



Verkehrssenatorin Regine Günther geht viele Probleme noch nicht an, wie ihr Staatssekretär Ingmar Streese erläuterte.

ES GIBT VIEL ZU TUN – WARTEN WIR'S AB!

Das neue PBefG überlässt den Genehmigungsbehörden viel Spielraum für Regelungen. Wie will Berlin damit umgehen? SPD-Verkehrsexperte Tino Schopf hat vom Senat konkrete Stellungnahmen eingefordert.

Tino Schopf ist seit Jahren der verkehrspolitische Sprecher der SPD-Fraktion im Abgeordnetenhaus. Er setzt sich seit Langem immer wieder für die Interessen des Taxigewerbes ein und beweist hohe Fachkompetenz bei den taxispezifischen Fragen. Dies wird auch in einer umfangreichen Anfrage zu den neuen Möglichkeiten des novellierten Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) deutlich,

die Schopf im Sommer an die Senatsverwaltung stellte. Wir fassen die Antworten von Verkehrsstaatssekretär Ingmar Streese zusammen.

Genehmigungspflicht für Plattformanbieter: Streese berichtete, Berlin und andere Länder hätten bei der Ausarbeitung des neuen PBefG die Einführung einer speziellen „Plattformgenehmigung“

und eine Definition spezifischer Genehmigungsvoraussetzungen und -folgen für Plattformbetreiber, eine „Anti-Dumping-Regelung“ und Vorgaben zur Barrierefreiheit für Mietwagen gefordert, was im Bundesrat zwar abgelehnt, später aber vom Bundestag weitgehend übernommen worden sei. Der aus Sicht des Landes Berlin und der kommunalen Spitzenverbände besonders relevante Aspekt, für die

URSACHENFORSCHUNG ZUM MIETWAGEN-WILDWUCHS

Warum ist die Zahl der Berliner Taxikonzessionen rückgängig, während die der Mietwagen um das Dreifache ansteigt? Tino Schopf richtete diese Frage zum wiederholten Mal an die Senatsverwaltung. Dabei verbat er sich vorsorglich, ihn wieder mit der Ausrede abzuspeisen, man habe die Mietwagenunternehmer nicht nach ihrer Motivation gefragt.

So fiel die Antwort des Staatssekretärs zwar nicht befriedigend, jedoch umfangreich aus: Dem „hier implizier-

ten“ Zusammenhang widerspreche die Zunahme von Taxen im Jahr 2018. Abgesehen davon müsse man vieles berücksichtigen, etwa dass die Plattformanbieter in Berlin früher auf den Markt gekommen seien als in anderen Städten, dass sie sehr offensiv geworben hätten und den Kunden großzügige Rabatte angeboten hätten. Auch, dass Mietwagen nicht den berühmten drei Pflichten des Taxigewerbes unterliegen (Tarif-, Beförderungs- und Betriebspflicht) und dass

mit der Ortskundeprüfung 2017 eine große Hürde für Mietwagenfahrer gefallen sei, zog Streese als Argument heran, aber letzteres sei ja nun abgeschafft.

Anmerkung der Redaktion: Die von Streese hier aufgeführten Gründe mögen allesamt stichhaltig sein. Die Tatsache, dass die Duldung der permanenten Rechtsverstöße den Wildwuchs ebenfalls erheblich befeuert haben, verschweigt Streese aber in seiner Antwort.

ar

digitalen Vermittlungsplattformen einen eigenständigen Genehmigungstatbestand einzuführen, sei hingegen nicht aufgenommen worden.

Bessere Kontrollmöglichkeiten im

Mietwagensektor: Bei dieser Frage blieb Streese inkonkret: Dies hänge „von einer praxistauglichen Ausgestaltung der neuen Regelungsansätze“ ab. Die Kennzeichnungspflicht für Mietwagen erleichtere Kontrollen. Man setze sich gegenüber dem Bundesverkehrsministerium für eine Kennzeichnung ein, die auch den Ort der Konzessionierung erkennen lasse, „um insbesondere zu verhindern, dass innerhalb einer Stadt mehrere Fahrzeuge mit der gleichen Nummer im Einsatz sind.“ Die Kontrolle anderer Pflichten wie der Rückkehrpflicht hänge entscheidend von den neuen Datenlieferpflichten ab – die aber im Bundesrecht noch nicht festgelegt sind. Erst im Januar oder Juli 2022 könne man prüfen, „wie Kontrollkonzepte an die neuen Regelungen anzupassen sind einschließlich der personellen Auswirkungen.“

Leider beantwortete Streese auch die Frage nicht, anhand welcher Kriterien

der Marktanteil von Mietwagen berechnet wird, um bei Überschreiten von 25 Prozent die Regelungen des Gebündelten Bedarfsverkehrs anzuwenden. Laut Insidern ist hier das Büro Linne+Krause im Spiel, dessen Gutachten zur Wirtschaftlichkeit des Berliner Taxigewerbes im Jahr der letzten Wahl, 2016, so viel Sprengstoff enthielt, dass der erste Müller-Senat es eine Weile unter Verschluss hielt.

Gebündelter Bedarfsverkehr (Mietwagen-Pooling):

Zu den Fragen nach zeitlichen und räumlichen Ausschlussgebieten, Kontingentierung der Anzahl der angebotenen Fahrzeuge, Pooling-Quote (samt Kriterien zu deren Festlegung, Überprüfbarkeit und Konsequenzen bei Nicht-Erreichen), Festlegung einer Rückkehrpflicht und Sozialstandards für Beschäftigte wurde von Streese nur zusammenfassend angemerkt, dass noch Diskussionen zwischen den Bundesländern im Gange und „komplexe juristische und verkehrswirtschaftliche Fragen zu klären“ seien, wozu der Senat externe Experten heranziehen werde. Das Vergabeverfahren dazu laufe derzeit.

Tarifkorridor: Die novellierte Version des Paragraphen 51 PBefG ermöglicht es dem Senat, Mindest- und Höchstpreise für vorbestellte Fahrten zu erlauben. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz positioniert sich dazu folgendermaßen: „Wie bei Anpassungen des Taxentarifs generell liegt hier die Initiative beim Gewerbe, zu prüfen, welche der neuen tariflichen Gestaltungsmöglichkeiten genutzt werden sollen. Die Beurteilung der Anträge durch den Verordnungsgeber erfolgt dann auf Basis der Vorgaben gem. § 51 Abs. 3 PBefG.“

Fachkunde: Die genauen Parameter zum Inhalt der Fachkunde müssen vom Bundesgesetzgeber noch ausgearbeitet werden (siehe Seite 15). Streese legte hierzu die Sicht des Landes Berlin dar, dass die Anforderung zwingend als Prüfung auszugestalten sei, dass also eine bloße Teilnahmebescheinigung einer einschlägigen Lehrveranstaltung nicht als Qualifikation für P-Schein-Anwärter ausreichen dürfe (eine Ansicht, die nicht von allen Bundesländern geteilt wird). Hier muss der Bundestag noch Entscheidungen treffen. →



Tino Schopf, verkehrspolitischer Sprecher der Berliner SPD-Fraktion



Ingmar Streese, Verkehrsstaatssekretär

Konformitätsbewehrte, softwarebasierte Systeme anstelle von Taxametern: Das neue PBefG erlaubt statt des Fiskaltaxameters künftig die Nutzungskonformitätsbewehrter, softwarebasierter Systeme.

Welche Herausforderungen sich dadurch für LABO und Eichamt ergeben, lässt sich laut Streese noch nicht bestimmen: „Die Regelungen im Mess- und Eichgesetz (MessEG) sind derzeit nicht kompatibel mit softwarebasierten Messungen, da die Regelungen der Messgeräte-richtlinie 2014/32/EU auf die Messung nach zurückgelegter Wegstrecke abstellen und das Messgerät Taxameter aus EU-Taxameter mit Wegstreckensignalgeber besteht. Hier wären zunächst vom Gesetzgeber die notwendigen Grundlagen zu schaffen und die Anforderungen zu definieren bzw. entsprechende Ausnahmen zu regeln.“ Gegebenenfalls müssten weitere Regeln für Hersteller und Verwender her, bevor die beiden Behörden die damit verbundenen Aufgaben einschätzen könnten.

Übermittlung von Echtzeitdaten (Mobilitätsdaten) und Mobilitätsdatenverordnung: Streese verweist darauf, dass das BMVI erst noch die nötige Mobilitätsdatenverordnung erlassen müsse. Einen Entwurf habe Scheuers Ministerium den Ländern und Verbänden

bereits übermittelt „und die Länder haben eine gemeinsame Stellungnahme abgegeben. Das Land Berlin hat hier konkrete Hinweise zu Ergänzungs-, Korrektur- und Klarstellungsbedarf in Bezug auf den Gelegenheitsverkehr eingebracht“, die vollumfänglich übernommen worden seien.

Experimentierklausel (Paragraph 2 PBefG): Die Verlängerung der möglichen Genehmigung von drei auf fünf Jahre spiele für Berlin derzeit keine Rolle, und „Implikationen für noch laufende Verkehre“, also den „Berlkönig“, bestehen laut Streese nicht. So handle es sich auch beim geplanten BVG-Pooling in Marzahn-Hellersdorf und Treptow-Köpenick (siehe Seite 4) nicht um „einen Rufbus auf Basis von § 2 Abs. 7 PBefG“. Vielmehr sei für nächstes Jahr „die Erprobung eines Linienbedarfsverkehrs gem. § 44 PBefG in einem begrenzten Bediengebiet als Teil des ÖPNV“ geplant.

In dem Paragraphen geht es um die „Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten“ zu „Beförderungsentgelten und -bedingungen im Rahmen der Vorgaben des Aufgabenträgers im Nahverkehrsplan, im öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder der Vorabbekanntmachung“, also vom Senat festgelegte Fahrpreise und ohne Haustür-Service. ■ ar/jh

WEGSTRECKENZÄHLER FÜR MIETWAGEN

Laut einem Beschluss des Abgeordnetenhauses müssen den Mietwagenanbietern Fiskal-Wegstreckenzähler auferlegt und bestehende Ausnahmegenehmigungen widerrufen werden. Umgesetzt wurde allerdings nur der erste dieser beiden Punkte. Der Senat habe gar nicht vor, auch den zweiten Punkt umzusetzen, da dies „für das LABO einen Aufwand bedeuten würde“, kritisierte Tino Schopf in seiner Anfrage an das LABO. Von dort lautet die Antwort sinngemäß: Die Ausnahmegenehmigungen seien rechtmäßig erteilt worden, und laut Paragraph 49 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) dürfe ein solcher Verwaltungsakt nur widerrufen werden, „wenn die Behörde auf Grund nachträglich eingetretener Tatsachen berechtigt wäre, den Verwaltungsakt nicht zu erlassen“, oder „wenn ohne den Widerruf das öffentliche Interesse gefährdet würde, oder um schwere Nachteile für

das Gemeinwohl zu verhüten oder zu beseitigen“. Da müsse jeder Einzelfall begründet werden. Ansonsten könnten die Betroffenen verlangen, für den erlittenen Vermögensnachteil entschädigt zu werden, da sie auf den Bestand des Verwaltungsaktes vertraut hätten. Doch immerhin gelte die Pflicht zum Einbau auch bei Alt-Genehmigungen von letztem Jahr, wenn die Konzession dieses Jahr erteilt wurde. Somit führe sowohl die regelmäßige Fuhrparkerneuerung als auch die erforderliche Wiedererteilung von ausgelaufenen Genehmigungen zu einem sukzessiven Wegstreckenzählereinbau bei allen Mietwagen, was auch der geplanten



Entwicklung der Kapazitäten des Eichamtes entspreche.

Ergänzend wies die Verwaltung darauf hin, „dass es nach derzeitiger Rechtslage nicht möglich ist, den Einbau eines Wegstreckenzählers mit fiskalischen Erfassungseinrichtungen (analog dem sog. Fiskaltaxameter im Taxengewerbe) oder GPS-Datenerfassung zur Kontrolle der Rückkehrpflicht zu fordern“. ar