

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Tino Schopf (SPD)

vom 12. August 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. August 2024)

zum Thema:

**Schein und Sein bei der Bekämpfung illegaler Strukturen im Mietwagen-
gewerbe (III)**

Wird hier der Bock zum Gärtner gemacht?

und **Antwort** vom 2. September 2024 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 6. September 2024)

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. 19/20013

vom 12.08.2024

über Schein und Sein bei der Bekämpfung illegaler Strukturen im Mietwagengewerbe (III)
Wird hier der Bock zum Gärtner gemacht?

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:

In seiner Antwort auf Drs. 19/19798 antwortet der Senat auf 1.), dass eine Aufschlüsselung der erfragten Zahlen nach Vermittlungsplattformen nicht möglich sei, da viele Unternehmen bei mehreren Vermittlungsplattformen registriert seien und dass dies die „Klarheit und Genauigkeit der Daten“ gefährden würde. Wie ist diese Aussage konkret zu verstehen und inwieweit werden etwaige Häufungen bei einzelnen Vermittlungsplattformen beim LABO ansonsten ermittelt?

Antwort zu 1:

Das Hauptanliegen des Senats bei der durchgeführten Bestandsüberprüfung besteht darin, durch die angeführten Kriterien auffällige Unternehmen zu ermitteln und von der Vermittlung auszuschließen. Dabei spielt es für die Beurteilung des jeweiligen Unternehmens und des betreffenden Sachverhalts keine Rolle, ob eine unrechtmäßige Registrierung lediglich bei einer oder bei mehreren Vermittlungsplattformen erfolgt ist.

Die durchgeführte Datenkonsolidierung dient dazu, einen klaren Überblick zu geben, wie viele Mietwagenunternehmen zu beanstanden sind und wie hoch der Anteil dieser Unternehmen im

Verhältnis zu der Gesamtzahl der genehmigten Unternehmen ist, unabhängig davon, auf wie vielen Plattformen die Unregelmäßigkeiten aufgetreten sind.

Frage 2:

In seiner Antwort auf Drs. 19/19798 antwortet der Senat auf 1.), dass unter Kriterium A verschiedene Fallkonstellationen zusammengefasst wurden. Wie viele Unternehmen mit jeweils wie vielen Fahrzeugen

- a. hatten keine Genehmigung beantragt
- b. sind im Antragsverfahren abgelehnt worden
- c. wurden im Antragsverfahren noch nicht beschieden?

Antwort zu 2:

Die Annahme ist falsch. Die genannten Zahlen wurden nicht nachträglich zusammengefasst. Das LABO weist darauf hin, dass das Kriterium „A“ von Anfang an inhaltlich so definiert und in der Bestandsüberprüfung verwendet wurde. Eine weitergehende Differenzierung war nicht erforderlich, da ausschließlich entscheidend war, ob eine Genehmigung irgendwann vorgelegen hat. Alle unter „A“ zusammengefassten Unternehmen besaßen zu keinem Zeitpunkt eine Genehmigung, was sie somit deutlich von den Unternehmen unter den Kriterien „B“ (Genehmigung ausgelaufen) und „C“ (Genehmigung widerrufen) unterscheidet. Entsprechend wurden die Daten nicht differenzierter erhoben.

Frage 3:

In seiner Antwort auf Drs. 19/19798 antwortet der Senat auf 1.), dass unter Kriterium C Unternehmen erfasst wurden, deren Genehmigungen vollstreckbar widerrufen worden sind. Wie verteilen sich diese Unternehmen und Fahrzeuge konkret zahlenmäßig auf die Vermittlungsplattformen Bliq, Bolt, FreeNow und Uber? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 3:

Diese Daten werden statistisch nicht erfasst. Eine Aufschlüsselung nach Vermittlungsplattformen kann daher nicht erfolgen.

Frage 4:

Welches Verfahren wird eingeleitet und was konkret geschieht mit Unternehmen und ihren Fahrzeugen, die bei den Vermittlungsplattformen einen anderen Betriebssitz angegeben haben, als in der Genehmigungsurkunde vermerkt wurde (Kriterium D)? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 4:

Das LABO gibt hierzu an, dass zunächst bei den Vermittlungsplattformen ermittelt wird, wie diese falsche Betriebssitzangabe zustande gekommen ist. Handelt es sich um einen Täuschungsversuch zur Erzielung eines Vorteils, stellt dies die Zuverlässigkeit des Mietwagen-Unternehmens in Frage, so dass ein Widerruf der Genehmigung in Betracht kommt.

Frage 5:

In seiner Antwort auf Drs. 19/19798 antwortet der Senat auf 1.), dass 217 Mietwagenunternehmen und 1.661 Fahrzeugen bei der Überprüfung der Bestandsdaten beanstandet wurden. Welche konkreten Schlüsse und Maßnahmen zieht der Senat aus diesem Ergebnis und was konkret geschieht nun mit den Unternehmen und ihren Fahrzeugen?

Antwort zu 5:

Der Senat sieht das LABO durch das Ergebnis der Bestandsüberprüfung in seinen Bemühungen zur Bekämpfung ungenehmigter Personenbeförderung bestätigt. Der Prozess der einvernehmlichen Vereinbarung von Maßnahmen mit den Vermittlungsplattformen hat sich, auch vor dem Hintergrund der unzureichenden gesetzlichen Möglichkeiten der Genehmigungsbehörden gegenüber diesen, als notwendig und zielführend erwiesen. Daher werden alle vereinbarten Prozesse fortgeführt, um die erreichten Ergebnisse nachhaltig zu sichern. Die Tatsache, dass nach Auskunft des LABO bereits weitere Genehmigungsbehörden anderer Ballungsräume ihr Interesse gezeigt haben und solche oder ähnliche Maßnahmen in Betracht ziehen, bestätigt die Vorgehensweise des LABO ebenfalls.

Gegen Unternehmen, die nach den Kriterien „A“, „B“ und „C“ beanstandet wurden, können Ordnungswidrigkeitenverfahren wegen des Verdachts der ungenehmigten Personenbeförderung in den Fällen eingeleitet werden, in denen das Unternehmen noch existiert oder die verantwortlichen Personen dort noch tätig sind.

Bezüglich der Beanstandungen zum Kriterium „D“ wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

In den Fällen nach Kriterium „E“ wurden Ordnungswidrigkeitsverfahren wegen des Verdachts der ungenehmigten Personenbeförderung eingeleitet, deren Abschluss noch aussteht.

Frage 6:

In seiner Antwort auf Drs. 19/19798 antwortet der Senat auf 2.), dass „eine Aufschlüsselung der Daten nach Fahrzeugen und Vermittlungsplattformen mit unverhältnismäßig hohem Aufwand nur händisch hätte erfolgen können und in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht leistbar“ gewesen sei. In diesem Zusammenhang stellen sich folgende

Fragen:

- a. Inwieweit verfügt die beim LABO verwendete Software GK/KONZ der Firma prokommunal über die Möglichkeit Datensätze in ein auswertbares Format (z.B. Excel) zu exportieren?
- b. Welche konkrete rechtliche Grundlage hat das LABO bei seiner Einschätzung hinsichtlich des „unverhältnismäßig hohen Aufwands“ bei der Nicht-Beantwortung der Frage herangezogen und wie erklärt das LABO in diesem Zusammenhang die Vereinbarkeit mit Art. 51 (1) VvB?
- c. Sofern hierzu keine stichhaltige rechtliche Grundlage benannt werden kann, wird hiermit die Frage 1.) aus Drs. 19/19798 aufrechterhalten und wie folgt ergänzt:
 - i. Unternehmen (anonymisiert)
 - ii. Anzahl der gemeldeten Fahrzeuge
 - iii. Anzahl der beanstandeten Fahrzeuge
 - iv. Angemeldet bei Vermittlungsplattform(en) (Namentliche Nennung der Plattform erbeten.)

Antwort zu 6:

Die erfragten Daten werden statistisch nicht erfasst. Die Antwortpflicht des Senats ist auf solche Informationen beschränkt, die dem Senat vorliegen oder die er mit zumutbarem Aufwand beschaffen kann. Verfassungsrechtlich geschützt ist nicht nur das Fragerecht der Abgeordneten, sondern auch die Funktionsfähigkeit des Senats bzw. der jeweiligen Senatsverwaltungen, die durch den mitunter enormen Beantwortungsaufwand erheblich beeinträchtigt werden kann. Die Grenze der Zumutbarkeit ist in der Regel überschritten, wenn die vollständige Beantwortung einer Anfrage innerhalb der vorgesehenen Frist die ordnungsmäße Erfüllung der übrigen Verwaltungsaufgaben nachhaltig beeinträchtigen würde.

Nach Auskunft des LABO verfügt das dort derzeit verwendete IT-Fachverfahren über keine Möglichkeit, die angefragten Daten zu erfassen bzw. auszuwerten. Zwar kann der Widerruf einer Genehmigung im IT-Fachverfahren vermerkt werden, jedoch ist dieses Feld nicht maschinell auswertbar. Die Bearbeitung von Ordnungswidrigkeitsverfahren erfolgt ausschließlich ohne Unterstützung eines IT-Fachverfahrens. Eine Auswertung der Aktenbestände ist nicht möglich und wäre bei fast 9000 Datensätzen mit unverhältnismäßig hohem Aufwand verbunden. Mit der angestrebten Beschaffung eines neuen IT-Fachverfahrens, das vollumfänglich den heutigen technischen Standards entspricht, sollen die Möglichkeiten einer neuen Software genutzt werden.

Frage 7:

Wie lange dauern beim LABO durchschnittlich

- a. Ordnungswidrigkeitenverfahren wegen des Verdachts der ungenehmigten Personenbeförderung
 - b. Verwaltungsverfahren zum Widerruf
- und welche einzelnen Schritte werden in diesen Verfahren konkret durchgeführt? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 7:

Zu Teilfrage 7a):

Nach Auskunft des LABO werden mit Einleitung eines Ordnungswidrigkeitenverfahrens die Vermittlungsplattformen angehört und zur Übersendung verschiedener Informationen und Daten aufgefordert. Die Beantwortung nimmt durchschnittlich vier Wochen in Anspruch. Anschließend

erfolgt die Auswertung der eingegangenen Daten, um den Tatvorwurf durch konkrete Feststellungen beweissicher zu unterlegen. Der zeitliche Aufwand für die Auswertung hängt stark von dem Umfang der gelieferten Daten ab und kann mehrere Monate beanspruchen, typischerweise innerhalb eines Rahmens von zwei bis vier Monaten.

Sobald der Tatvorwurf zweifelsfrei festgestellt und die Beweismittel aufbereitet sind, wird der bzw. die Betroffene angehört und erhält die Gelegenheit, sich innerhalb von zwei Wochen zu den Vorwürfen zu äußern. Nach Ablauf dieser Frist kann ein Bußgeldbescheid erlassen werden. Sollte der bzw. die Betroffene eine Stellungnahme einreichen, muss diese vor Erlass des Bußgeldbescheides geprüft werden. Die hierfür erforderliche Zeit ist individuell und variiert entsprechend dem Inhalt der Stellungnahme.

Nach Erhalt des Bußgeldbescheids kann der bzw. die Betroffene innerhalb von zwei Wochen Einspruch einlegen. Hält das LABO an seiner Entscheidung fest, wird der Vorgang an die Anwaltschaft Berlin weitergeleitet, die ihn an das zuständige Amtsgericht Tiergarten übergibt. Dort wird in eigener Zuständigkeit über den weiteren Fortgang entschieden.

In jedem Stadium des Verfahrens hat das LABO zu prüfen, ob das Verfahren fortgeführt wird oder ob Gründe für eine Einstellung des Verfahrens vorliegen. Die Gesamtdauer eines Verfahrens kann aufgrund der verschiedenen Verfahrensschritte, die jeweils unterschiedlich viel Zeit in Anspruch nehmen, nicht pauschal festgelegt werden.

Zu Teilfrage 7b):

Ergeben sich Erkenntnisse, die zum Widerruf einer Genehmigung führen können, erfolgt nach Auskunft des LABO zunächst eine Anhörung der Unternehmerin oder des Unternehmers mit einer Frist zur Stellungnahme von grundsätzlich zwei Wochen.

Nach Ablauf der Frist wird durch das LABO der Widerrufsbescheid erlassen, sofern keine Stellungnahme erfolgt ist. Sollte der Unternehmer bzw. die Unternehmerin eine Stellungnahme einreichen, muss diese vor Erlass des Bescheides geprüft werden. Die hierfür erforderliche Zeit ist individuell und variiert entsprechend dem Inhalt der Stellungnahme.

Der Widerruf wird in der Regel mit einer Anordnung der sofortigen Vollziehung verbunden, sodass er mit Bekanntgabe vollstreckbar wird. Die Unternehmerin oder der Unternehmer kann, sofern sie oder er gegen den Bescheid Widerspruch einlegt, jedoch auch beim Verwaltungsgericht Berlin die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung seines bzw. ihres Widerspruchs (und einer evtl. Klage) beantragen.

Frage 8:

Befördern Unternehmen und Fahrzeuge in der Zeit der laufenden Verfahren weiterhin Fahrgäste und falls nicht, warum schlägt sich dies nicht in der Statistik der genehmigten Taxi- und Mietwagen-Unternehmen nieder?

Antwort zu 8:

Ein Unternehmen besitzt so lange eine Genehmigung (und wird statistisch erfasst), bis diese abgelaufen ist oder bestandskräftig widerrufen wurde. Bis zur Bestandskraft eines

Widerrufsbescheides kann im Rahmen eines Widerspruchs- und Klageverfahrens ein entsprechend langer Zeitraum vergehen.

Um zu verhindern, dass ein unzuverlässiges Unternehmen weiter Fahraufträge durchführen kann, wird durch das LABO in der Regel die sofortige Vollziehung des Widerrufs angeordnet. Da die Vermittlungsplattformen entsprechend der bestehenden Vereinbarung über den Widerruf mit Sofortvollzug informiert werden, werden diese Unternehmen auch zeitnah nach der Entscheidung - unabhängig von der Bestandskraft der Entscheidung - von der Vermittlung ausgeschlossen.

Aufgrund der bestehenden Vereinbarung zur Überprüfung neuer Unternehmen und Fahrzeuge vor Aufnahme der Vermittlung nach der erfolgten Bestandsüberprüfung sind dem LABO bisher keine neuen Unternehmen bekannt geworden, bei denen der Verdacht der ungenehmigten Personenbeförderung besteht.

Frage 9:

In seiner Antwort auf Drs. 19/19798 antwortet der Senat auf 2.), dass „einige der auffälligen Unternehmen, die aufgrund der Bestandsüberprüfung identifiziert wurden, (...) nach Auskunft des LABO bereits zuvor durch andere Hinweise, wie etwa eigene Verkehrskontrollen des LABO oder Anzeigen der Polizei, in den Fokus geraten“ waren.

a. Wie viele der betreffenden Unternehmen wurden seit erstmaligem Bekanntwerden bzw. seit erstmaliger Auffälligkeit durch welche konkreten Maßnahmen durch das LABO überprüft?

b. Von wann genau stammen die Hinweise aus Verkehrskontrollen des LABO sowie die Anzeigen der Polizei? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 9:

Diese Daten werden statistisch nicht erfasst. Nach Auskunft des LABO, bedürfte es für die Beantwortung dieser Frage einer vollständigen Durchsicht und Auswertung jedes einzelnen eingeleiteten Ermittlungsverfahrens. Dies ist aufgrund der hohen Anzahl an Verfahren und des damit verbundenen erheblichen Zeitaufwands sowie der begrenzten personellen Ressourcen nicht leistbar, weil es die ordnungsmäße Erfüllung der übrigen Verwaltungsaufgaben nachhaltig beeinträchtigen würde.

Frage 10:

Welchen mengenmäßigen und prozentualen Anteil nehmen die in 1.) in Drs. 19798 unter den Kriterien A-E aufgeführten Unternehmen und Fahrzeuge in Vergleich zu allen im Jahr 2024 erfolgten Beanstandungen ein? (Aufstellung nach Kriterien sowie nach Unternehmen und Fahrzeugen erbeten.)

Antwort zu 10:

Nach Auskunft des LABO stellen die Kriterien „A“ bis „E“ abschließend alle Gründe dar, die zu einem Ausschluss von der Vermittlung durch die Vermittlungsplattform führen können.

Dementsprechend ist die Auswertung der Bestandsüberprüfung vollständig. Es gibt keine weiteren Arten von Beanstandungen, die ins Verhältnis gesetzt werden könnten.

Frage 11:

Wie viele Konzessionen bei wie vielen Unternehmen wurden im Jahr 2024 bereits abschließend entzogen und welcher mengenmäßige und prozentuale Anteil von Unternehmen und Fahrzeugen entfällt hierbei auf die Überprüfung der Bestandsdaten? (Aufstellung nach Monaten erbeten.)

Antwort zu 11:

Nach Auskunft des LABO wurden vom 01.01.2024 bis 31.07.2024 gegen 32 Mietwagenunternehmen mit 441 Fahrzeugen Widerrufsbescheide erlassen. Die mit der Frage erbetenen weiteren Daten werden statistisch nicht erfasst.

Die wesentlichen Gründe für einen Widerruf der Mietwagengenehmigung sind:

- Fehlende persönliche Zuverlässigkeit der verantwortlichen Personen nach Wechsel der Geschäftsführung,
- Mängel bezüglich des Betriebssitzes (z.B. nicht dauerhaft besetzt, keine ausreichenden Stellplätze) und damit verbundene Verstöße gegen die Betriebsführung und die Rückkehrpflicht nach § 49 Abs. 4 Personenbeförderungsgesetz (PBefG),
- Nichtbeachtung der 6-Monats-Auflage zur Durchführung einer Betriebsprüfung,
- fehlende finanzielle Leistungsfähigkeit nach erfolgter Betriebsprüfung.

Weitere Widerrufe können sich ggf. nach Abschluss der bereits eingeleiteten und sich noch in Prüfung befindlichen Ordnungswidrigkeitsverfahren ergeben.

Frage 12:

Welche konkreten technischen und organisatorischen Hinderungsgründe haben welche konkreten Vermittlungsplattformen im Rahmen der Abstimmung mit dem LABO angeführt, die eine Übermittlung vor dem 1. April unmöglich machten? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 12:

Nach Auskunft des LABO haben die Vermittlungsplattformen im Rahmen der vorbereitenden Gespräche hinreichend deutlich gemacht, dass sie aufgrund ihrer internen Prozess und technischen Gegebenheiten einen gewissen Vorlauf benötigen. Das LABO hatte keine rechtliche Handhabe, von den Vermittlungsplattformen eine detaillierte Offenlegung aller Gründe zu verlangen und diese auf ihre inhaltliche Begründetheit zu überprüfen. Eine vertiefte, womöglich kontroverse Auseinandersetzung hierüber hätte den Prozess einer einvernehmlichen Einigung auf einen einheitlichen Termin erschwert und die Lösung des Problems der ungenehmigten Personenbeförderung unnötig verzögert oder gar gefährdet.

Die Vermittlungsplattformen haben dem Senat inzwischen zugesagt, die entsprechenden Daten für den Zeitpunkt der Vereinbarung, also den 14.03.2024, nachzuliefern.

Frage 13:

Wann, wie, durch wen und konkret worüber sind die Genehmigungsbehörden in Brandenburg erst- und letztmalig auf ministerieller Ebene hinsichtlich des notwendigen Datenaustauschen zwischen ihnen und den Vermittlungsplattformen sensibilisiert worden?

Antwort zu 13:

Der Senat hat im Juli in einem gemeinsamen Termin mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg die Problematik krimineller Strukturen im Mietwagengewerbe thematisiert, insbesondere im Hinblick auf die Abwanderung von potenziell illegal operierenden Unternehmen aus Berlin nach Brandenburg. Er informierte in diesem Rahmen über das Kooperations- und Unterstützungsangebot des LABO an die kommunalen Genehmigungsbehörden in Brandenburg und regte an, bei den Genehmigungsbehörden dafür zu werben, das Abstimmungsangebot des LABO zu nutzen. Daneben plädierte er für einen regelmäßigen Austausch der Brandenburger Genehmigungsbehörden auch untereinander und verwies auf die effiziente Praxis des LABO, regelmäßig aktualisierte Konzessionsinformationen an die Plattformbetreiber weiterzugeben, um sicherzustellen, dass sich nur genehmigte Unternehmen in der Vermittlung befinden. Ein inhaltlich korrespondierendes Schreiben geht zeitnah über das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg an die Brandenburger Genehmigungsbehörden, um für diese Praxisthemen zu sensibilisieren, und so die Zusammenarbeit zwischen den Behörden gegebenenfalls zu verbessern und eine effektivere Kontrolle über das Mietwagengewerbe zu ermöglichen.

Frage 14:

Wie oft haben sich in den letzten zwölf Monaten Brandenburger Genehmigungsbehörden an das LABO gewandt, um in Berlin vorliegende Informationen zu Unternehmen und verantwortlichen Personen zu erhalten? (Aufstellung nach Monaten erbeten.)

Antwort zu 14:

Diese Daten werden statistisch nicht erfasst. Das LABO überschlägt insoweit, dass im Durchschnitt pro Woche etwa zwei bis drei Anfragen von Brandenburger Genehmigungsbehörden eingehen.

Frage 15:

Kann der Senat (bezugnehmend auf Antwort 5.) in Drs. 19/19798) mit Sicherheit ausschließen, dass auf Berlins Straßen aktuell keine plattformvermittelten Mietwagen ohne Konzessionen Personenbeförderungen durchführen?

Antwort zu 15:

Die zwischen dem LABO und den Vermittlungsplattformen vereinbarten Prozesse schließen dies aus.

Frage 16:

Wie konkret verteilen sich die an der AG „Schattenwirtschaft und Schwarzarbeit im Taxi- und Mietwagengewerbe“ vertretenen Verwaltungen, Behörden und Institutionen auf die Arbeitsgruppen 1 und 2? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 16:

Der Teilnehmerkreis der Unterarbeitsgruppen setzt sich zusammen aus Vertreterinnen und Vertretern nachfolgend aufgelisteter Behörden und Institutionen:

Unterarbeitsgruppe 1

Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation

Bezirksamt Pankow von Berlin

Bundesagentur für Arbeit Regionaldirektion Berlin-Brandenburg

Deutsche Rentenversicherung Bund

Hauptzollamt Berlin

Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit Berlin

Landesamt für Bürger und Ordnungsangelegenheiten

Landesamt für Mess- und Eichwesen Berlin-Brandenburg

Senatsverwaltung für Finanzen

Senatsverwaltung für Inneres und Sport

Senatsverwaltung für Justiz und Verbraucherschutz

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Unterarbeitsgruppe 2

Finanzamt für Körperschaften I

Finanzamt für Körperschaften III

Industrie- und Handelskammer zu Berlin

Landesamt für Mess- und Eichwesen Berlin-Brandenburg

Senatsverwaltung für Finanzen

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Frage 17:

Welche konkreten Handlungsempfehlungen hat die o.g. AG bzw. ihre Arbeitsgruppen bisher erarbeitet? (Aufstellung erbeten.)

Antwort zu 17:

Die Unterarbeitsgruppe 1 befasst sich mit der Optimierung des Datenaustauschs zwischen den an der Überwachung von Taxi- und Mietwagenunternehmen beteiligten Behörden und Institutionen. Die bestehenden einzelfallbezogenen Informationsprozesse werden sukzessive in standardisierte Austauschprozesse unter Beachtung der datenschutzrechtlichen Vorgaben überführt. Auf Basis der Sitzungen der Unterarbeitsgruppe 1 wurden die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik Telekommunikation, das Hauptzollamt sowie die Senatsverwaltung für Finanzen als für das LABO als zuständige Genehmigungsbehörde relevanteste Zusammenarbeitsbehörden identifiziert und der Austausch wird entsprechend intensiviert.

In der Unterarbeitsgruppe 2 wurden zunächst die unterschiedlichen gewerberechtlichen Funktionen von Taxametern und Wegstreckenzählern erörtert, an die das Steuerrecht anknüpft. Als Ergebnis wurde skizziert, dass die steuerrechtlichen Aufzeichnungspflichten für Taxi- und Mietwagenunternehmen dem Grunde nach gleich sind, jedoch für Mietwagenunternehmen – im Gegensatz zum Taxameter bei Taxen – entsprechend der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) keine generelle Pflicht besteht, Wegstreckenzähler bei allen Fahrten einzuschalten, sondern nur dann, wenn das Entgelt nach gefahrener Wegstrecke berechnet wird. Werden – wie im plattformbasierten Mietwagenverkehr üblich – Festpreise vereinbart, muss der Wegstreckenzähler nicht aktiviert werden. Um auch für Mietwagenunternehmen eine verpflichtende Erfüllung der steuerrechtlichen Aufzeichnungspflichten durch die im Wegstreckenzähler erfassten Daten begründen zu können, müsse daher zunächst eine generelle gewerberechtliche Pflicht zur Nutzung des Wegstreckenzählers einschließlich der Festpreisfahrten geschaffen werden. Die Unterarbeitsgruppe fasste daher im Ergebnis zusammen, dass es einer Anpassung des Personenbeförderungsrechts (BOKraft) bedürfte.

Frage 18:

Inwieweit erachtet es der Senat als sinnvoll die Federführung der Arbeitsgruppe 1 ausgerechnet dem LABO – dessen Arbeitsweise ursächlich für die heutige Situation ist – zuzuweisen?

Antwort zu 18:

Das LABO ist als zuständige personenbeförderungsrechtliche Genehmigungsbehörde des Landes Berlin in Kenntnis der Abläufe der Genehmigungsprozesse und damit verbundenen Herausforderungen geeignet, die Arbeitsgruppe zu leiten. Zudem wird so sichergestellt, dass die relevanten Akteure beteiligt und effektive Lösungen erarbeitet werden, die sowohl praxisnah als auch umsetzbar sind.

Frage 19:

Bezugnehmend auf die aktuelle Berichterstattung (Vgl. hierzu: „Mindesttarife für Fahrtenvermittler“ in der Berliner Zeitung vom 12. Augst 2024) sowie auf die Antwort des Senats auf Drs. 19/19390 wird der Schutz des Taxigewerbes vor übermäßiger Konkurrenz nicht als zwingender Grund des Allgemeinwohls erachtet.

- a. Inwieweit sieht der Senat in seiner Aussage einen Widerspruch zu § 51a Abs. 1 PBefG sowie den Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts in der die Funktionsfähigkeit des Taxiverkehrs als öffentliches Verkehrsinteresse zu schützen ist? (Vgl. hierzu: BVerfGE 11, 168 Rn 71; BVerfGE 81, 70 Rn 54f).
- b. Inwieweit ist der Senat der Auffassung, dass das Taxiwesen Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge ist?
- c. Inwieweit berücksichtigt der Senat hierbei, dass taxiähnlicher Mietwagenverkehr grundsätzlich unzulässig ist? (Vgl. hierzu §§ 2, 46, 49 PBefG)

Frage 20:

Im Interview mit dem Deutschlandfunk Kultur (Vgl. hierzu: „Taxigewerbe in Berlin – Existenzbedrohende Konkurrenz durch Uber und Bolt“ vom 23. Juli 2024) sagt Staatssekretär Wieczorek: „Jedem der in ein solches Fahrzeug steigt oder es bucht und weiß „Das Taxi kostet mich 50 Euro im Normalfall und da bietet mir das einer an für 18,90 Euro...“ - das kann nicht legal sein. Das ist völlig klar. Und unser Ziel ist natürlich sowas komplett zu unterbinden in der Zukunft“.

- a. Wie ist bei geltender Rechtslage zu erklären, dass die Mindesttarife im Mietwagengewerbe noch immer nicht eingeführt wurden?
- b. Welche konkreten Vorbereitungen und Prüfungen muss der Senat vornehmen, ehe die Mindesttarife in Berlin eingeführt werden?

Antwort zu 19 und 20:

Die Fragen 19 und 20 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Senat hat sich bereits im Vorfeld der Novellierung des PBefG im Jahr 2021 dazu bekannt, dass das Taxi als Teil der Daseinsvorsorge im Bereich der individuellen Mobilität zu erhalten ist und sich diesbezüglich zum Ziel gesetzt, im Verhältnis von Taxi- zum Mietwagenverkehr die Gestaltungsmöglichkeiten des PBefG auszuschöpfen und klare Regelungen für beide Verkehrsformen und Geschäftsmodelle vorzugeben.

Insoweit hat der Senat auf Vorlage der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt bereits die Verordnung über Beförderungsentgelte im Taxenverkehr geändert, die es den Taxiunternehmen ermöglicht, Festpreise in einem Tarifkorridor anzubieten. Dies war Voraussetzung, um darüber hinaus die Einführung von Mindestpreisen für Mietwagen in den Blick zu nehmen, die zu fairen Wettbewerbsbedingungen zwischen Taxiunternehmen und dem plattformbasierten Mietwagengeschäft beitragen sollen. Die Umsetzung ist allerdings komplex, es bedarf nach jüngster Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes der Berücksichtigung strenger rechtlicher Anforderungen und einer daten- und studienbasierten Entscheidungsgrundlage, die der Senat gegenwärtig vorbereitet, wie bereits in der Antwort zu den Fragen 1 und 4 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/19773 ausgeführt.

Frage 21:

In der Rahmenvereinbarung heißt es: „Das LABO hat sich mit den Genehmigungsbehörden der Landkreise (...) darauf verständigt, dass die Koordinierung der Überprüfung von Mietwagenunternehmen durch das LABO erfolgt“. In der Antwort auf Drs. 19/19390 hingegen heißt es: „Es wurde nach Auskunft des LABO u. a. vereinbart, dass sich die dortigen Genehmigungsbehörden an das LABO wenden können, um im Rahmen der dortigen Genehmigungsverfahren in Berlin vorliegende Informationen zu Unternehmen und verantwortlichen Personen zu erhalten.“

a. Inwieweit sind dem Senat die vereinbarten Details in der Rahmenvereinbarung bekannt und inwieweit erachtet er diese als verbindlich?

b. Wann genau wurde aus der Festlegung in der Rahmenvereinbarung eine Kann-Option und wer zeichnete hierfür verantwortlich?

Antwort zu 21:

Die Regelung der Rahmenvereinbarung bezieht sich auf die sog. Vorab-Überprüfung neuer Unternehmen und Fahrzeuge vor deren Aufnahme in die Vermittlung. Dieser Teil der Vereinbarung wird von allen beteiligten Parteien verbindlich umgesetzt.

Im Gegensatz dazu behandelt die Antwort auf Frage 1 der Schriftlichen Anfrage Nr. 19/19390 einen anderen Sachverhalt. Hier geht es um die mögliche Einbeziehung des LABO durch die zuständigen Genehmigungsbehörden im Land Brandenburg im Rahmen der dort anhängigen Genehmigungsverfahren (siehe auch Antwort zu Frage 14). Diese mögliche Zusammenarbeit ist nicht Bestandteil der Vereinbarung zwischen dem LABO und den Vermittlungsplattformen und betrifft auch nicht die dort vereinbarten Prozesse.

Frage 22:

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

Antwort zu 22:

Nein.

Berlin, den 02.09.2024

In Vertretung

Johannes Wieczorek

Senatsverwaltung für

Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt