufgrund der Vielzahl gleichartiger Prüfungsobjekte nicht durchführbar oder nicht erforderlich ist.

d.

Regelmäßige Kontrollen sind Kontrollen, die aufgrund definierter Vorgaben in einem bestimmten zeitlichen Abstand oder aus einem vorgegebenen Sachgrund durchgeführt werden. Durch die Vorgaben wird sichergestellt, dass alle gleichgelagerten Fälle im Hinblick auf ihre Überprüfung grundsätzlich gleichbehandelt werden. Auch regelmäßige Kontrollen werden einzelfallbezogen durchgeführt und können je nach Sachverhalt auch eine Stichprobenprüfung umfassen.

Frage 2:

Wie kann das LABO im Bereich der Konzessionierung im Mietwagengewerbe adäquat und zielführend arbeiten, wenn in so gut wie keinem Bereich statistische Daten erhoben werden bzw. entsprechende Auswertungen angefertigt werden?

Antwort zu 2:

Das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten (LABO) erhebt eine Reihe von Daten, um die mengenmäßige Verteilung der Aufgaben zu ermitteln. Hierzu gehören z.B. die Anzahl der konzessionierten Unternehmen und Fahrzeuge, die Anzahl eingegangener Anträge usw. Auf der Basis dieser Daten erfolgt insbesondere die personelle Ressourcensteuerung, um die

ordnungsgemäße Aufgabenerledigung sicherzustellen. Dabei gilt ein besonderes Augenmerk der Antragsbearbeitung, da die Genehmigungsbehörde gemäß § 15 Abs. 1 S. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) grundsätzlich innerhalb von 3 Monaten über einen Antrag zu entscheiden hat. Trifft sie in dieser Frist keine Entscheidung, gilt eine Genehmigung als erteilt (§ 15 Abs. 1 S. 5 PBefG).

Neben diesen rein quantitativen Feststellungen erfolgt eine ständige inhaltliche Überprüfung der anfallenden Aufgaben. Hier fließen sämtliche Sachfeststellungen aus den Arbeitsbereichen Antragsbearbeitung, Betriebsprüfung und Kontrollen ebenso ein wie Informationen anderer Behörden, Entscheidungen von Gerichten usw. Mit dieser Art der Qualitätssicherung können Entwicklungen frühzeitig erkannt und ggf. Maßnahmen entwickelt werden, um etwaigen Fehlentwicklungen entgegenzuwirken.

Frage 3:

Der Antwort 1.) und 2.) der Drs. 19/15905 ist zu entnehmen, dass das LABO einzelfallbezogen prüft, ob die Angaben in den eingereichten Unterlagen schlüssig und nachvollziehbar sind. Inwieweit wird hierbei ermittelt, ob die Angaben der Antragsteller einer rechnerischen und inhaltlichen Überprüfung sowie einem Abgleich mit Daten (z.B. der Krankenkassen, Berufsgenossenschaften und Rentenversicherungen) standhalten?

Antwort zu 3:

Die eingereichten Unterlagen werden nach Auskunft des LABO inhaltlich auf offensichtliche Fehler und mangelnde Plausibilitäten geprüft.

Gemäß § 1 Abs. 3 Berufszugangsverordnung für den Straßenpersonenverkehr (PBZugV) werden von verschiedenen öffentlichen Stellen Unbedenklichkeitsbescheinigungen angefordert. Diese enthalten keine für den Abgleich der von den Antragsstellenden eingereichten Unterlagen geeigneten Daten.

Frage 4:

Wie viele nicht mit dem Personenbeförderungsgesetz konforme und damit nicht genehmigungsfähige Verkehre wurden in den letzten sechs Jahren von der Genehmigungsbehörde durch Versagung des Antrages / Untersagung des Verkehrs unterbunden? (Aufstellung nach Jahren sowie Anzahl der Widerrufe der Genehmigungen und Anzahl der Versagungen des Antrages sowie nach Verkehrsarten (Taxi, Mietwagen, Krankentransport) erbeten.)

Antwort zu 4:

| Jahr | Vorgang | Taxen | Mietwagen | Krankentransportwagen |
|-----------------|-------------|-------|-----------|-----------------------|
| 2018 | Anträge | 958 | 384 | 35 |
| | Versagungen | 9 | | |
| | Widerrufe | 2 | | |
| 2019 | Anträge | 803 | 388 | 50 |
| | Versagungen | 13 | | |
| | Widerrufe | 17 | | |
| 2020 | Anträge | 530 | 335 | 27 |
| | Versagungen | 21 | | |
| | Widerrufe | 5 | | |
| 2021 | Anträge | 485 | 276 | 28 |
| | Versagungen | 12 | | |
| | Widerrufe | 52 | | |
| 2022 | Anträge | 494 | 421 | 30 |
| | Versagungen | 24 | | |
| | Widerrufe | 64 | | |
| 2023 (bis Juli) | Anträge | 315 | 247 | 13 |
| | Versagungen | 7 | 15 | 0 |
| | Widerrufe | 13 | 16 | 0 |

Die Anzahl der Versagungen und Widerrufe werden seit 2023 nach Verkehrsarten getrennt erfasst.

Frage 5:

Welche Feststellungen lagen den Widerrufen und Versagungen i.S. von Frage 4.) zugrunde?

Antwort zu 5:

Die Versagung oder ein Widerruf erfolgt, wenn die Genehmigungsvoraussetzungen nach § 13 PBefG nicht bzw. nicht mehr erfüllt sind.

Frage 6:

Unternehmen denen erstmalig eine Genehmigung erteilt wird, übermitteln dem LABO nach einem halben Jahr ihre Betriebsunterlagen. Darüber hinaus sind seit dem 1. Dezember 2020 dem LABO sechs Monate nach der ersten Fahrzeugkonzessionierung ohne Aufforderung die Beförderungsaufträge zur Überprüfung vorzulegen.

a. Wie viele Unternehmen waren davon seit 2017 bzw. 2020 betroffen?

b. Wie viele Unternehmen sind dieser Verpflichtung in dieser Zeit nicht nachgekommen und in wie vielen Fällen führte diese Pflichtverletzung zum Widerruf der Genehmigung? (Aufstellung nach Jahren und Verkehrsarten erbeten.)

Antwort zu 6:

Eine statistische Erhebung von Daten im Sinne der Fragestellung zu a. und b. erfolgt nicht. Mit Einführung des neuen IT-Fachverfahrens wird eine automatisierte erweiterte Auswertungsmöglichkeit der erfassten Daten möglich sein.

Die Nichteinreichung von Unterlagen stellt einen Verstoß des Unternehmers gegen seine Auskunfts- und Mitwirkungspflichten nach §§ 54 und 54a PBefG dar, sowie einen Verstoß gegen Auflagen seines Genehmigungsbescheides und somit um Ordnungswidrigkeiten gemäß § 61 PBefG. Ein Widerruf erfolgt unter Berücksichtigung aller Gesamtumstände des jeweiligen Einzelfalls, in die sämtliche Erkenntnisse über das Unternehmen einschließlich einer etwaigen persönlichen Unzuverlässigkeit einfließen.

Frage 7:

Wie nutzt das LABO die Auflage für Mietwagen, Beförderungsaufträge vorzulegen, um Verstöße gegen die Rückkehrpflicht zu erkennen? Inwieweit und in welcher Anzahl wurden hierbei seit 2017 Verstöße nachgewiesen? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)

Antwort zu 7:

Die eingereichten Beförderungsaufträge werden zur Überprüfung der Einhaltung der Rückkehrpflicht herangezogen, in der Regel stichprobenartig. Eine statistische Erhebung von Daten im Sinne der Fragestellung erfolgt nicht.

Frage 8:

Durch das LABO wird bei Unternehmen mit mehr als einem Fahrzeug das Vorhandensein geeigneter Aufenthaltsmöglichkeiten für Fahrer:innen am Betriebssitz gefordert. Ferner müssen am Betriebssitz oder in unmittelbarer Nähe des Unternehmens Stellplätze entsprechend der vorhandenen Fahrzeuge zur Verfügung gestellt werden. Betriebsbesichtigungen sind nach Auskunft des LABO regelmäßig Bestandteil der Antragsprüfung.

- a. In wie vielen Fällen erfolgte in den letzten sechs Jahren eine Ortsbesichtigung im Rahmen der Antragsprüfung?
- b. In wie vielen Fällen gab es bei derartigen Ortsbesichtigungen Beanstandungen?
- c. Wie konkret prüft das LABO die Nachweise bzgl. der angegebenen Stellplätze auf Plausibilität? Inwieweit kann das LABO auf diese Weise eine Mehrfachvermietung von Stellplätzen zuverlässig ausschließen? (Aufstellung nach Jahren und Verkehrsarten erbeten.)

Frage 14:

Wie viele Betriebssitzkontrollen haben in den letzten sechs Jahren bei den Verkehrsarten Taxi, Mietwagen und Krankentransporte stattgefunden? (Aufstellung nach Jahren und Verkehrsarten erbeten.)

Antwort zu 8 und 14:

Die Fragen 8 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Überprüfung des Betriebssitzes im Hinblick auf die vorhandenen Räumlichkeiten und die Stellplätze ist Bestandteil einer jeden Antragsprüfung. Es liegt im Ermessen der Sachbearbeitenden, ob hierfür eine persönliche Inaugenscheinnahme erforderlich ist, oder ob sich aus den vorliegenden Unterlagen alle erforderlichen Erkenntnisse ergeben. Die Zahl der Betriebssitzkontrollen wird statistisch nicht erfasst. Wird festgestellt, dass eine Adresse von mehreren Unternehmen als Betriebssitz genutzt wird, erfolgt in der Regel eine Nachfrage bei der/dem Vermietenden und/oder eine Ortsbesichtigung.

Frage 9:

Warum erfolgt die Prüfung der Rückkehrpflicht nur „stichprobenartig bzw. gezielt bei offensichtlichen Unstimmigkeiten“, wenn sie Wirksamkeit zeigen soll? (Vgl. hierzu Antwort auf die Fragen 5.) und 11.) in Drs. 19/16179.)

Antwort zu 9:

Die Aufzeichnungen der Beförderungsaufträge können je nach Größe des Unternehmens und des Prüfzeitraums mehrere 100.000 Datensätze enthalten. Eine vollständige Prüfung ist daher nicht in allen Fällen möglich. Die stichprobeweise Prüfung hat sich jedoch als sehr effektiv erwiesen, um grundlegende Missstände in einem Unternehmen aufzudecken. Die auf diese Weise festgestellten Verstöße führten bereits zu Widerrufsbescheiden, die auch vom Verwaltungsgericht bestätigt wurden.

Frage 10:

Welche konkrete Auswertung führt das LABO mit denen bei ihnen im Rahmen einer Betriebsprüfung eingereichten Geschäftsunterlagen (i.S. der Fragestellung zu 6.) in Drs. 19/16179) durch und mit welchen Referenzwerten bzw. -unterlagen welcher anderen Institutionen (z.B. Einzugsstellen, etc.) werden diese abgeglichen?

Antwort zu 10:

Überprüft werden insbesondere:

- etwaige Verstöße gegen die Rückkehrpflicht,
- Arbeitszeiten des Fahrpersonals im Hinblick auf die gesetzlichen Vorschriften sowie im Vergleich zu den Vereinbarungen in den Arbeitsverträgen,
- resultierend aus den Arbeitszeiten evtl. Feststellungen zur Entlohnung (Mindestlohn, ordnungsgemäße Bezahlung gemäß Arbeitsvertrag usw.).

Frage 11:

Versichert das LABO im Rahmen dieser Anfrage ausdrücklich, dass es „für Betriebsprüfungen keine nach Taxi-, Mietwagen- und Krankentransport-Unternehmen getrennte Statistik“ führt, „sodass nur die Gesamtzahlen für diese Verkehrsarten genannt werden können“? (Vgl. hierzu Antwort auf Frage 13.) und 14.) in Drs. 19/16179.)

Antwort zu 11:

Es wird auf die Beantwortung der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/13050, Frage 13 und im Übrigen auf die hiesige Antwort 6 verwiesen.

Frage 12:

Sofern Frage 11.) verneint wird: Wie viele Betriebsprüfungen fanden in den letzten sechs Jahren bei den Verkehrsarten Taxi, Mietwagen und Krankentransporte statt? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)

Antwort zu 12:

Entfällt.

Frage 13:

Wie ist es zu erklären, dass im laufenden Jahr bisher erst 25 Betriebsprüfungen durchgeführt worden sind? (Vgl. hierzu Antwort auf Frage 13.) und 14.) in Drs. 19/16179.)

Antwort zu 13:

Die Anzahl der durchgeführten Betriebsprüfungen ist abhängig von den zur Verfügung stehenden personellen Ressourcen. Auf die Antwort zu Frage 2 hinsichtlich des Vorrangs der Antragsbearbeitung wird verwiesen.

Frage 15:

Wie viele LABO-Verkehrskontrollen haben in den letzten sechs Jahren stattgefunden und wie viele davon gemeinsam mit Polizei Berlin, FKS und HZA? (Aufstellung nach Jahren und Verkehrsarten erbeten.)

Antwort zu 15:

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 29 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/16179 verwiesen.

Frage 16:

Wie viele und welche Verstöße sowie Unregelmäßigkeiten wurden in den letzten sechs Jahren bei Betriebsprüfungen, Verkehrskontrollen und Betriebssitzkontrollen festgestellt? (Aufstellung nach Jahren und Verkehrsarten erbeten.)

Frage 17:

Wie viele OWi-Verfahren wurden in den letzten sechs Jahren nach Verkehrskontrollen eingeleitet? (Aufstellung nach Jahren und Verkehrsarten erbeten.)

Frage 18:

Wie viele OWi-Verfahren wurden in den letzten sechs Jahren nach Betriebsprüfungen eingeleitet und in wie vielen Fällen erfolgte ein Widerruf/Versagung der Genehmigung? (Aufstellung nach Jahren und Verkehrsarten erbeten.)

Antwort zu 16 bis 18:

Eine statistische Erhebung von Daten im Sinne der Fragestellung erfolgt nicht.

Frage 19:

Welche Ergebnisse hat die VKS des HZA Berlin im Rahmen ihrer Zuständigkeit nach § 2 SchwarzArbG in den letzten sechs Jahren im Personenbeförderungsgewerbe zu folgenden Punkten erzielt:

- a. Prüfungen von Arbeitgebern
- b. Eingeleitete Ermittlungsverfahren wegen Straftaten
- c. Abgeschlossene Ermittlungsverfahren wegen Straftaten
- d. Summe der Geldstrafen aus Urteilen und Strafbefehlen
- e. Summe der erwirkten Freiheitsstrafen
- f. Eingeleitete Ermittlungsverfahren wegen OWi
- g. Abgeschlossene Ermittlungsverfahren wegen OWi
- h. Summe der festgesetzten Geldbußen, Verwarnungsgelder, Einziehungs- und Verfallbeträge
- i. Schadenssumme im Rahmen der straf- und bußgeldrechtlichen Ermittlungen

Antwort zu 19:

Über die statistischen Ergebnisse der Arbeit der Finanzkontrolle Schwarzarbeit der Bundeszollverwaltung liegen dem Senat keine Erkenntnisse vor.

Frage 20:

Inwieweit wird die bisherige Fahrerlaubnis zur Personenbeförderung (P-Schein) in Zukunft gegen fälschungssichere Kartenausweise ausgetauscht werden und welche Zeitschiene ist für diese Umstellung vorgesehen?

Antwort zu 20:

Die Überführung des Führerscheins zur Fahrgastbeförderung in ein Kartendokument ist in den vergangenen Jahren auf Fachebene von Bund und Ländern beraten worden. Konkrete Vorhaben zur Umsetzung oder eine Zeitschiene für eine Umstellung sind dem Senat aktuell nicht bekannt.

Frage 21:

Inwieweit haben die Polizei Berlin und andere Behörden die Möglichkeit in Echtzeit und 24/7 die erforderlichen Informationen zu P-Scheinen abzurufen und deren Gültigkeit und Echtheit zu prüfen?

Antwort zu 21:

Berechtigte Dienstkräfte der Polizei Berlin können über das Zentrale Verkehrsinformationssystem (ZEVIS) aktuelle Daten einer Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung („P-Schein“) abrufen. Auch die Fahrerlaubnisbehörde des LABO kann über einen Online-Zugang jederzeit alle erforderlichen Abfragen beim zentralen Fahrerlaubnisregister vornehmen. Für andere Behörden besteht bezüglich der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung mangels Zuständigkeit keine Möglichkeit Daten abzurufen.

Frage 22:

Inwieweit wird bei den Kontrollen das Mitführen des Sozialversicherungsausweises geprüft und wie viele Beanstandungen hat es hierbei in den letzten sechs Jahren? (Aufstellung nach Jahren und Verkehrsarten erbeten.)

Antwort zu 22:

Das LABO hat kein Recht, den Sozialversicherungsausweis zu prüfen; dies ist den zuständigen Behörden vorbehalten.

Frage 23:

Aus welchen Gründen übermittelt das LABO die Taxi- und Mietwagenstatistiken als Ausdruck der Fachsoftware und nicht als Datenbankauszug, der mit üblichen Werkzeugen (wie z.B. Microsoft Excel) ausgewertet werden kann?

Frage 24:

Aus welchen Gründen pflegt das LABO aktuelle Taxi- und Mietwagenstatistiken nicht in das Datenportal „Berlin Open Data“ ein?

Antwort zu 23 und 24:

Die Fragen 23 und 24 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Bei der monatlich aktualisierten und auf der Internetseite des LABO veröffentlichten Aufstellung handelt es sich um einen Auszug aus einem IT-Fachverfahren als Service für interessierte Personen und das Gelegenheitsverkehrsgewerbe. Das Datenportal „Berlin Open Data“ soll dagegen auswertbare Daten zur Verfügung stellen, deren Veröffentlichung für Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft wichtig wäre, insbesondere für die Entwicklung neuer Anwendungen, Dienstleistungen und Produkte für viele Startups in unserer Stadt.

Frage 25:

Wie hat sich die Anzahl der in Berlin konzessionierten Taxen und Taxiunternehmen sowie Mietwagen und Mietwagenunternehmen in den letzten sechs Jahren bis heute (i.S. der Fragestellung zu 32.) in Drs. 19/16179) entwickelt? (Aufstellung nach Jahren sowie jeweils mit Stand zum 31.12. erbeten. Der Hinweis, dass Daten „nicht erfasst“ würden, ist unzutreffend.)

Antwort zu 25:

| Jahr (30.06.) | Taxen | | Mietwagen | |
|------------------|-------------|-----------|-------------|-----------|
| | Unternehmen | Fahrzeuge | Unternehmen | Fahrzeuge |
| 2018 | 3260 | 8094 | 436 | 1853 |
| 2019 | 3097 | 8135 | 579 | 2677 |
| 2020 | 2708 | 7404 | 667 | 4013 |
| 2021 | 2325 | 6403 | 693 | 4611 |
| 2022 | 2093 | 5685 | 662 | 4025 |
| 2023 | 1861 | 5523 | 718 | 4437 |

Die Frage 32 in der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/16179 wurde auf der Grundlage automatisiert abrufbarer Jahreswerte beantwortet. Anlässlich der erneuten Anfrage hat das LABO die bisher fehlenden Summenwerte aus den vergangenen Jahren nun händisch ermittelt und nachgetragen. Für die bereits vorhandene Aufstellung wurde dabei der Stichtag 30.06. beibehalten, da ansonsten nicht die Entwicklung bis zum Jahr 2023 dargestellt würde.

Frage 26:

Welche konkreten Informationen, Daten, etc. werden gemäß der Ankündigung in der Pressemitteilung vom 14. August 2023 zwischen den Vermittlungsdiensten und dem LABO ausgetauscht und durch das LABO überprüft?

Frage 27:

Welche Unterstützungsleistungen bietet der Senat ab sofort, um die gravierenden Lücken, die das Einreichen von gefälschten Unterlagen im Registrierungsprozess bei den Vermittlungsdiensten ermöglichen, zu schließen? Welche eigenen Schutzmaßnahmen und Kontrollmechanismen wird das LABO ergreifen und inwieweit werden bisherige Standardprozesse/die bisherige Arbeitsweise evaluiert, hinterfragt und angepasst?

Antwort zu 26 und 27:

Die Fragen 26 und 27 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet. Die Vereinbarung beinhaltet die Überprüfung von Unternehmen und Fahrzeugen, die sich neu bei einem der Vermittlungsdienste Uber, Bolt und FreeNow für die Vermittlung von Mietwagenfahrten registriert haben. Die Vermittlungsdienste erhalten die Rückmeldung, ob für diese Unternehmen und/oder Fahrzeuge eine gültige Genehmigung nach dem PBefG vorliegt. Außerdem wurden Mitarbeitende der Vermittlungsdienste zu den Unterlagen und etwaigen Fälschungsmerkmalen geschult.

Das LABO hat zudem eigene Maßnahmen getroffen, um Fälschungen zu erschweren bzw. Fälschungen bei etwaigen Überprüfungen leichter erkennbar zu machen.

Frage 28:

Wie ist es mit dem Selbstverständnis des LABO als Verkehrsgewerbeaufsicht zu vereinbaren, dass es sich an der regelmäßigen Kontrolle von Taxen und Mietwagen im Straßenverkehr lediglich „beteiligen“ will (Vgl. Pressemitteilung vom 14. August 2023), nicht aber seiner originären und proaktiven Pflicht als kontrollierende Instanz nachkommt?

Antwort zu 28:

Hierzu wird auf die Antwort zu Frage 29 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/16179 verwiesen.

Frage 29:

Ist es zutreffend, dass das LABO trotz originärer Zuständigkeit im Land Berlin zu folgenden Punkten ausdrücklich keine Aussage treffen kann?

- a. Anzahl der Unternehmen, die in den letzten sechs Jahren verpflichtet waren, ihre Geschäftsunterlagen (insbesondere Beförderungsaufträge) nach Ersterteilung der Konzession (i.S. der Antwort auf 4.) und 5.) in Drs. 19/15 905) zur Prüfung zu übersenden und wie viele Unternehmen sind dieser Pflicht nachgekommen bzw. nicht nachgekommen sind.
- b. Summe der Fälle in den letzten sechs Jahren, in denen das LABO Vorgänge zur weiteren Prüfung an den Zoll übermittelt hat. (Vgl. Antwort auf Frage 8.) in Drs. 19/16179.)
- c. Summe der Überprüfungen am Betriebssitz in den letzten sechs Jahren sowie die Ergebnisse dieser Überprüfungen. (Vgl. Antwort auf Frage 9.) in Drs. 19/16179.)

- d. Anzahl der Unternehmen in den letzten sechs Jahren, bei denen sechs Monate nach Ersterteilung der Konzession überprüft wurde und warum dies lediglich einzelfallbezogen und stichprobenartig geschieht. (Vgl. Antwort auf Frage 10.) in Drs. 19/16179.)
- e. Welche Kriterien im Hinblick auf die Überprüfung des Mietwagengewerbes erfüllt sein müssen, damit anders als bei stichprobenweisen Überprüfungen, eine Einzelfallprüfung durchgeführt wird. (Vgl. Antwort auf Frage 21.) in Drs. 19/16179.)
- f. Summe der anlassbezogenen vollständigen Betriebsprüfungen nach Verkehrsart (hier: im Mietwagengewerbe) in den letzten sechs Jahren. (Vgl. Antwort auf Frage 13.) in Drs. 19/16179.)
- g. Summe der entzogenen Konzessionen im Mietwagengewerbe in den letzten sechs Jahren. (Vgl. Antwort auf Frage 14.) in Drs. 19/16179.)

Antwort zu 29:

a., c. und d.

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 6, 8 und 13 verwiesen.

b.

Ja. Die Bearbeitung von Hinweisen anderer Behörden erfolgt durch die Zollverwaltung nach deren eigenen Kriterien und Schwerpunkten.

e. und f.

Jede Überprüfung eines Unternehmens stellt eine Einzelfallprüfung dar und ist in sich vollständig. Eine stichprobenweise Prüfung einzelner Sachverhalte (siehe auch Antwort zu Frage 1) erfolgt aus Gründen der begrenzten Ressourcen.

g.

Siehe hierzu Antwort zu Frage 4.

Frage 30:

Aus welchen konkreten Gründen gibt das LABO an, trotz offensichtlicher Probleme im und mit dem Mietwagengewerbe die Verkehrsarten Taxi, Mietwagen und Krankentransport in seinen Erhebungen bis heute nicht zu unterscheiden und führt diese in der Antwort auf die Fragen 13,) und 14.) in Drs. 19/16179 gemeinsam in einem Datensatz, der augenscheinlich keine Auswertung nach Verkehrsart zulässt?

Antwort zu 30:

Die einzelnen Verkehrsarten unterscheiden sich in diversen Punkten hinsichtlich Art und Umfang der Probleme und Missstände. Daher unterliegen alle Verkehrsarten der ständigen Kontrolle und Überwachung durch das LABO. Die Konzentration der Ressourcen auf nur eine Verkehrsart entspräche nicht dem Auftrag des LABO, eine ordnungsgemäße Personenbeförderung insgesamt sicherzustellen. Es ist daher unabdingbar, die Maßnahmen vor allem inhaltlich und nicht lediglich zahlenmäßig auf die jeweiligen Besonderheiten abzustimmen.

Frage 31:

Wie viele Überprüfungen von Mietwagen-Unternehmen ergaben sich in den letzten sechs Jahren auf Grundlage von

- einem Wechsel der Geschäftsführung)?
- Anzeigen und Informationen (auch aus eigener Ermittlung)?
- Übermittlung von (anderen) Behörden? (Aufstellung nach Jahren und Auslöser erbeten.)

Antwort zu 31:

Die zu a. bis c. erfragten Daten werden statistisch nicht erfasst. Der Anlass der Überprüfung ist für die Bearbeitung grundsätzlich unerheblich. Jede Art von Anzeige oder Feststellung wird inhaltlich bewertet, um hieraus die erforderlichen Maßnahmen abzuleiten.

Frage 32:

Aus welchen konkreten Gründen sinkt die Zahl der (gemeinsamen) Verkehrskontrollen und der kontrollierten Fahrzeuge seit 2018 kontinuierlich? (Vgl. hierzu Antwort auf Frage 29.) in Drs. 19/16179.)

Antwort zu 32:

Die Anzahl der Kontrollen ist in den Jahren 2020 und 2021 aufgrund der Auswirkungen der Covid19-Pandemie deutlich zurückgegangen. Aus Gründen des Gesundheitsschutzes wurden Zusammenkünfte von Dienstkräften unterschiedlicher Dienststellen sowie sämtliche Kontakte mit Kundinnen und Kunden auf ein Mindestmaß reduziert.

In den Jahren 2022 und 2023 wurden die Kontrollen wieder intensiviert. Im ersten Halbjahr 2023 wurden bereits mehr Kontrollen durchgeführt als im gesamten Jahr 2022. Insoweit ist die Grundannahme der Frage unzutreffend.

Frage 33:

In wie vielen Fällen haben Dienststellen der Polizei Berlin das LABO in den letzten sechs Jahren gebeten, Einsatzkräfte hinsichtlich des Themenbereiches „Taxi/Mietwagen und den Inhalten einer gezielten Fahrzeugkontrolle“ (i.S. von Antwort 33.) in Drs. 19/16179) zu schulen?

Antwort zu 33:

Eine statistische Erhebung von Daten im Sinne der Fragestellung erfolgt weder in der Polizei Berlin noch im LABO.

Frage 34:

Welche konkreten Schulungs- und Trainingsinhalte umfasst das genannte Angebot des LABO an die Dienststellen der Polizei Berlin? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 34:

In den Schulungen und Unterweisungen werden insbesondere folgende Themen behandelt:

- Erfordernis der Genehmigung im gewerblichen Personenverkehr,
- im Rahmen der Genehmigung ausgestellte und vom Fahrpersonal mitzuführende Dokumente und Nachweise,
- Merkmale von Fälschungen,
- gesetzliche Unterschiede zwischen Taxen- und Mietwagenverkehr,
- Möglichkeiten der Informationsbeschaffung.

Frage 35:

Welchen zeitlichen Umfang hat die genannte Schulungs- und Trainingsmaßnahme und durch welche Maßnahme wird das Verständnis der vermittelten Schulungsinhalte überprüft?

Antwort zu 35:

Der zeitliche Umfang wird durch die jeweilige Polizeidienststelle festgelegt. Die inhaltlichen Schwerpunkte werden im Vorfeld zwischen LABO und anfragender Polizeidienststelle abgestimmt.

Frage 36:

Von wem wird das genannte Schulungsmaterial erstellt, evaluiert und weiterentwickelt?

Antwort zu 36:

Das Schulungsmaterial wird vom LABO erstellt und gepflegt.

Frage 37:

In wie vielen Fällen haben Dienststellen der Polizei Berlin genannte Schulungsmaterialien (i.S. von Antwort 33.) in Drs. 19/16179) abgerufen? (Aufstellung nach Jahren erbeten?)

Antwort zu 37:

Eine statistische Erhebung von Daten im Sinne der Fragestellung erfolgt weder in der Polizei Berlin noch im LABO.

Frage 38:

Wie oft und über welche Wege hat das LABO die Dienststellen der Polizei Berlin in den letzten sechs Jahren über sein Schulungsangebot zum Themenbereich „Taxi/Mietwagen und den Inhalten einer gezielten Fahrzeugkontrolle“ sowie die erstellten Schulungsmaterialien informiert? (Aufstellung nach Jahren erbeten.)

Antwort zu 38:

Eine statistische Erhebung von Daten im Sinne der Fragestellung erfolgt weder in der Polizei Berlin, noch im LABO. Die Organisation der entsprechenden Schulungen erfolgt bilateral durch einzelne Dienstbereiche. Nachfragen zu derartigen Schulungen und Unterweisungen ergeben sich in der Regel durch den persönlichen Kontakt zu den einzelnen Dienststellen.

Frage 39:

Ist der Beantwortung meiner Fragen aus Sicht des Sentas noch etwas hinzuzufügen?

Antwort zu 39:

Der Senat und das LABO arbeiten ständig und zielgerichtet an Verbesserungen von Prozessen und Maßnahmen zur Sicherstellung eines ordnungsgemäßen gewerblichen Personenverkehrs in Berlin.

Berlin, den 12.09.2023

In Vertretung
Dr. Claudia Elif Stutz
Senatsverwaltung für
Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt