

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Mobilität und Verkehr

32. Sitzung
21. Februar 2024

Beginn: 14.04 Uhr
Schluss: 18.06 Uhr
Vorsitz: Lars Bocian (CDU), stellv. Vorsitzender

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Wahl der/des Vorsitzenden

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 2 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 3 der Tagesordnung

Bericht aus der Senatsverwaltung

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 4 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0225](#)
Taxigewerbe in Berlin, tarifbezogene Regelungen
und Mindesttarif für Mietwagenunternehmen
(auf Antrag der AfD-Fraktion) Mobil
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0232](#)
Funktionsfähiger und rechtssicherer Taxi- und
Mietwagenmarkt in Berlin
(auf Antrag der Fraktion der CDU und der Fraktion der
SPD) Mobil
- c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0233](#)
Wann nutzt der Senat endlich die Möglichkeiten des
Personenbeförderungsgesetzes?
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) Mobil
- d) Vorlage – zur Kenntnisnahme – gemäß Artikel 64 [0072](#)
Absatz 3 der Verfassung von Berlin
Drucksache 19/0356
Änderung der Verordnung über
Beförderungsentgelte im Taxenverkehr
– VO-Nr. 19/077 –
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) Mobil
- e) Vorlage – zur Kenntnisnahme – gemäß Artikel 64 [0113](#)
Absatz 3 der Verfassung von Berlin
Drucksache 19/0701
Zwölfte Verordnung zur Änderung der Verordnung
über Beförderungsentgelte im Taxenverkehr
– VO-Nr. 19/110 –
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) Mobil

Hierzu: Anhörung

Vorsitzender Lars Bocian: Zu diesem Punkt begrüße ich ganz herzlich unsere Anzuhörenden. Ich verlese das in alphabetischer Reihenfolge – Sie sitzen nicht alphabetisch, aber wir machen das alphabetisch; ich rufe Sie nachher auch alphabetisch auf –: Herr Simon Kase von der Kanzlei BBG und Partner – herzlich willkommen! Ursprünglich war uns auch Herr Simon Margraf angekündigt. Herr Margraf ist allerdings aus gesundheitlichen Gründen verhindert. Dafür ist heute erneut bei uns Herr Dr. Lutz Kaden, Public Affairs Manager Mobilität, Wirtschaft und Politik, IHK Berlin – ein herzliches Willkommen auch an Sie! Herr Klaus Meier, Berliner Taxi-Soziallotse, Herr Alexander Mönch, President FREENOW Germany & Austria – auch an Sie beide ein herzliches Willkommen –, Herr Axel Osmenda, Fachgebietsleiter der Finanzkontrolle Schwarzarbeit beim Hauptzollamt Berlin – herzlich willkommen in unserem Ausschuss! –, Herr Hermann Waldner, Vizepräsident des Bundesverbandes Taxi und Mietwagen e. V. – herzlich willkommen bei uns! – und Herr Christoph Weigler von Uber, der Ge-

neral Manager Deutschland. An Sie alle ein herzliches Willkommen! Sie sind darauf hingewiesen worden, dass diese Sitzung live auf der Website des Abgeordnetenhauses gestreamt wird und dass eine Aufzeichnung auf der Webseite aufrufbar sein wird. Ich darf feststellen, dass Sie mit diesem Vorgehen einverstanden sind. – Ich höre keinen Widerspruch. Recht herzlichen Dank!

Zudem möchte ich noch folgende Gäste ganz herzlich begrüßen: vom Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten die Direktorin Frau Dreher – sie ist schon hier vorne bei uns, herzlich willkommen –, dazu Frau Bittner, Leiterin der Abteilung IV und zuständig für Personenbeförderung, und Herr Schwarz, Mitarbeiter der Abteilung IV. Sie sitzen vor Mikrofonen. Es könnte sein, dass die hinter Ihnen sitzende Polizei, die ich auch ganz herzlich begrüße, Frau Katrin Stojanoff und Herr Oliver Woitzik eventuell das Wort ergreifen. Ich würde Sie bitten, die Mikrofone zu teilen, damit wir Sie hier vorne und überhaupt im Saal und im Stream gut hören können. Der Saal ist heute gefüllt, deswegen müssen wir gucken, wie wir das mit den Mikrofonen machen. Für die Senatsverwaltung für Finanzen ist Frau Katharina Wehrhahn hier, Leiterin des Referats III F, zuständig für Außenprüfungsdienste, Steuerfahndung, Steuerstrafrecht und Steuerberatungsrecht. Ganz herzlich willkommen bei uns hier im Ausschuss für Mobilität und Verkehr! Ich würde Sie gern nach vorne bitten.

Ich gehe davon aus, dass der Ausschuss die Anfertigung eines Wortprotokolls wünscht. – Ja-wohl, dann nehmen wir das so auf. – Dann kommen wir zur Begründung der einzelnen Unterpunkte und zur Begründung des Besprechungsbedarfs zu 4 a durch die AfD-Fraktion. – Herr Wiedenhaupt, Sie beginnen, bitte schön!

Rolf Wiedenhaupt (AfD): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender! – Zunächst herzlichen Dank vorab an Sie als Experten, dass Sie zu uns gekommen sind! Ich denke, dass Mobilität einer der wichtigen Faktoren dieser Gesellschaft ist, und das heißt ja nicht nur, dass ich selber mit dem Auto, mit dem Fahrrad, mit dem Bus oder der Bahn fahre, sondern dass ich auch gefahren werden muss, sei es durch eine Taxe, sei es durch einen Mietwagen. Insofern, denke ich, ist das ganz wichtiger Bereich für alle Menschen in dieser Stadt. Wir halten es durchaus für sinnvoll, dass wir ein marktwirtschaftliches Gegenüber von Mietwagen über Plattformen und dem Taxigewerbe haben. Ich denke, das kann und sollte grundsätzlich auch gut sein, und wir haben ja beispielsweise gesehen, dass die Einführung, über die Plattform per App buchen zu können, auch sehr schnell in das Taxigewerbe integriert worden ist. Das zeigt, dass so ein Wettbewerb auch sinnvolle Folgen mit sich bringt.

Was wir aber sehen, ist, dass dieser Wettbewerb in dieser Stadt seit Jahren gestört ist, dass er unfair und regelwidrig und vor allem auf Kosten des Taxigewerbes geführt wird, das selber, glaube ich, sehr viel getan hat, um schwarze Schafe wegzustoßen und herauszubekommen, was wir aber bei – ich nenne das jetzt einfach mal, nicht böse sein, Herr Weigler! – Uber und Co. nicht sehen, sondern wo wir im Gegenteil über viele Stellen hören, dass wir es hier im Mietwagenbereich mit organisierter Kriminalität zu tun haben. Deshalb haben wir bereits im November diesen Besprechungspunkt angemeldet. Es hat ein bisschen gedauert, bis heute, mit der Anhörung, aber das soll ja nicht das Ergebnis schmälern.

Wir hätten gern vorab ein paar Fragen an Sie adressiert, die Sie in der ersten Runde mitbeantworten können. Wir glauben, dass Mindesttarife für Mietwagenunternehmen eine sinnvolle Maßnahme sind. Sehen Sie das auch so? Wir glauben, dass die Zusammenarbeit zwischen den

Plattformen, dem LABO und den Kfz-Zulassungsbehörden deutlich qualitativ verbessert werden sollte. Was sehen Sie da für Probleme, beispielsweise im Datenschutzbereich, und wo würden Sie Lösungen sehen und anbieten können? Wir denken – das ist vielleicht auch die Frage an die Polizei –, dass stärkere Kontrollen auf der Straße nicht wesentlich mehr Erfolge bringen können. Sehen wir das richtig, oder würden Sie sagen, nein, wir müssen noch deutlich stärker auf den Straßen kontrollieren? Wir sehen die Möglichkeiten der Finanzämter noch nicht ausgenutzt. Wir glauben, dass mit einer besseren Einbindung der Finanzämter bei der Überprüfung deutlich größere Erfolge gegen schwarze Schafe im Mietwagenbereich erzielt werden könnten. Last but not least fragen wir uns, ob nicht auch die Einbeziehung des Eichamtes und die Vernetzung mit dem LABO und den Finanzämtern dazu führen könnte, dass man schneller Ungereimtheiten aufdecken könnte. – Das wären vorab erst mal unsere Fragen, auch an Sie, und dann freuen wir uns auf eine spannende Runde.

Vorsitzender Lars Bocian: Die Begründung des Besprechungsbedarfs zu Punkt 4 b erfolgt durch die Koalition, und Herr Schopf begründet. – Bitte schön!

Tino Schopf (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Herzlich willkommen, liebe Gäste, liebe Anzuhörende, heute hier bei uns im Ausschuss! In Berlin ist seit einigen Jahren ein massiver Umbruch im Taxi- und Mietwagengewerbe zu verzeichnen. Die Zahl der Taxikonzessionen ist seit 2019 von 8 500 auf jetzt rund 5 500 gesunken, in diesem Zeitraum hat sich aber die Anzahl der Mietwagen verdreifacht von 1 500 Mietwagen auf 4 500 Mietwagen. Zu diesen 4 500 Mietwagen kommen circa 2 000 illegal fahrende Mietwagen in Berlin, deren Fahrgäste nicht versichert sind, sofern es zu einem Unfall kommt. Das Perfide ist, dass die Menschen, die Fahrgäste das nicht wissen, nicht wissen können. Sie können es zweifelsfrei nicht erkennen.

Wir haben in Berlin ein ernsthaftes Problem. Wir haben es hier nicht mit irgendwelchen Kleinkriminellen zu tun, sondern mit einer organisierten Kriminalität, mit einer organisierten Schwarzarbeit, mit mafiösen Strukturen, die weit in das Bundesgebiet hineinreichen. Wir erleben in Berlin, was es bedeutet, wenn Gier nach Profit und unzureichende Kontrollen gemeinsam wirken. Der eine oder andere von Ihnen hat gestern vielleicht die Berichterstattung im rbb gesehen und wird unter anderem auch mitbekommen haben, dass in der Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde, dem LABO, das eine oder andere im Argen liegt. Das ist aber auch Grund beziehungsweise Nährboden dafür, dass wir diese kriminellen Strukturen in unserer Stadt haben. Umsatz und Profit stehen über allem auf Kosten der Sicherheit von Fahrgästen und erwirtschaftet auf dem Rücken von Fahrerinnen und Fahrern, die im Mietwagenbereich zumeist prekär beschäftigt sind, aber Vollzeit arbeiten und am Ende des Monats über Transferleistungen ihr Gehalt aufbessern müssen, weil sie Hungerlöhne erhalten.

Diese Entwicklung und die massiven Auswirkungen sehen wir als Koalition sehr kritisch, und deswegen haben wir uns darauf verständigt, diesen Besprechungspunkt hier heute auf die Tagesordnung zu setzen und das mit einer Anhörung zu verbinden. Nochmals herzlich willkommen, liebe Anzuhörende! Wir sind gespannt auf Ihre fachliche Expertise, auf Ihre Hinweise, auf Ihre Vorschläge. Die Koalition hat das Ziel, diesen kriminellen Sumpf, der hier in den letzten Jahren entstanden ist, auszutrocknen, und dass in Berlin endlich geltendes Recht umgesetzt wird. – Herzlichen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Herzlichen Dank für die Begründung zu 4 b! – Die Linksfraktion bitte ich um die Begründung zu den Punkten 4 c bis 4 e. – Herr Ronneburg, Sie haben das Wort, wenn Sie es wünschen!

Kristian Ronneburg (LINKE): Danke, Herr Vorsitzender! – Ja, auch wir begründen gerne unseren Besprechungspunkt, der ja darauf abzielt, den Senat danach zu fragen, wann er endlich die Möglichkeiten des novellierten Personenbeförderungsgesetzes nutzt. Ich möchte allerdings die Einlaufkurve wählen und mich auch jetzt schon bei allen Anzuhörenden, die heute anwesend und der Einladung des Ausschusses gefolgt sind, bedanken. So etwas hat es bei uns in der Form noch nicht gegeben, dass wir eine solch große Anhörung hier veranstaltet haben, aber ich denke, das wird auch dem Thema nur gerecht, weil es ein sehr komplexes Gebiet ist. Ich bin auch der Koalition sehr dankbar, dass sie angeregt hat, dass wir diese Anhörung heute in dieser Form so durchführen.

Ich möchte zu Beginn einmal in Erinnerung rufen, dass wir bereits in der Vorgängerkoalition berechtigterweise, denke ich, genau die Fragen adressiert haben, die durch die Landesregierung nicht nur anzupacken, sondern auch zu lösen sind, denn wir haben mit dem novellierten Personenbeförderungsgesetz als Kommunen einige Instrumente bekommen – auf die Einzelheiten des Personenbeförderungsgesetzes und des Reformprozesses möchte ich hier nicht eingehen –, um die Beschäftigten zu schützen und klare Regeln für alle Verkehrsformen und Geschäftsmodelle im öffentlichen Verkehr vorzugeben – ich möchte das jetzt hier noch mal nennen –, also für Mietwagenverkehre, gebündelte Bedarfsverkehre und Taxiverkehr. Da geht es um die Definition von Sozialstandards, Festlegung von Mindest- und Höchstpreisen sowie Festpreisen, den Anteil barrierefreier Fahrzeuge, Poolingquoten bei Bedarfsverkehren sowie räumliche und zeitliche Beschränkungen auf Gebiete mit unzureichendem ÖPNV.

Die Vorgängerregierung, der Senat aus SPD, Grünen und Linken, hat dazu Fachexpertise in Anspruch genommen. Es wurden entsprechende Gutachten beauftragt, und es gab auch eine Arbeitsgruppe. Es hat nun mittlerweile durch die Wiederholungswahl einen Regierungswechsel gegeben. Die Fragen sind die gleichen geblieben. Aus unserer Sicht sollten wir heute klare Antworten auf die eben aufgeworfenen Möglichkeiten vom Senat hören, wie weit wir mittlerweile auch bei den Prüfprozessen angelangt sind. Es ist auch eine rechtliche Materie, die hier gewürdigt werden muss, aber nichtsdestotrotz sollten wir keine Zeit mehr weiter verschwenden. Wir wären sehr erfreut, wenn wir heute konkrete Antworten vom Senat hören würden. Für uns steht fest: Wir brauchen stärkere Kontrollen und die Unterbindung illegaler und ausbeuterischer Mietwagengeschäfte, die offenbar, so hat es auch die Berichterstattung in den letzten Tagen gezeigt, große Risiken für die Fahrerinnen und Fahrer, aber auch für die Fahrgäste bergen.

Ich möchte noch mal an das anknüpfen, was der Kollege Tino Schopf gerade erwähnt hatte. Diese Berichte, die uns nun auch öffentlich zugänglich sind, sind heute noch mal zu würdigen. Sie haben etwas zutage gefördert, was viele in den letzten Jahren schon vermutet haben, dass wir es also auch mit Praktiken zu tun haben, dass hier Firmen agieren, die es so gar nicht mehr gibt oder die nicht auffindbar sind. Davor sollten wir, wie gesagt, unsere Bürgerinnen und Bürger schützen und, wie gesagt, auch zum Schutz des Taxigewerbes endlich entscheidende Schritte gehen. Die Entwicklung bei den Konzessionen ist genannt worden.

Wir sollten auf konkrete Fragen hier noch einmal abzielen. Ich möchte sie schon mal vorab nennen. Aus unserer Sicht sollte handlungsleitend sein, wie wir, das Land Berlin, der Senat, es schaffen, Mietwagenunternehmen und Plattformen stärker zu kontrollieren, wie sich vor diesem Hintergrund vor allem das Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten aufstellt, wie wir es nun endlich rechtssicher schaffen, Mindestbeförderungsentgelte zum Schutz der öffentlichen Interessen, aber auch des Taxigewerbes, umzusetzen. Vor allem muss die Frage geklärt werden, welche möglichen rechtlichen Instrumente noch fehlen. Wir haben auch die Frage zur Kenntnis genommen, die jetzt in der Berichterstattung auch vom LABO aufgenommen worden ist: Wie sieht es denn eigentlich mit der Kooperation der Firmen aus? – Die ist nicht bei allen gleich ausgeprägt. Was machen wir, wenn Kooperationen beim Datenaustausch zwischen den Mobilitätsapps und dem LABO nicht funktionieren? Was wären dann die nächsten Schritte?

Vielleicht kann uns heute einmal erläutert werden, wie der aktuelle Stand in der Kooperation ist. Ich hoffe, dass heute kein Zweifel, resultierend aus der Anhörung, daran bestehen kann, dass es hier eine Kooperation mit den Behörden gibt. Wenn es die nicht geben sollte, dann müssen andere Schritte folgen.

Die Punkte d und e, die Vorlagen, die wir zu den Taxitarifen an den Ausschuss haben überweisen lassen, würden wir gerne ans Ende unserer heutigen Anhörung stellen, denn unsere Fraktion interessieren noch einmal spezifischer ausstehende oder anzupackende Tariffragen, beispielsweise Festpreise und auch der Flughafentarif, aber das können wir aus unserer Sicht gerne an das Ende unserer heutigen Anhörung setzen. – Danke schön!

Vorsitzender Lars Bocian: Recht herzlichen Dank für die Begründung! – Dann kommen wir zur einleitenden Stellungnahme durch den Senat. – Beginnen wird Frau Senatorin Schreiner, anschließend folgt Frau Dreher vom LABO.

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU): Vielen Dank! – Wir haben uns in den Richtlinien der Regierungspolitik vorgenommen, dass der Senat den Gestaltungsspielraum für das Taxigewerbe nach dem Personenbeförderungsgesetz zum Schutz der Beschäftigten ausschöpfen wird und klare Regelungen für alle Verkehrsformen und Geschäftsmodelle im öffentlichen Verkehr vorgeben wird. Dem fühle ich mich verpflichtet.

Lassen Sie mich gleich am Anfang sagen, dass ich mich in den ersten Wochen meiner Amtszeit direkt mit allen Taxiverbänden getroffen und alle ihre Themen aufgenommen habe. Seitdem arbeiten wir mit Hochdruck an der Umsetzung. Das ist natürlich nicht ganz so einfach. Die IHK ist auch sehr intensiv in den Prozess mit eingebunden. Um das einmal vor die Klammer zu ziehen: Wir werden im ersten Quartal eine Senatsvorlage dazu haben, um einen Festpreis für das Taxigewerbe festzulegen, insgesamt, der Senat, die Finanzämter, das Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit Berlin, also LAGetSi, LABO und Zoll. Ich glaube, hier wurde schon betont, dass Berlin bereits seit einigen Jahren eine effektive Kontrolle der Grau- und Schattenwirtschaft im Bereich des Gelegenheitsverkehrs sucht.

Wir hatten vor 2017 eine gravierende Problematik innerhalb der Taxibranche durch nicht steuerehrlich arbeitende Betriebe. Damals wurde mit der Fiskaltaxameterpflicht, die das LABO durchgesetzt hat, gearbeitet. Damit wurde eine deutliche Verbesserung bewirkt. Dann haben wir verschiedene Sachen gehabt, wie zum Beispiel die Schließung des Flughafens, was natürlich ein wichtiger Markt war, der für das Taxigewerbe eingebrochen ist. Wir haben dann natürlich auch die Folgen der Coronapandemie im Taxigewerbe deutlich gespürt, und dann kam seit einigen Jahren auch der Nachfrageerfolg von Apps von Mobilitätsplattformen hinzu.

Der Abgeordnete Schopf hatte es ja schon von den Zahlen her auf den Punkt gebracht: Wir sind jetzt bei 5 500 Taxis und 4 500 Mietwagen. Das ist tatsächlich die Situation, in der wir uns bewegen. Auch wenn natürlich das neue Mietwagengeschäft nur mit großen digitalen Plattformen funktioniert, sind Genehmigung, Kontrolle und Vollzug von Gesetzen selbstverständlich weiterhin allein auf die vielen einzelnen Unternehmer ausgerichtet, die die Kunden befördern. Dazu wird sicherlich gleich das LABO ein bisschen näher ausführen und berichten, weil sie da wirklich am Puls sind.

Wir wollen natürlich aber – das ist mir wichtig –, dass wir die Möglichkeiten der Novelle des Personenbeförderungsgesetzes im Sinne des Level-Playing-Fields nutzen, da die Wettbewerbssituation im Taxi- und Mietwagenverkehr dies erfordert. In der tatsächlichen Umsetzung – das ist auch die Erfahrung vieler Kommunen und Genehmigungsbehörden in Deutschland – erweisen sich die mit der Novelle geschaffenen Instrumente durchaus als unzureichend oder nicht praxistauglich, und damit würden vielleicht einer schnellen durchgreifenden Anwendung viele Hürden in den Weg gelegt werden. Trotzdem ringen wir natürlich um die richtige Lösung. Deswegen ist es auch sehr gut, dass es heute diese Anhörung hier gibt, um von Ihnen, den Anzuhörenden, die verschiedenen Positionen dazu und auch die verschiedenen Herangehensweisen, wie das andere Städte machen, sich noch mal darstellen zu lassen.

Insgesamt kann ich sagen, dass wir die Aufgabe natürlich angenommen haben – das LABO wird gleich noch mal ausführen –, das LABO zu stärken, strukturell, personell und inhaltlich. Es gibt Instrumente, den Leitfaden für den Vollzug und vertiefte Plausibilitätsprüfungen et

cetera. Ein Organisationsgutachten wollen wir in diesem Jahr erstellen lassen, das einen Vergleich der Organisations- und Aufgabenstruktur bei der Aufgabenwahrnehmung im Unterschied zu anderen Städten, zum Beispiel Hamburg, München, Düsseldorf, ermöglicht, um weiter Optimierungspotenzial zu heben oder aufgezeigt zu bekommen.

Ansonsten zum von mir am Anfang angesprochenen Festpreismodell: Hierdurch haben wir natürlich eine Stärkung der Taxinachfrage. Die Kunden schätzen es, wenn sie bei der Buchung den Preis im Vorhinein wissen. Das ist natürlich etwas, was bisher mit den kilometerabhängigen Taxitarifen nicht möglich war. Hier soll das Taxigewerbe jetzt die Option haben, bei vorbestellten Fahrten Festpreise anbieten zu können. Wie gesagt, die Rechtsverordnung des Senats ist dazu wirklich in sehr enger Abstimmung auch mit dem Taxigewerbe erarbeitet, ist in Vorbereitung und wird noch im ersten Quartal verabschiedet.

Ausgangspunkt für den Festpreis ist der Preis nach dem Taxitarif für die kürzeste Route zum gebuchten Zielort. Der mit dem Kunden vereinbarte Preis muss sich dann in einem Korridor – auch da sind wir dem Taxigewerbe sehr entgegengekommen und haben uns das von ihm genau erklären lassen – von minus 10 Prozent bis plus 20 Prozent bewegen. Der Fahrgast trägt dadurch nicht mehr dieses zusätzliche Preisrisiko beispielsweise des Staus. Für eine saubere technische Umsetzung sind natürlich – deswegen sagte ich, das zielt noch mal auf den Abgeordneten Ronneburg ab – diese sehr vielfältigen Abstimmungen mit IHK, Eichamt, Taxameterherstellern erforderlich, was jetzt aber alles erfolgt ist, sodass das im ersten Quartal gelingt.

Fortgesetzt wird natürlich darüber hinaus in meinem Haus auch die Vorbereitung der Einführung von Mindestpreisen im Mietwagenverkehr. In die erforderlichen Prüfungen wird auch eine erste Evaluation einfließen. Das ist ja einer der Schritte, der notwendig ist. Man hat einmal diese Festpreisoption auf die Taxinachfrage analysiert: Was ergibt sich schon an gehobenem Potenzial für die Taxis durch den Festpreis? – Natürlich ist – deswegen bin ich froh, dass Sie da sind – auch die Anordnung im Lichte des EuGH-Urteils zu betrachten. All das muss natürlich sehr gut vorbereitet sein. Ich bin gespannt auf Ihre Ausführungen.

Vorsitzender Lars Bocian: Als Nächste Frau Dreher! – Frau Direktorin, Sie haben das Wort!

Kirsten Dreher (LABO): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Sehr geehrte Abgeordnete! Ich möchte die Gelegenheit nutzen, die Genehmigungsbehörde kurz vorzustellen und unsere drei wichtigsten Ziele in der Zusammenarbeit mit den Mietwagen zu benennen.

Wir sind die Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde, zuständig für die gewerbliche Personenbeförderung mit Pkw, den gewerblichen Krankentransport, die gewerbliche Personenbeförderung mit Omnibussen, den gewerblichen Güterkraftverkehr, Gefahrguttransporte, Fahrschulen und Fahrlehrer. Das wird in einem Referat bearbeitet, und mehr als die Hälfte der Beschäftigten, nämlich 26 Personen, kümmern sich um Mietwagen und Taxen. Sie können schon sehen, dass das ein absoluter Schwerpunkt unserer Arbeit ist.

Ich würde Ihnen gerne die drei wichtigsten Ziele in unserer Arbeit im Zusammenhang mit den Mietwagen vorstellen. Erstens: Wichtigstes Ziel ist die Bekämpfung des Verkehrs mit ungenehmigten Mietwagen. Zweitens: Ein wichtiges Ziel ist die Optimierung der Genehmigungsverfahren. Drittens: Kontrolle durch Betriebsprüfungen und Verkehrskontrollen.

Zum ersten Punkt würde ich gerne ausführen. Der Abgeordnete Ronneburg hat schon gesagt, er hofft, dass wir im Kontakt mit den Vermittlungsdiensten sind. Selbstverständlich sind wir das, seit 2021. Sie haben vielleicht der Presse entnommen, dass wir gerade ganz aktuell eine Vereinbarung mit Uber, Bolt und FREENOW getroffen haben, dass Mietwagen erst zugelassen werden, wenn eine Genehmigung von uns vorliegt. Das ist mittlerweile umgesetzt. Wir informieren die Vermittlungsdienste regelmäßig über den Widerruf von Genehmigungen.

Der nächste, ganz entscheidende Punkt ist für uns – wir gehen davon aus, dass wir das im ersten Halbjahr dieses Jahres umgesetzt haben –, dass wir an die Bestandsdaten kommen. Unser Eindruck ist, dass die Vermittlungsplattformen ein Interesse daran haben, mit uns die Bestandsdaten abzugleichen, damit wir alle illegalen Mietwagen identifizieren können und damit die illegalen Mietwagen aus den Vermittlungsplattformen entfernt werden. Das ist unser Ziel.

Wir sind ja – die Senatorin hat es ausgeführt – auf das Commitment mit den drei Plattformen angewiesen. Unser Eindruck ist, dass die drei Plattformen ein großes Interesse daran haben, die illegalen Mietwagen von der Vermittlung von Fahrdienstleistungen auszuschließen. Das ist ein ganz wichtiger Meilenstein für uns, und wir gehen davon aus, dass das Mitte des Jahres abgeschlossen ist.

Dann kommen wir zum zweiten Ziel, der Optimierung des Genehmigungsverfahrens. Der Abgeordnete Schopf wird, davon gehe ich aus, heute noch vorstellen, was alles nicht gut läuft. Er hat ja Akteneinsicht bei uns. Natürlich können wir unsere Prozesse optimieren und sind ständig dabei, das zu tun, vor allen Dingen vor dem Hintergrund der finanziellen Leistungsfähigkeit. Wir haben die Pflicht zur Übersendung von elektronischen Aufzeichnungen zur Rückkehrpflicht mit in die Bescheide aufgenommen. Sie sind verpflichtet, uns die Daten zur Verfügung zu stellen. Das sind zum Teil Tausende von Daten, die wir überprüfen, jede einzelne Fahrt. Ist der Rückkehrpflicht nachgekommen worden? – Das tun wir. Wir sind natürlich im Austausch mit anderen Genehmigungsbehörden großer Kommunen, mit Hamburg, München und weiteren. Wir freuen uns auf das Organisationsgutachten, welches von der Senatsverwaltung in Auftrag gegeben wird, denn auch da werden wir Ansatzpunkte haben, um unsere Aufgaben immer weiter zu optimieren. Das ist unser Ziel.

Dann komme ich zum dritten Ziel, das sind die Kontrollen durch Betriebsprüfungen und Verkehrskontrollen. Ich würde gerne der AfD widersprechen. Verkehrskontrollen im fließenden Verkehr sind unheimlich wichtig. Wir haben unsere Kapazitäten aufgebaut, auch durch den Haushaltsgesetzgeber. Wir haben insgesamt fünf Beschäftigungspositionen dazubekommen. Wir haben noch zwei aus dem eigenen Bereich dazu genommen, sodass wir jetzt ein eigenes Ermittlungssachgebiet gegründet haben. Die Stellen sind jetzt alle besetzt, sodass wir uns mit dem Schwerpunkt auf die Betriebsprüfungen und natürlich auf die Verkehrskontrollen konzentrieren, in Zusammenarbeit mit der Polizei. Wir greifen ja in den fließenden Verkehr ein. Das können wir ohne die Polizei nicht. Die Zusammenarbeit mit der Polizei ist hervorragend. Wir schulen bei der Gelegenheit die Mitarbeiter, worauf sie achten müssen, wenn sie in die Kontrollen gehen. Das läuft sehr gut, das wollen wir ausbauen, natürlich auch nachts und am Wochenende. Wir sind nicht nur zu Bürodienstzeiten tätig, das möchte ich auch noch mal betonen, weil das immer wieder als Kritik kommt.

Natürlich haben die Betriebsprüfungen einen Schwerpunkt. Wir haben im Januar 50 Betriebsprüfungen gemacht. Das ist sehr umfangreich, aber wir wollen dort einen Schwerpunkt set-

zen, auch mit der Gründung dieses neuen Sachgebiets. Natürlich sage ich als Behördenleiterin, mehr Stellen sind immer schön, das ist klar. Wir sind vom Haushaltsgesetzgeber schon sehr stark unterstützt worden. Ich würde in Richtung Herrn Schopf sagen: Natürlich wäre es gut, wenn wir noch mehr Sachverstand aus unterschiedlichen Bereichen haben, Betriebswirte, Juristen und so weiter. Wir müssen gucken, wie wir jeweils mit dem Bestand an Stellen klar kommen, aber wir wollen uns natürlich auch mit weiteren Behörden vernetzen, immer weiter. Das tun wir ständig, mit den Behörden vernetzt zu sein, aber das kann man immer weiter ausbauen. – Das wäre mein kurzes Eingangsstatement zu unserer Arbeit. Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Recht herzlichen Dank für die einleitenden Stellungnahmen! – Wir kommen dann zur Anhörung. Ich rufe Sie in alphabetischer Reihenfolge auf. Ich würde Sie bitten, Ihr einleitendes Statement auf fünf Minuten zu begrenzen. Die Abgeordneten werden Ihnen hinterher noch ganz viele Fragen stellen. Vielleicht schaffen wir noch eine zweite Fragerunde, dann können wir alles noch mal vertiefen. Bitte begrenzen Sie Ihr Eingangsstatement auf ungefähr fünf Minuten, das wäre sehr nett. Ich lasse eine Uhr mitlaufen und gebe einen Hinweis. – Wir beginnen mit Herrn Dr. Kaden. – Bitte schön, Sie haben das Wort!

Dr. Lutz Kaden (IHK): Vielen Dank für die Einladung und die Möglichkeit, wieder hier im Ausschuss zu sprechen zu der Frage: Was hat die IHK im Vergleich zu allen anderen Geladenen damit zu tun? Welche Rolle hat sie? – Zunächst einmal nimmt die IHK im Rahmen ihrer hoheitlichen Tätigkeit die Fachkundeprüfungen ab, die man braucht, um Unternehmerin oder Unternehmer im Taxi- und Mietwagengewerbe zu werden. Das ist eine Voraussetzung für die Konzession. In Konzessionierungsverfahren werden wir regelmäßig angehört.

Im Rahmen der Gesamtinteressenvertretung, unserer anderen Säule, für die gesamte Berliner Wirtschaft setzt sich die IHK für faire Wettbewerbsbedingungen für alle wirtschaftlichen Akteure in der ehrbaren Kaufmannschaft ein. Gerade wenn wir ein hochreguliertes Marktsegment haben, wie hier, sind diese Kontrollen für gleiche Wettbewerbsbedingungen sicherzustellen. Das hat, im Vergleich zu dem, was wir jetzt aktuell hören, über viele Jahre mindestens unbestritten in Berlin nicht funktioniert, weshalb es zu diesen Berichterstattungen, die hier zitiert wurden, gekommen ist.

Frau Senatorin hat es schon erwähnt, 2017 ist der Fiskaltaxameter hier eingeführt worden, das war ein langer Kampf, um die Kontrollfähigkeit effizienter zu machen und stark zu ermöglichen. Wir brauchen gerade das Taxigewerbe, das klassische Taxigewerbe, wie es auch genannt wird, auch für die Mobilitätswende, weil wir diese Lücke zwischen dem Linien-ÖPNV und der Haustür haben. Nicht nur in Blankenburg ist die Lücke oft sehr groß. Dafür braucht man die spontane individuelle Mobilität als Teil des ÖPNV, die so im Personenbeförderungsgesetz geregelt ist.

Gleichzeitig sollen neue Anbieter aber auch neue legale Geschäftsmodelle erproben können und umsetzen dürfen. Die IHK versteht sich als vermittelnde, neutrale Institution, um den Fortschritt und Innovationen voranzutreiben. Dementsprechend haben wir im Sommer mit allen Beteiligten schon diskutiert, wie man diesen Tarifkorridor, diese Festpreise, auch in Berlin einführen könnte und in welchem Korridor das liegen sollte. In München ist es inzwischen Praxis, und es gibt gute erste Erfahrungen. Wir freuen uns sehr, dass die SenMVKU das Thema so mit Nachdruck vorgebracht hat und sich darum kümmert.

Wenn man nur diese eine Maßnahme umsetzt, kann es allerdings passieren, dass auf einer Plattform, auf der ein reguliertes Segment und ein unreguliertes Segment angeboten werden, das regulierte Segment regelmäßig die höheren Preise hat und trotzdem verschwindet. Wir können es uns als Berlin, glaube ich, nicht leisten, dass das Taxigewerbe, das sehr unter Druck ist und immer weiter unter Druck ist, verschwindet, dieses Angebot für den Bürger. Deswegen brauchen wir weitere Schritte, um zu wirksamen Kontrollmechanismen zu kommen. Es ist schon erwähnt worden, dass das PBefG Mindestentgelte für den Mietwagenverkehr anbietet. Man könnte auch einen Konzessionsstopp herauslesen, wenn man mehr als 25 Prozent am gesamten Markt im Mietwagensegment hat. Eine Taskforce oder diese enge Vernetzung, die Frau Dreher angesprochen hat, halten wir erst mal für ein ganz wesentliches Element. Da lässt sich sicherlich noch einiges in der Richtung weiterentwickeln.

Diesen Gegencheck zwischen den Plattformen und dem LABO auch für die bereits vorhandenen Accounts einzuführen, halten wir auf jeden Fall für die dringlichste Möglichkeit, um zunächst diese Daten abzugleichen und erst mal einen großen Schritt voranzukommen. App-Vermittler – wir werden es vielleicht noch hören – könnten sicherstellen, dass der Fahrer, der für den Account gemeldet ist, auch wirklich fährt, per Authentifizierung, per Gesichtserkennung oder mit dem, was vielleicht noch möglich ist.

Ein Punkt noch, weil mir in letzter Zeit auffällt, dass gerade in den brandenburgischen Umlandgemeinden größere Kontingente an Mietwagengenehmigungen beantragt werden: Wir haben es mit einem Markt zu tun, wo die Teilnehmer nicht nur in Berlin angemeldet sind. Man muss auch darauf achten, dass nicht einfach eine Abwanderung nach MOL oder in andere Landkreise passiert und wir auch in diesem Kontakt bleiben.

Deswegen abschließend: Die Situation ist dringlich. Es müssen dringend Lösungen erarbeitet werden. Ich bin sehr froh, dass ich jetzt gehört habe, wie schon daran gearbeitet wird. Wir werden natürlich gern mit allem, was wir können, unterstützen, um weiterzukommen. – Danke schön!

Vorsitzender Lars Bocian: Recht herzlichen Dank, Herr Dr. Kaden! – Als Nächsten haben wir Herrn Kase. – Bitte schön, Sie haben das Wort!

Simon Kase (BBG und Partner): Vielen Dank! – Vielen Dank auch für die Einladung! Vielleicht darf ich mich ganz kurz vorstellen, denn ich glaube, „BBG und Partner“ sagt vielleicht nicht jedem etwas. Ich bin Rechtsanwalt bei einer Kanzlei, die sich schwerpunktmäßig mit der öffentlichen Mobilität befasst und deutschlandweit Kommunen, Länder und den Bund berät. Mein eigenes Spezialgebiet sind Formen der neuen Mobilität. Dazu zählen wir auch plattformbasierte Gelegenheitsverkehre.

Ich habe es so verstanden, dass es hier heute um das Taxisterben in Berlin geht und was man dagegen tun könnte und wahrscheinlich auch müsste. Das Bundesverfassungsgericht hat gesagt, die Funktions- und Existenzfähigkeit des örtlichen Taxigewerbes ist ein überragend wichtiges Gemeinwohlinteresse. Ich würde mal sagen, es gibt letztlich drei Maßnahmen, die man ergreifen könnte und vielleicht auch sollte. Jetzt wiederhole ich so ein bisschen das, was die Senatorin schon gesagt hat. Ich hoffe, Ihnen wird nicht langweilig, aber ein paar Dinge sind, glaube ich, auf einem gar nicht so verkehrten Weg.

Das Erste, was mir eingefallen wäre, wären auf jeden Fall auch die Festpreise für das Taxi. Das ist eine neue Maßnahme, die das novellierte PBefG ermöglicht, die rechtlich, glaube ich, nicht übermäßig problematisch umzusetzen ist. Ökonomisch mag das ein bisschen schwieriger sein, da muss man genau gucken: Wie sind die Auswirkungen auf den Markt? Kann man die Auskömmlichkeit der Taxiverkehre sichern? Bleibt das Ganze trotzdem noch attraktiv für Fahrgäste? – Auch ich kenne diese Umfragen, dass insbesondere die Unsicherheit über den Fahrpreis ein Wettbewerbsnachteil für das Taxi sein kann. Insofern, glaube ich, ist das aus rechtlicher Perspektive auf jeden Fall eine sehr sinnvolle Maßnahme.

Die zweite Maßnahme, die ein bisschen auf der Hand liegt, sind tarifbezogene Regelungen für Mietwagen, die sogenannten Mindestentgelte, wobei die ja nicht auf Mindestentgelte beschränkt sind. Damit kann man Dumpingpreise wahrscheinlich verhindern. Es ist ein guter Schritt in Richtung dieses Level-Playing-Fields, weil das Taxi eben tarifgebunden ist, der Mietwagen bisher noch nicht. Es spricht einiges dafür, dass man damit aber nicht nur die Wettbewerbsfähigkeit sichern kann, sondern die öffentlichen Verkehrsinteressen allgemein. Also auch Themen wie Sozialstandards, Steuerhinterziehung oder die Auskömmlichkeit der Mietwagen können unter Umständen da mit reinspielen.

Das ganze Thema ist allerdings rechtlich deutlich komplexer, weil der PBefG-Gesetzgeber nicht wahnsinnig viele Handlungshinweise mitgegeben hat. Mittlerweile haben wir einiges ganz gut erforscht und haben ziemlich gute Einblicke, wie das funktionieren könnte. Nichtsdestotrotz empfiehlt es sich auch aus meiner Sicht, zunächst mal die Festpreise umzusetzen und zu evaluieren, denn wir haben natürlich immer den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, dass die mildere Maßnahme zunächst genutzt werden muss, wenn sie effektiv ist. Die Festpreise sind natürlich offensichtlich ein milderer Eingriff in den Markt als die tarifbezogenen Vorschriften für das Mietwagengewerbe.

Dann ist es aber auch so: Wir reden hier eigentlich, meine ich, nicht nur über personenbeförderungsrechtliche Fragen, sondern über ganz viele rechtliche Fragen, über soziale Fragen. Vieles wird man vielleicht gar nicht unmittelbar mit rechtlichen Maßnahmen lösen können. Ich meine, dass der Vollzug unglaublich wichtig ist, und regulatorische Maßnahmen werden den Vollzug nicht ersetzen können. Ich bin auch der Meinung, das LABO sollte gestärkt werden, natürlich auf der Ebene der Personalanzahl. Das PBefG knüpft noch an den einzelnen Unternehmer an. Wir haben nicht sehr gute Regelungen darin, um jetzt massenweise Daten von den Plattformen zu erhalten. Wir haben keine Plattformgenehmigungen im engeren Sinne, und deswegen muss das LABO auf die Straße gehen, um Dinge herauszufinden. Die Rückkehrpflicht lässt sich kaum anders kontrollieren.

Die Betriebsprüfungen sind nach unserem Kenntnisstand wahnsinnig wichtig. Dazu gehört auch das Aktenstudium. Deswegen meine ich, dass nicht nur die personelle Kapazität, sondern auch Schulungen und die Ausstattung mit Ressourcen beim LABO ansonsten eine Möglichkeit sein können. Ich habe nicht den Eindruck, dass die LABO-Mitarbeitenden sich keine Mühe geben würden oder unfähig wären, aber sie bewegen sich in einem enorm schwierigen Umfeld, das – so ist es hier auch schon ganz häufig angeklungen – teilweise von organisierter Kriminalität geprägt ist. Das PBefG ist eine wahnsinnig komplexe Rechtsmaterie, aber auf dem LABO wird ja nicht nur abgeladen, das PBefG zu überprüfen, sondern dazu gehören inzident auch steuer- und arbeitsrechtliche Fragen, wirtschaftliche Zusammenhänge müssen verstanden werden. Ich glaube, das LABO sieht sich einer Gegenseite gegenüber, die teilwei-

se rechtlich sehr kreativ und auch gut ausgestattet ist. Insofern ist meines Erachtens auch das Know-how aufzubauen.

So viel im Schnelldurchgang! Mein Fazit wäre: Auf der regulatorischen Ebene sind die Festpreise die Low-hanging Fruit, die sich anbietet. Die tarifbezogenen Vorschriften können auch ein guter Weg sein und dann eben die personelle Ausstattung des LABO. – So viel erst mal! Ich bin gespannt auf Fragen. – Danke!

Vorsitzender Lars Bocian: Vielen Dank, Herr Kase! – Als Nächsten haben wir Herrn Meier. – Sie haben das Wort, bitte schön!

Klaus Meier (Berliner Taxi-Soziallotse): Erst mal vielen Dank, dass ich hier sprechen darf! – Mein Name ist Klaus Meier. Ich bin der Berliner Taxi-Soziallotse beim Berliner Arbeitslosenzentrum evangelischer Kirchenkreise, kurz BALZ. Meine Aufgabe ist die Unterstützung der Berliner Taxi- und Mietwagenfahrer bei der Lösung ihrer sozialen und wirtschaftlichen Probleme.

Sie können sich vorstellen, dass es von diesen Problemen gegenwärtig viele gibt, selbst auf dem „Boulevard der Stars“, deshalb machen wir dort gerade ein Taxifilmfest, zu dem Sie alle herzlich eingeladen sind. Das geht bis zum Ende der Berlinale jeden Tag von 5 Uhr bis 10 Uhr abends. Das nur am Rande.

Ich möchte Ihnen von meinen Kenntnissen der Branche berichten, die ich in meiner Berufstätigkeit als Taxifahrer seit 1985 gewonnen habe. Zunächst möchte ich Ihnen schildern, wie die Praktiken des Betrugs im Taxigewerbe bis zur Einführung des Fiskaltaxameters aussahen, teilweise noch darüber hinaus, die dann vollumfänglich von den Mietwagenbetrieben übernommen worden sind.

Vor Jahren habe ich mich bei einem der über 50 Berliner Taxibetriebe beworben, in einer großen Aktion. Bei einem der Vorstellungsgespräche wurde mir vom Unternehmer vorge-rechnet, wie ich bei ihm jeden Monat über 2 000 Euro netto plus Trinkgeld verdienen könnte, mit einer 40-Stunden-Woche. Er würde nur einen kleinen Teil meines Lohns beim Finanzamt und der Sozialversicherung angeben, mir den größten Teil des Lohns schwarz unter der Hand auszahlen, und ich sollte mir den Rest, wie er es nannte, vom Jobcenter holen. Diese Art der Abrechnung verhindert den Bezug von Arbeitslosen- und Kurzarbeitergeld in ausreichender Höhe und führt zu Armutsrenten und so weiter, sodass dann ganz viele Kosten für die Allgemeinheit entstehen.

In meiner Praxis als Taxi-Soziallotse, die ich seit ungefähr vier Jahren ausübe, war einer meiner ersten Klienten ein Mann, der von Wohnungs- und Obdachlosigkeit bedroht war, ein Taxifahrer. Sein Unternehmer hatte ihm schon vor Corona nur einen Umsatzanteil gezahlt, der zu einem Lohn deutlich unter dem gesetzlichen Mindestlohniveau führte. Da mein Klient nicht in der Lage war, die finanziellen Zusammenhänge zu verstehen – so war der halt –, hatte er sein Erspartes aufgebraucht, um seinen Lebensunterhalt zu finanzieren. Als nichts mehr übrig war, wandte er sich an das Berliner Arbeitslosenzentrum. Wir haben dann für eine zügige Bearbeitung dieses Notfalls gesorgt, und er konnte später den nicht gezahlten Lohn anhand der Daten des Fiskaltaxameters erfolgreich einklagen. Das war jedoch nur mit viel Aufwand möglich, weil er von dem sehr engagierten Anwalt Benedikt Hopmann vertreten wurde, der heute aus Altersgründen nur noch wenige Klienten vertritt.

Viel belastender ist für mich aktuell der Fall eines Kollegen, der infolge von Krankheit schwer körperbehindert ist und ebenfalls den ihm vorenthaltenen Mindestlohn vor Gericht einfordert. Seine Firma – wir kennen es als 18-Monats-GmbH, in dem Fall gibt es sie schon ein bisschen länger – hat seine Klage zum Anlass genommen, sich abzuwickeln, sodass es kein Rechtssubjekt mehr gibt, das verklagt werden kann. Dieser Kollege hat bereits einen großen Teil seiner bescheidenen Ersparnisse für Rechtsanwaltskosten verbraucht, und ich befürchte, dass er den durch seine voranschreitende Behinderung erforderlichen Umbau seiner Wohnung nicht bezahlen kann.

Die Zwischenbilanz lautet dazu: Im Taxi- und Mietwagengewerbe wird zurzeit nur in Ausnahmefällen der gesetzliche Mindestlohn gezahlt. Ursachen gibt es für die Zehntausenden Einkommensarmen im Taxi- und Mietwagengewerbe einige. Ein Beispiel sind die Plattformen wie Uber, die flächendeckende Rechtsverstöße, wie gerade bekannt wurde, unterstützen, aber auch andere Unternehmen, die in der Konkurrenzsituation gegen das Mindestlohngesetz

verstoßen. Möglich wird das durch die faktische Abwesenheit von Regulierung und wirklicher Kontrollen durch die zuständigen Behörden.

Um dem überhaupt auf den Grund gehen zu können, ist meine erste Forderung, dass bitte schön das LABO sich endlich mal die Mietwagen- und Taxistatistiken als digitale Datensätze liefern lassen sollte und nicht mehr im Faxformat, mutig sein sollte und aus dem Faxzeitalter ins Neuland aufbrechen sollte.

Zu den Hintergründen dieser ganzen furchtbaren Zusammenhänge und Entwicklungen: Wie kommt es, dass meine Klienten Opfer von Ausbeutung und Schicksalsschlägen werden? – Im Taxi- und Mietwagengewerbe wird in der Regel immer schon nach Umsatz gezahlt. Es sind etwa 45 Prozent des Umsatzes Bruttolohn im Taxigewerbe und dem Vernehmen nach 50 Prozent im Mietwagengewerbe. Die meisten Unternehmen lagern so das geschäftliche Risiko auf ihre Angestellten aus und nehmen deren Verarmung billigend in Kauf. Da sich so gut wie jeder Berliner Taxifahrer wie ein kleiner Unternehmer vorkommt und seine Arbeit vollständig aus der Sicht seines Arbeitgebers betrachtet, geht das durch. Die Taxifahrer fühlen sich selber für die miesen Umsätze, die sie einfahren, verantwortlich.

Die 50 Prozent, die dem Vernehmen nach bei den Mietwagenbetrieben gezahlt werden, sind keine wahren 50 Prozent. Sie beruhen darauf, dass als 50 Prozent das angesehen wird, was vom Umsatz übrig bleibt, nachdem 19 Prozent Umsatzsteuer, etwa 25 Prozent Provision für zum Beispiel Uber und die Provision für den Uber-Generalübernehmer, dem Vernehmen nach 5 Prozent, abgezogen wurden. 50 Prozent sind also $100 \text{ minus } 19 \text{ minus } 25 \text{ minus } 5$, geteilt durch 2, das heißt, es bleiben als Lohn round about 25 Prozent vom Umsatz übrig.

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Meier, Sie müssten bitte ganz langsam zum Ende kommen.

Klaus Meier (Berliner Taxi-Soziallotse): Ja, okay, gut! – Zum Ende: Was wir tun könnten und was bisher überhaupt nicht geschieht, ist, proaktiv den Mindestlohn zu überprüfen. Das Arbeitsamt macht das anscheinend zurzeit sehr erfolgreich mit Taxiunternehmen bei der nachträglichen Überprüfung des Kurzarbeitergeldes, was teilweise sehr deplatziert ist, was aber zeigt, dass das möglich ist und dass der Aufwand, um das zu tun, sehr gering ist im Verhältnis zu den vielen Anstrengungen, die Sie, Frau Dreher, gerade eben beschrieben haben.

Vorsitzender Lars Bocian: Ganz herzlichen Dank, Herr Meier! – Als nächster Anzuhörender ist Herr Mönch jetzt an der Reihe. – Sie haben das Wort, Herr Mönch, bitte schön!

Alexander Mönch (FREENOW): Danke, Herr Vorsitzender! – Sehr geehrte Frau Senatorin! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Im Jahr 2019 wurde myTaxi in FREENOW umbenannt, und wir haben uns zu einer multimodalen Mobilitätsplattform weiterentwickelt. Wir haben den Anspruch, möglichst alle Mobilitätsoptionen einer Stadt transparent über unsere App buchbar zu machen. Genau aus diesem Anspruch heraus haben wir im September 2019 auch den Mietwagen mit Fahrer in unser Angebot aufgenommen, ebenso wie Micromobility-Services, Carsharing und ÖPNV-Angebote. Das bedeutet, dass wir seit über vier Jahren mit Taxi und Mietwagen beide Verkehrsarten des Gelegenheitsverkehrs anbieten und die Entwicklungen am Markt aus der ersten Reihe verfolgen.

Unsere zentrale Erkenntnis vorweg: Das Geschäftsmodell des taxiähnlichen Mietwagens mit Fahrer steht auf wackeligen Beinen und schafft in seiner jetzigen Ausprägung keinen nachhaltigen Mehrwert. Warum? – Zwei zentrale Punkte. Erstens: Es ist fraglich, ob das Geschäftsmodell taxiähnlicher Mietwagen tragfähig ist. Kann es alleine und im gesetzlichen Rahmen mit seinen Erlösen aus dem Fahrtenumsatz seine Kosten decken und Gewinne erwirtschaften? – Zweitens: Es haben sich massiv illegale Strukturen im taxiähnlichen Mietwagenmarkt herausgebildet. Zu diesen Punkten möchte ich Ihnen Erfahrungen aus der Praxis mitteilen.

Zu Punkt 1, der Wirtschaftlichkeit von Mietwagenunternehmen: – Ich habe eine Folie mitgebracht. Ich hoffe, das funktioniert mit der Fernbedienung.

Mietwagen: Wirtschaftlichkeit

Erlöse			Zwischensumme
Bruttoumsatz		13.000 €	
Umsatzsteuer	19%	2.076 €	
Nettoumsatz		10.924 €	10.924 €
Kosten Vermittler (netto)			
Vermittlungsgebühr vom Bruttoumsatz zzgl. USt.	15%	1.950 €	8.974 €
Kosten Betriebssitz, Fahrzeuge, Personal/Dienstleister (netto)			
2 Vollzeitangestellte für Annahme des Auftrags am Betriebssitz (40h-Woche, identische Betriebszeiten)	2*175 Stunden + Pausen = 400 Stunden Mindestlohn + Lohnnebenkosten	670 €	
AfA Fahrzeug (NP 30.000 EUR)		500 €	
Versicherung Fahrzeug (Haftpflicht, Vollkasko, Vergünstigung durch Flottenverträge)		400 €	
Büro + Stellplatz + Telefon etc.		150 €	
Steuerberater		100 €	
Darlehen und Bankgebühren		100 €	7.254 €
Rollende Kosten (netto)			
Diesel 9l/100km 9% pauschal vom Netto-Umsatz			
Werkstatt 4,5%			
Reinigung 1%	15%	1.584 €	5.670 €
2 Fahrer (175 Stunden x 2 x 18 EUR Mindestlohn inkl. Lohnnebenkosten)			
		6.300 €	-630 €

- Annahme: **Betrieb mit 10 Fahrzeugen**
- Kalkulation: **Erlöse und Kosten pro Fahrzeug pro Monat**

Auf dieser Folie sehen Sie eine Berechnung zur Wirtschaftlichkeit. Die Daten haben wir mit Unterstützung von Unternehmen, Verbänden und Steuerexperten zusammengetragen. Sie beinhalten marktübliche Kosten und durch das Gesetz vorgeschriebene Positionen, wie etwa die Disponenten zur Auftragsannahme am Betriebssitz. Was in der Kürze der Zeit hier deutlich wird: Selbst bei unrealistisch wohlwollender Betrachtung, also dauerhaft maximaler Auslastung und geringer Vermittlungsgebühr, entsteht dem Unternehmer nach Abzug von Mindestlohn, Fixkosten und sogenannten rollenden Kosten ein Verlust.

Bedenken Sie bei der Nebenrechnung im Vergleich zum Taxi folgende Fakten: Die Vermittlungsgebühren sind zum Teil deutlich höher als beim Taxi. Der Mietwagen unterliegt dem vollen Umsatzsteuersatz in Höhe von 19 Prozent, und auch im Mietwagen wird durch Verkehr, Baustellen und Tempolimits der Verkehr ausgebremst, das heißt, viel mehr als durchschnittlich 20 bis 25 Kilometer pro Stunde sind selbst an Silvester kaum möglich. Darin enthalten sind zwangsläufig Leerkilometer für die Anfahrt zum nächsten Auftrag und die gelegentliche Rückkehr zum Betriebssitz. Der Mietwagen kann aufgrund der vollen Preisflexibilität den noch starren Taxitarif mit dem Ziel der Gewinnung von Marktanteilen dauerhaft unterschreiten, und davon wurde in den vergangenen Jahren reichlich Gebrauch gemacht. Damit

wird auch die Abhängigkeit von den Plattformen deutlich. Erst die Zuschüsse, Prämien und durch dauerhafte Zahlungen ausgelöste Anreizeffekte ermöglichen die wirtschaftliche Existenz der Mietwagenunternehmen.

Was sind die Folgen für den Gelegenheitsverkehrsmarkt? – Dass Fahrgäste, wie oft behauptet, vom eigenen Pkw umsteigen und damit den städtischen Verkehr entlasten, ist nicht zu beobachten und auch nicht belegbar. Selbstverständlich hat das Taxi in diesem ungleichen Wettbewerb Touren an den Mietwagen verloren, und zwar einen Großteil der vor allem ausländischen Geschäftsreisenden sowie die längeren oder attraktiveren Touren des Berliner Nachtlebens.

Zu den Zahlen haben wir einiges gehört. Wir haben jetzt diese 4 500 Mietwagenkonzessionen. Dazu kommen auch noch die Mietwagenkonzessionen, die in den neuen Umlandgemeinden Berlins angemeldet wurden, die auch in Berlin ihr Geschäft machen, und die schätzungsweise 2 000 illegalen Mietwagenkonzessionen. Die Folge ist ein dysfunktionales Taxigewerbe neben einem dysfunktionalen Mietwagengewerbe. Dass diese Situation trotz mehr Wettbewerb auf keiner Seite zu mehr Qualität und Service führt, liegt auf der Hand. Daher fordern wir, um hier gegenzusteuern, identische Regeln für identische Dienstleistungen. In § 51 a PBefG wurde dafür eigens das Instrument Mindestbeförderungsentgelt für Mietwagen eingeführt. Das würde einen fairen Wettbewerb etablieren, das genannte Level-Playing-Field. Es würde Mindestlöhne sichern und Sozialdumping verhindern. Die Qualität der Dienstleistung gerät wieder mehr in den Vordergrund. Wer sich einen Individualtransport mit Fahrer nicht leisten kann oder will, hat in Berlin ausreichend Alternativen. Auch als Mitglied des Ausschusses Mobile Stadt der IHK Berlin sage ich, dass es Berlin nicht egal sein darf, unter welchen Umständen Geschäftsreisende, Berlinerinnen, Berliner und Besucher der Stadt an ihre Ziele gebracht werden.

Damit komme ich zu meinem zweiten Punkt, unserer Kritik am Geschäftsmodell taxiähnlicher Mietwagen, nämlich zu den illegalen Strukturen im Mietwagenmarkt. Die Rahmenbedingungen im taxiähnlichen Mietwagenmarkt fördern die illegalen Strukturen. Diese waren bereits Gegenstand diverser Medienberichte. Gefälschte Konzessionen, Missachtung des Arbeitszeitgesetzes, erschlichene Sozialleistungen, zwangsläufige Steuerhinterziehung spiegeln nur einen Teil der Vorwürfe wider. Das hat negative Konsequenzen für die Sicherheit der Fahrgäste, Steuereinnahmen für Bund und Land und die Reputation der Stadt. Wir begrüßen es ausdrücklich, dass sich das LABO dieser Thematik angenommen hat. Aufgrund des Drucks der aktuellen Debatte wurden die Kontrollen weiter verschärft und die Vereinbarung zur Übermittlung der Daten neu registrierter Mietwagenunternehmen mit dieser Woche aktualisiert.

Vorsitzender Lars Bocian: Sie müssten bitte auch langsam zum Ende kommen. Danke schön!

Alexander Mönch (FREENOW): Damit ist zumindest die Gefahr der sogenannten Kettenanmeldungen gebannt, das ist gut, denn mindestens ein Drittel der neuen Anmeldungen wird aktuell vom LABO abgelehnt. Das alleine zeigt, wie dramatisch die Situation ist. Unsere Forderung: Um die Lage in den Griff zu bekommen, braucht es dringend eine Ausweitung der Vereinbarungen auch auf die Bestandsdaten. Wir haben bereits im November vorgelegt, dass eine geschlossene Lieferung der Bestandsdaten durch die Plattformen datenschutzrechtlich

möglich ist, und wir beobachten, dass andere bei diesem Thema erfolgreich auf Zeit spielen. Am 14. März steht das Thema beim LABO erneut auf der Agenda.

Ich komme zum Schluss. Unser Appell: Es braucht ein schnelles und entschlossenes politisches Handeln, um in diesem Markt vertretbare Zustände zu schaffen. FREENOW wendet sich nicht per se gegen den Mietwagen, aber das Geschäft muss zum Wohle aller fair reguliert und rigoros kontrolliert werden. Es muss die Stadt Berlin sein, die hier Vorgaben macht und durchsetzt. Ich bin davon überzeugt, dass ein funktionierender Taxi- und Mietwagenmarkt möglich ist. Einen fairen Wettbewerb schaffen wir mit dem Mindestbeförderungsentgelt für den Verkehr mit Mietwagen, der Kontrolle der Bestandsdaten und dem Tarifkorridor für feste Vorabpreise beim Taxi. Es muss Schluss mit dem Trick der normativen Kraft des Faktischen sein, bei dem sich die Gesetze denjenigen anpassen, die sie brechen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Herzlichen Dank! – Dann gehen wir weiter zu Herrn Osmenda. – Herr Osmenda, Sie können gleich beginnen.

Axel Osmenda (Hauptzollamt Berlin): Herr Vorsitzender! Werte Abgeordnete! Ich möchte mich recht herzlich bedanken, hier überhaupt Stellung zu der Problematik des Mietwagengeschäfts nehmen zu dürfen. Ich werde kurz erläutern, welche Rolle die Zollverwaltung bei der Prüfung von Fahrdienstleistern einnimmt und welche Besonderheiten bei der Prüfung von Fahrdienstleistern bestehen. Der Prüfauftrag der FKS der Zollverwaltung ist im Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetz geregelt. Er umfasst alle Wirtschaftsbereiche.

Mal zur Darstellung: Wir sind knapp unter 300 AK in Berlin, die für die Bekämpfung der Schwarzarbeit zuständig sind, und wir prüfen sämtliche Wirtschaftsbereiche. Der Prüfungsinhalt ergibt sich aus § 2 des Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetzes. Wir prüfen grundsätzlich nach dem ganzheitlichen Prüfungsansatz. Wir prüfen also nicht nur den angetroffenen Arbeitnehmer hinsichtlich seines Beschäftigungsverhältnisses und der Meldung zur Sozialversicherung, sondern wir prüfen auch gleichzeitig: Darf derjenige überhaupt eine entsprechende Erwerbstätigkeit ausüben? – Wie Sie wissen, unterliegt die Beschäftigung im Mietwagenbereich den Regeln des Mindestlohngesetzes. Die Arbeitnehmer haben einen Anspruch auf den Mindestlohn. Wir müssen in Prüfungen immer wieder feststellen, dass der Mindestlohn nicht gezahlt wird.

Der Prüfungsansatz bei uns sieht folgendermaßen aus: Wir prüfen zunächst erst mal den Arbeitnehmer, seinen Beschäftigungsort, sprich, wir halten ihn aus dem fließenden Verkehr an – wir haben in diesem Zusammenhang die gleichen Rechte wie die Landespolizei Berlin – und prüfen dann im Rahmen einer Befragung des Arbeitnehmers. Eine derartige Befragung dauert etwa 25 bis 30 Minuten, weil wir den Arbeitnehmer zu zahlreichen Dingen befragen: Wie lange arbeitet er schon? Welchen Lohn erhält er? – und so weiter. Aus Prüfungen und meiner Erfahrung aus 20 Jahren Finanzkontrolle Schwarzarbeit zeigt sich, dass es die Arbeitnehmer mit der Wahrheit nicht unbedingt immer so genau nehmen.

In der Folge machen wir sogenannte Geschäftsunterlagenprüfungen. Diese sind aber im Bereich des Mietwagenverkehrs nicht immer möglich, denn wir stellen immer wieder fest, dass bei Unternehmen Geschäftsadressen auftauchen, die überhaupt nicht mehr existent sind, dass es sich dabei um Briefkastenfirmen handelt, dass es sich dabei um Scheinadressen handelt,

dass es sich dabei um Bürounternehmen handelt, wo eigentlich gar kein tatsächlicher Geschäftsbetrieb stattfindet.

Wir versuchen natürlich, diese Prüfung erforderlichenfalls auch durch Zwangsgelder beziehungsweise durch entsprechende Ordnungswidrigkeitsverfahren durchzusetzen. Das Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetz bietet uns diese Möglichkeit, den Arbeitgeber wegen fehlender Mitwirkung entsprechend zu bebußen beziehungsweise im Verwaltungsverfahren durch Zwangsgelder zur Prüfung anzuhalten.

Da dieser Schritt aber meistens oder in vielen Fällen nicht zum Erfolg führt, setzen wir uns mit den Vermittlungsplattformen in Verbindung und fordern die entsprechenden Vermittlungsdaten von den Vermittlungsplattformen. Hier geht es natürlich nur um den Datenkranz, der erforderlich ist, um Aussagen zum Beschäftigungsverhältnis zu treffen. Hier kann ich mit aller Deutlichkeit sagen, dass nicht alle Vermittlungsplattformen in dieser Stadt bereit sind, uns diese Daten zur Verfügung zu stellen. Abgleiche der so gewonnenen Erkenntnisse erfolgen dann mit weiteren Datenbanken von Zusammenarbeitsbehörden, und es erfolgt eine Auswertung. Auffälligkeiten, die nicht in die Verfolgungszuständigkeit des Zolls fallen, also beispielsweise, wenn wir feststellen, dass der Rückkehrpflicht nicht nachgekommen wird, werden an die zuständigen Behörden übermittelt. Welche Schritte von dort erfolgen, ist uns nicht bekannt. Hier würden wir uns eine wesentliche Verbesserung in der Zusammenarbeit mit dem LABO wünschen. Die Beanstandungsquote – so viel kann ich auf jeden Fall sagen – ist im Mietwagenunternehmensbereich im Vergleich zu anderen Branchen deutlich erhöht.

Stellen wir Anhaltspunkte für Straftaten oder Ordnungswidrigkeiten, die in unsere Verfolgungszuständigkeiten fallen, fest, verfolgen wir diese und leiten sie an die Staatsanwaltschaft beziehungsweise an unsere zuständige Bußgeld- und Strafsachenstelle weiter. Wir stellen fest, dass das Mietwagengeschäft eigentlich kaum zu überprüfen ist. Es ist relativ schwierig, wie auch schon ausgeführt wurde. Insbesondere Fahrer, die ohne Konzession fahren, sind für uns schwer erkennbar. Es ist noch etwas anderes, wenn ich einen Arbeitnehmer auf einer Baustelle habe. Da sehe ich, dass der gerade den Nagel in die Wand schlägt, und dann kann ich relativ sicher sein, dass es ein Arbeitnehmer ist.

Hier muss ich wirklich mal die Landespolizei Berlin loben. Da spezialisieren sich immer mehr Kolleginnen und Kollegen auf diesen Bereich der Mietwagenprüfung, und wir bekommen unglaublich viele Informationen von den Kolleginnen und Kollegen, die nämlich zum Beispiel im Rahmen von festgestellten Ordnungswidrigkeiten Verdachtsmomente haben, dass hier jemand illegal fährt. Der hat eine einfache Ordnungswidrigkeit begangen, und da klappt die Zusammenarbeit, muss ich wirklich sagen, hervorragend. Wirklich ein großes Lob an unsere Landespolizei, die sonst ja auch mit anderen Dingen belastet ist. Wir als FKS werden leider häufig vergessen.

Ich möchte mich recht herzlich bedanken. Für Fragen stehe ich selbstverständlich zur Verfügung. Ich finde es wirklich sehr gut, dass man sich diesem Thema endlich mal widmet.

Vorsitzender Lars Bocian: Danke, Herr Osmenda, ganz herzlichen Dank! – Dann kommen wir als Nächstes zu Herrn Waldner. – Sie haben das Wort, bitte schön!

Hermann Waldner (Bundesverband Taxi und Mietwagen): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Frau Senatorin! Sehr geehrte Abgeordnete! Sehr geehrte Anwesende! Ich freue mich, heute hier sprechen zu dürfen.

Hermann Waldner

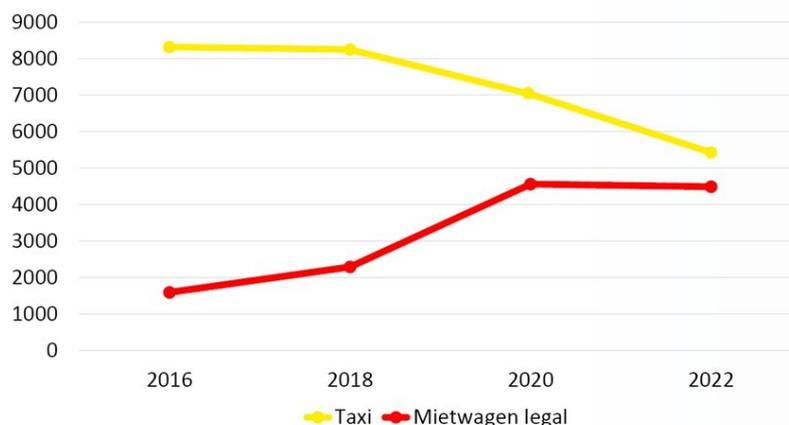
- Vorsitzender des Vostands des Taxi Deutschland Berlin e. V.
- Vizepräsident des Deutschen Taxi- und Mietwagenverbandes e. V.
- Geschäftsführer der Taxi Berlin TZB GmbH
- Geschäftsführer der fms Systems GmbH (taxi.eu)



2

Ich spreche nicht nur für den Bundesverband Taxi und Mietwagen Deutschland, sondern auch als erster Vorsitzender eines Berliner Taxiverbandes, Taxi Deutschland Berlin, im Namen der anderen Berliner Taxiverbände und auch im Namen der 1 500 Taxiunternehmen in Berlin, die Vertragspartner meiner Funkzentrale sind und die 4 800 Taxis betreiben.

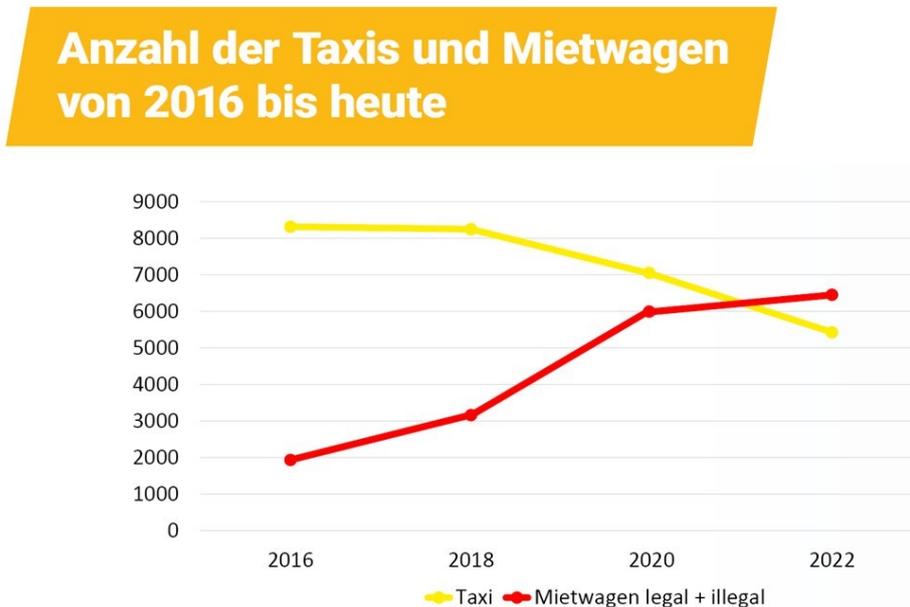
Anzahl der Taxis und Mietwagen von 2016 bis heute



3

Vieles ist schon gesagt worden. Ich will erst mal mit Zahlen und Vergleichen einsteigen. Die sind vielleicht schon bekannt, aber hier sieht man einmal auf zwei Grafiken den Verlauf der

Mietwagenkonzessionen seit 2016 und den extrem absteigenden Verlauf der Taxikonzessionen. Ich denke, das spricht schon mal für sich. Wir können gleich weitergehen.



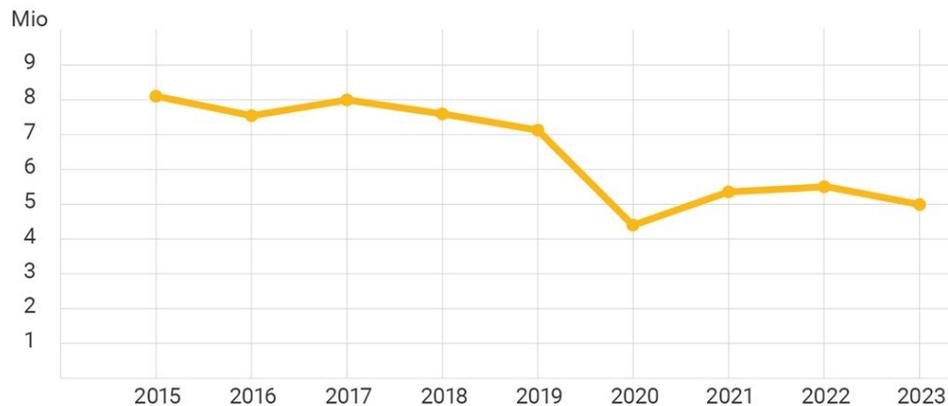
3

Hier habe ich mal diese Schätzungen eingebaut. Das sind jetzt aber nur Schätzungen bei den Mietwagen. Mietwagen sind die rote Kurve, die Sie sehen. Da sind jetzt nur diese mindestens 1 000 geschätzten schwarzfahrenden Mietwagen dabei und noch so circa 1 000, die aus den Umlandkreisen nach Berlin reinströmen. Man sieht, dass man auf Zahlen von 6 500 bis 7 000 Mietwagen kommt, die die derzeitige Zahl von Taxis, die in Berlin unterwegs sind, 5 600, schon überholt und überschritten haben. Das ist auch das, was wir bei den Taxiumsätzen merken und deutlich spüren. Jeder Unternehmer spürt das. Viele Taxiunternehmer, die heute noch nicht aufgegeben haben, ringen mit der Existenz. Es ist eine Frage der Zeit, dass sie auch noch die Tür von außen zumachen müssen. Sehr seriöse Unternehmer, die seit Jahrzehnten ihr Geschäft machen, geben jetzt auf, weil es gerade die Mehrwagenbetriebe mit ihren Angestellten einfach nicht mehr schaffen, auf ehrliche Weise diese Umsätze einzufahren. Sie gehen sehr oft pleite.

Dagegen ergeben sich neue Unternehmer, die sehr gerne die GmbH-Mäntel nach zwanzig, vierundzwanzig Monaten wechseln, also bevor die nächste Prüfung ansteht. Das gibt es auch im Taxigewerbe. Ich musste selbst im letzten Jahr ungefähr 100 Taxikonzessionen in der Vermittlung ablehnen, weil sie einfach falsch waren. Sie waren gefälscht. Es waren teilweise so gute Fälschungen dabei, dass ich das mit meinem Team, mit meinen Mitarbeitern, nicht identifizieren konnte, es ist nur im Datenaustausch gelungen. Wenn die Mietwagenplattformen, die ich jetzt direkt ansprechen möchte, vor allem Uber und Bolt, das auch so machen würden, dann würden diese schwarzen Mietwagen, wenn sie keine Aufträge mehr bekommen würden, trockenlaufen, sie würden an der Ecke stehen, weil sie nichts zu tun hätten. Dann wäre das Problem schon gelöst. Also bitte schön, meine Herren – Bolt ist hier nicht vertreten, FREENOW ist vielleicht nur noch in kleinerer Weise vertreten –, tun Sie Ihre Arbeit! Sorgen Sie einfach dafür, dass Sie wirklich nur legale Mietwagenfahrer, legale Mietwagen, überhaupt

mit Aufträgen füttern, im Interesse ihrer Kunden, damit sie nicht ohne Versicherung fahren müssen!

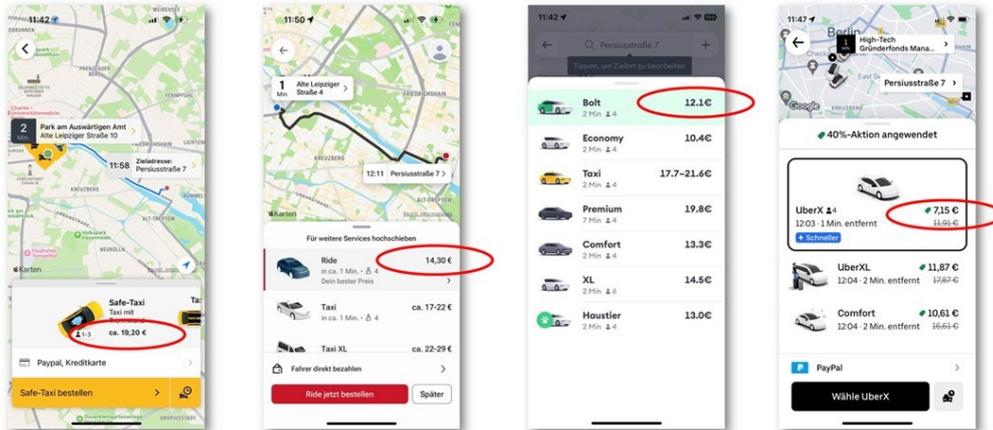
Entwicklung der Auftragszahlen bei Taxi Berlin von 2015 bis heute



4

Hier haben wir noch mal ein neues Bild des Grauens, muss ich mal so brutal sagen. Das sind die Auftragszahlen, nicht allgemein vom Taxigewerbe in Berlin, aber die reinen Auftragszahlen der vermittelten Aufträge bei dieser Zentrale Taxi Berlin, die ja 90 Prozent aller Taxis in Berlin mit Aufträgen beliefert. Sie sehen diesen Knick im zweiten Drittel, das ist natürlich der Coronaknick nach unten, da gingen die Aufträge nach unten. Aber wenn Sie mal die Linie von links oben nach rechts unten ziehen, sehen Sie, dass das eine deutlich absteigende Linie ist. Wir liegen jetzt inzwischen bei nur noch knapp über 60 Prozent der Umsätze, die im Durchschnitt der Jahre 2016 bis 2018/2019 da waren. Wir wissen auch, wohin diese Aufträge und Umsätze gegangen sind. Die sind dorthin gegangen, wo Mietwagen massenhaft einen nicht mehr taxiähnlichen, sondern taxigleichen Verkehr betreiben. Es geht weiter nach unten. Manchmal wundere ich mich bei der Preisdifferenz, die wir im Angebot haben, dass es nicht noch schneller geht. Das ist sicher der Tatsache geschuldet, dass eine gewisse Kundenbindung über die Jahrzehnte bei der Zentrale mit ihren Kunden aufgebaut werden konnte.

Preisvergleich zwischen Taxis und Mietwagen



5

Das sind nur ein paar ausgewiesene Beispiele. Wie gesagt, diese Rabatte gehen bis zu 40 Prozent des vergleichbaren Taxitarifs herunter, nicht dauerhaft, aber die gibt es eben, um die Kunden mit Brachialgewalt vom Taxi weg in den Mietwagen zu ziehen.

Regulatorische Nachteile von Taxis gegenüber Mietwagen

Derzeit haben etwa **70 % aller Mietwagen keine geeichten Wegstreckenzähler** mit einer Sicherheitseinrichtung für die Datendokumentation von Arbeitszeiten und Einnahmen.



Mietwagenanbieter nutzen dies für:

- Manipulationsmöglichkeiten aller Art
- Verkürzungsmöglichkeiten von gesetzlichen Abgaben

6

Was nicht vergessen werden darf: Wenn man sagt, nur die schwarzen Mietwagen sind illegal, dann ist das nur ein Teil der Wahrheit. Die anderen sind eigentlich auch illegal, weil sie Dinge machen, die eigentlich vom Personenbeförderungsgesetz her gar nicht vorgesehen sind. Seit Jahrzehnten haben wir diese Trennung aufrechterhalten können, dass der Mietwagen per Bestellung zum Kunden fährt, seine eigenen Kunden bedient und wieder zum Betriebssitz zurückkehrt. Das ist jetzt überhaupt nicht mehr der Fall in Berlin. Die fahren vom Kunden zum

Kunden. Die haben aufgrund dieser Dumpingpreise gar keine Zeit mehr, überhaupt zum Betriebssitz zurückzufahren. Dann ist es tatsächlich schon zu spät.

Zitat eines Zollbeamten nach Mietwagenkontrollen in der ARD-Sendung Kontraste

17.08.2023

“ Es sieht nach einer systematischen Gestaltung der Entlohnung derart aus: ein Drittel kommt über **staatliche Unterstützungszahlungen** wie Harz IV, ein Drittel geht **schwarz auf die Hand** und ein weiteres Drittel kommt über die **legale Lohnabrechnung**. ”

Folgen:

- Dumpingpreise bei Mietwagen im Vergleich zum Taxitarif
- extreme Ungleichheit im betriebswirtschaftlichen Wettbewerb

7

Dann kann man nur noch mit Mitteln arbeiten, die zum Beispiel in Hamburg angewendet werden. Hamburg ist ja auch eine Zweimillionenstadt, da gibt es vergleichbar nur knapp, ich glaube, 30 solche Mietwagen, die mit Plattformen arbeiten, weil dort das Gesetz sehr konsequent angewendet wird. Da wird gefragt: Was ist dein Geschäftsmodell? –, wenn jemand mit einer Mietwagenkonzession kommt. Wenn es kein plausibles Konzept gibt, wenn sich herausstellt, dass der einen taxiähnlichen, taxigleichen Verkehr betreiben will, dann wird das einfach abgelehnt. Die haben das von Anfang an gemacht. Da wird in Berlin wahnsinnig viel versäumt.

Berlins neue Verkehrssenatorin will Hamburger Modell für Taxis und Mietwagen



27. Juni 2023
von links nach rechts:

Özgür Mergün, Berliner Taxibund
Dr. Lutz Kaden, IHK im Senatsgebäude
Hermann Waldner, Taxi Deutschland Berlin e. V.
Manja Schreiner, Senatorin für Mobilität
Boto Töpfer, Taxiverband Berlin Brandenburg
Ahmad Vahdati, Taxi Deutschland Berlin e. V.

8

Das kann man dem jetzigen Senat, der jetzigen Senatorin, nicht vorwerfen, das war die Nachlässigkeit der letzten sieben, acht Jahre davor. Ich bin auch wahnsinnig froh, dass wir jetzt überhaupt wieder mit der Senatorin reden können, im Dialog sind und sehr positiv im Dialog sind. Vielen Dank, Frau Schreiner, dass Sie sich jetzt so weit geoutet haben – ich weiß es ja schon länger –, dass Sie auch vorhaben, diese Mindestpreise für Mietwagen einzuführen. Festpreise im Taxi sind auch wichtig, aber die sind nur 5 Prozent des Problems.

Bitte an die gesamte Berliner Politik und den zuständigen Senat



Schnelles Handeln mit der Einführung und Durchsetzung von Maßnahmen zur Rettung des Taxigewerbes, wie wesentlich mehr Kontrollen.

Anwendung des geltenden Rechts bei der Vergabe und Verlängerung der Mietwagenkonzessionen.

9

Eine größere Lösung des Problems ist tatsächlich die Verbindung mit den Mindestpreisen für die Mietwagen. Ansonsten haben wir überhaupt keine Chance. Ansonsten würde das Taxigewerbe tatsächlich mit großer Geschwindigkeit absterben.

Nicht vergessen: Die Mindestpreise für die Mietwagen alleine sind es noch nicht. Der taxi- gleiche Verkehr von den Mietwagen geht ja weiter. Die Kunden bleiben da, und die gehen nicht deswegen zum Taxi zurück, weil plötzlich gleiche Preise sind. Die Mietwagen werben auch weiterhin mit Gutscheinen und irgendwelchen Aktionen und versuchen, die Kunden damit zu halten. Das wissen wir, da sind wir realistisch. Deswegen ist dieses Projekt, das dann sicherlich länger dauern wird, die Mietwagen vom Markt zu ziehen, die einfach nur Taxigeschäft machen und da eigentlich gar nicht hingehören, da machen wir uns keine Illusionen, ein hartes Stück Arbeit, das lange dauern wird. Wir können gar nicht so lange darauf warten, denn dann haben Sie vom Taxigeschäft gar nichts mehr übrig, wenn das mit 10 Prozent pro Jahr nach unten geht. Was haben Sie dann in drei, vier Jahren noch?

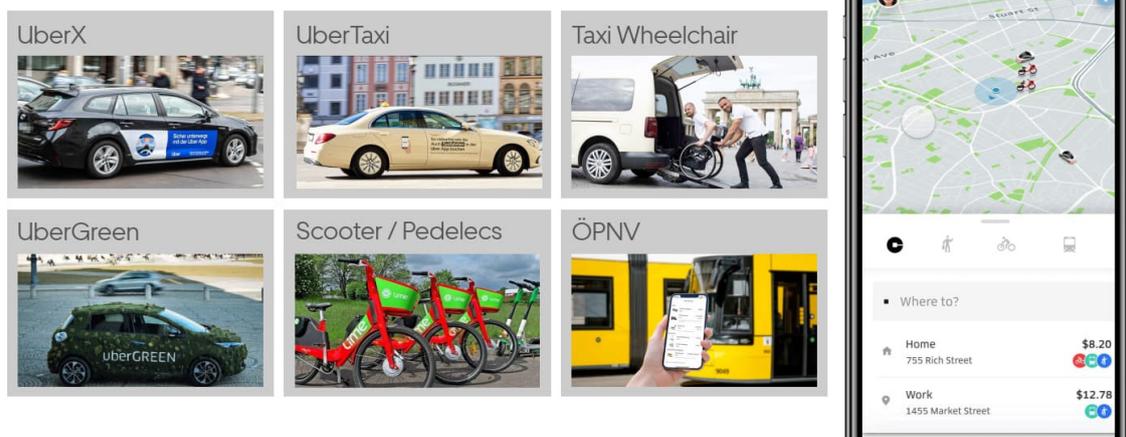
Wir hoffen aber sehr, dass diese Kooperation mit allen Beteiligten, mit Finanzen, Zoll, Ordnungsbehörde, dazu führt, dass diese Mietwagen abnehmen, oder wir müssen das Taxigewerbe in Berlin so langsam vergessen. Ich finde, das ist auch eine Riesenschande für Berlin, dass es so viele schwarze Mietwagen gibt. Das ist einfach blamabel. Ich schäme mich dafür, ganz ehrlich. Ich hoffe, dass es möglichst schnell eine Lösung gibt. – Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Recht schönen Dank, Herr Waldner, für die Präsentation! – Können Sie die Präsentation dem Ausschuss zukommen lassen? – Danke schön! – Dann kommen wir zu Herrn Weigler. – Sie haben jetzt das Wort, bitte schön!

Christoph Weigler (Uber): Herzlichen Dank auch von meiner Seite, dass ich hier sein darf! – Ich bereite gerade auch noch zwei, drei Folien vor. Vielen Dank! – Ich stelle mich kurz vor. Christoph Weigler ist mein Name. Ich bin für das Geschäft von Uber in Deutschland, Österreich und der Schweiz verantwortlich. Ich würde Ihnen gerne mal einen Überblick über unser Geschäft in Berlin geben und natürlich auch meine Perspektive auf die Fragestellungen, die heute diskutiert werden, mitteilen.

Uber in Berlin

Seit 10 Jahren fester Bestandteil des Berliner Ökosystems

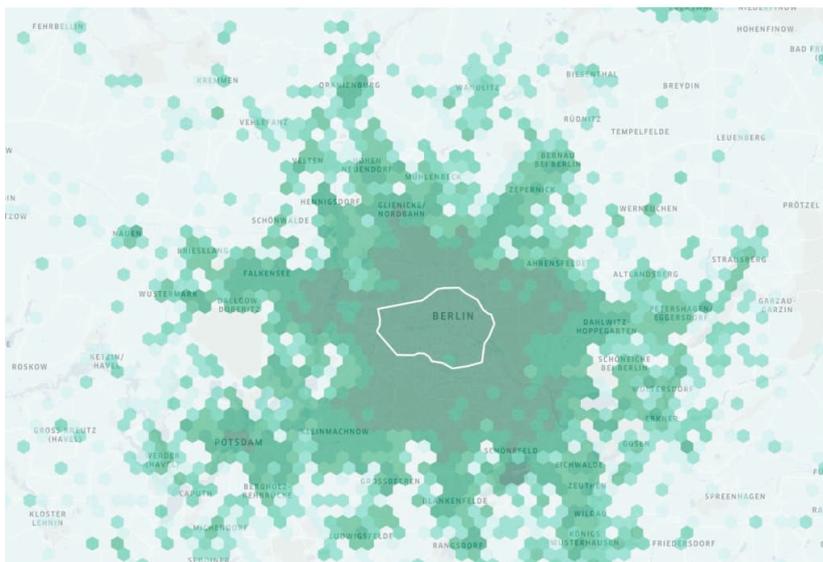


Wir sind seit zehn Jahren hier in Berlin aktiv. Wir haben hier ein breites Angebot. Ich gehe ganz schnell drüber, nur um alle abzuholen. Wir haben ein Mietwagenangebot, das ist schon oft angeklungen. Wir haben aber auch klassische Taxen. Mehr als 1 000 Berliner Taxen lassen sich Fahrten über Uber vermitteln.

Wir haben ein mit Rollstuhl zugängliches Angebot auch mit Taxiunternehmen an den Start gebracht. Wir haben rein elektrische Fahrzeuge, Scooter, Pedelecs und auch den Fahrplan des ÖPNV in die App integriert.

Uber auch außerhalb des Stadtzentrums

Rund 50% der Fahrten in Außenbezirken und Umland



Fahrten nach Uhrzeit



& Wochentagen



Was, glaube ich, sehr spannend ist und oft unterschätzt ist, ist, wo eigentlich unsere Kunden sind und wie die Nachfrage aussieht.

Was Sie hier sehen, ist, wo die Nachfrage nach unseren Fahrten im Berliner Stadtgebiet ist. Dieser kleine weiße Ring ist der S-Bahnring. Mittlerweile ist es so, dass über 50 Prozent der Fahrten von uns außerhalb des S-Bahnringes stattfinden. Es ist bei Weitem nicht mehr so, wie es mal war, dass es ein Angebot für den Berliner Hipster ist, der vom Soho House ins Berg-hain fährt, sondern es ist wirklich in der Mitte der Gesellschaft angekommen.

Auf der rechten Seite: Wann die Fahrten passieren, ist, glaube ich, unheimlich spannend, vor allen Dingen zu Tagesrandzeiten, gerade dann, wenn der ÖPNV nicht mehr in der Taktung unterwegs ist, wie er es sonst ist und da komplementär Angebote für die Berlinerinnen und Berliner anbietet.

Uber als Partner Berlins

Verkehrswende gestalten

- **Uber 2030 emissionsfrei in Europa:**
100% der vermittelten Fahrten mit E-Fahrzeugen
- **Bessere Anbindung Außenbezirke:**
Ausbau „Letzte Meile“-Vermittlung
- **Erhöhter Verbraucherschutz:** Durch Preistransparenz und Sicherheits-Features.

Herausforderungen angehen

- **Mehr Transparenz, weniger Bargeld:**
Durch digitale Transaktionen
- **Verschärfte Behördenprozesse:**
Abgleich neuer Konzessionen und Bestand
- **Verstärkte unternehmensinterne Prüfprozesse:** rund 30 Personen u.a. zur Dokumenten-Kontrolle

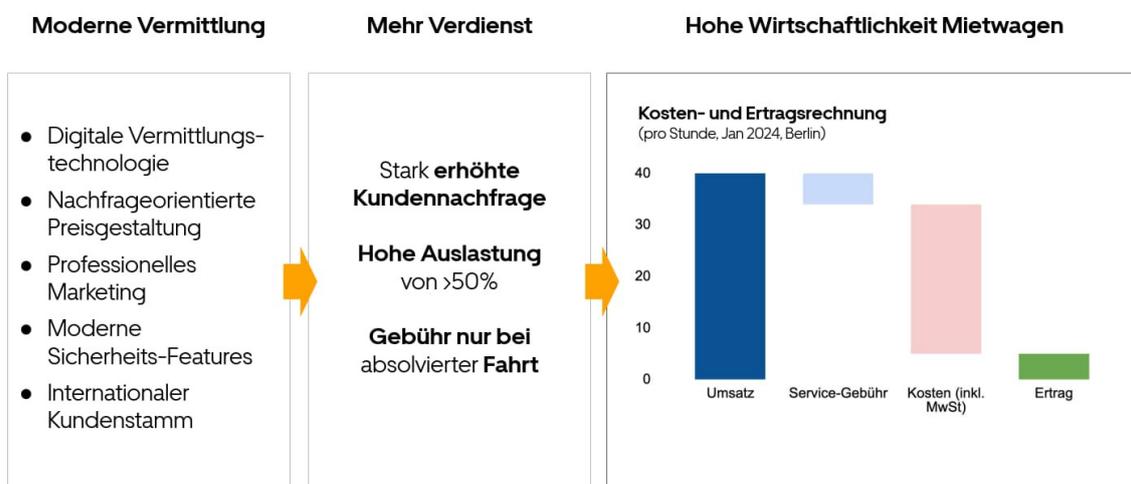
Was haben wir vor in Berlin? – Eine Sache, die mir persönlich sehr wichtig ist, ist, dass wir eine emissionsfreie Plattform werden wollen, das heißt, bis zum Jahr 2030 wollen wir mit 100 Prozent Elektroautos unterwegs sein. Wir haben schon Angebote gestartet, aber haben da hohe Ziele bis ins Jahr 2030. Wir wollen die Anbindung der Außenbezirke noch weiter ausbauen. Wir haben schon ein Angebot. Das nennen wir unser „Letzte-Meile-Angebot“. Wenn Sie in Berlin an einer Bus- oder S-Bahn-Haltestelle außerhalb des Innenstadtdistrikts aussteigen, bieten wir Ihnen für die letzte Meile nach Hause ein attraktives verlässliches Angebot, falls mal der Bus weggefahren ist oder es regnet und Sie nicht mehr zu Fuß nach Hause laufen können.

Verbraucherschutz ist uns extrem wichtig. Wir haben Preistransparenz in den Angeboten, die wir haben. Wir haben auch Sicherheitsfeatures, auf die ich hier nicht eingehen möchte, aber die, glaube ich, marktführend sind und auch zur Sicherheit beitragen. Es gibt Herausforderungen, die heute auch schon angeklungen sind, im Gelegenheitsverkehr. Ich glaube, im Taxi- und Mietwagengewerbe gibt es ähnliche und teilweise unterschiedliche Herausforderungen. Eine Sache, die wichtig ist: Unser Geschäftsmodell ist sehr transparent, alles ist digital. Wir übermitteln alle Zahlungsströme regelmäßig auf die Konten der Unternehmer, das heißt, es gibt so gut wie kein Bargeld. Es ist viel transparenter als bargeldlastige andere Gelegenheitsverkehre.

Es gibt Herausforderungen, die sind, glaube ich, unstrittig. Die wurden heute auch schon mehrfach angesprochen, was gefälschte Konzessionen und Compliance im Mietwagenbereich angeht. Unzweifelhaft ist das so. Die Behörde hat die Prozesse stark verschärft. Wir haben uns vor Kurzem, alle Plattformen, dazu verpflichtet, alle neuen Konzessionen mit dem LABO zu teilen. Auch der Bestand ist wichtig. Da gebe ich meinen Vorrednern recht. Wir haben Nachschulungen durch das LABO, wie man diese Fälschungen, die teilweise extrem gut gefälscht sind, besser erkennt. Wir haben den Bestand schon durchforstet und eine Zahl aller auffälligen Konzessionen ans LABO geschickt, was den Bestand angeht. Wir sind auch total

bereit und wollen das weiter ausbauen. Es geht darum, wie wir es machen und dass es rechts-sicher ist. Ich glaube, es gibt Möglichkeiten, dass das LABO uns die Gesamtkonzession im Markt zur Verfügung stellt, wir es abgleichen, aber zum Termin im März bin ich optimistisch, dass wir da eine Lösung finden. Nicht zuletzt prüfen wir natürlich auch intern all die Partner, die bei uns auf der Plattform starten. Wir haben 30 Personen angestellt, die sich um das Thema Dokumentenkontrolle kümmern. Das ist komplex. Das wird auch mit technologischen Mitteln unterstützt. Da haben wir einen großen Schritt gemacht, nicht zuletzt durch einen bes-seren Austausch mit den Behörden.

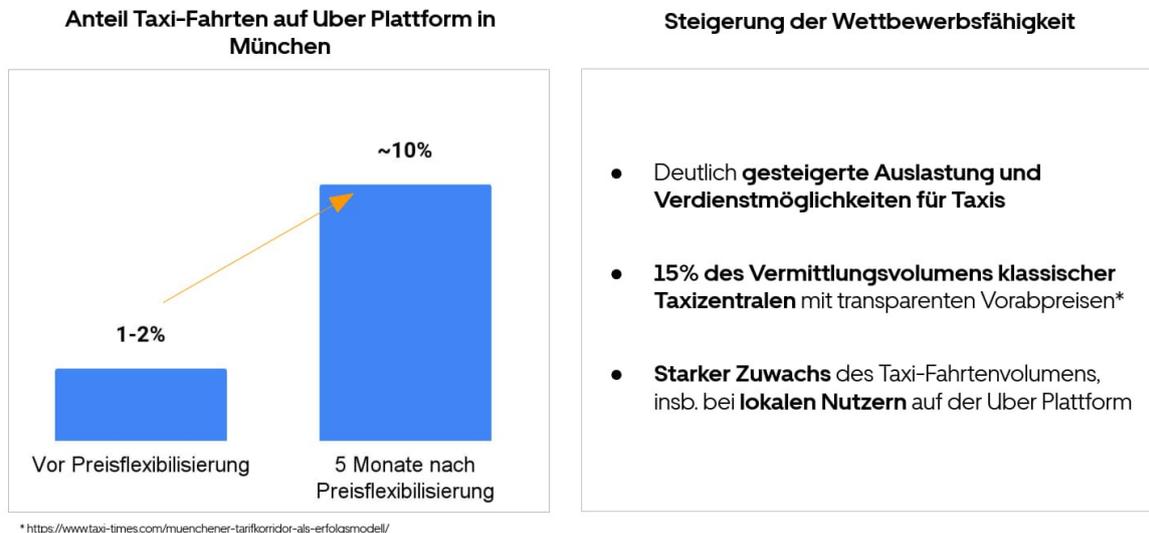
Starke Verdienstmöglichkeiten über die Uber Plattform



5

Ich möchte gerne zu zwei Punkten explizit Stellung beziehen. Was einige meiner Vorredner haben anklingen lassen, ist, dass dieses Mietwagenmodell sich nicht rechnen könne. Was ich hier mal mitgebracht habe, sind die Zahlen von Januar aus Berlin. Die Rechnung ist eigentlich sehr ähnlich der, die Herr Mönch vorgestellt hat. Der Unterschied ist, dass die hohe Nachfrage, die hohe Auslastung deutlich höhere Umsätze ermöglicht. Ich glaube, das geht in der Diskussion unter, dass natürlich eine nachfrageorientierte Preisgestaltung dazu führt, dass man die Auslastung und den Umsatz der Partner erhöht. Die Servicegebühr ist nicht so hoch, wie sie klingt. Im Schnitt war sie bei 15 Prozent, die wir für die Vermittlungsdienste, Zahlungs-abwicklung et cetera eingenommen haben. Die Kosten decken sich zum großen Teil mit dem, was Herr Mönch gesagt hat, nur habe ich neun Liter Diesel hier nicht mitgebracht. Das ist, glaube ich, noch aus einer Zeit, wo vielleicht andere Modelle im Einsatz waren. Das ist nicht mehr realistisch. Die Fahrzeuge heute sind günstiger im Unterhalt und auch im Verbrauch, und dann ist es auch möglich, das gewinnbringend und sinnvoll durchzuführen. Das Material teile ich gerne im Nachgang mit dem Ausschuss.

Vorbild München: Taxi stärken durch Preisflexibilisierung



Der letzte Punkt – vielleicht noch mal einen Exkurs zu anderen Städten: Natürlich ist es so, dass das Taxiangebot in der Stadt nicht attraktiv ist. Ich glaube, ein Riesenfaktor ist das Thema Transparenz der Preise. Die Menschen, die sich heute über die App eine Fahrt bestellen, wollen wissen, was die Fahrt kostet. Das ist völlig klar. Das hat die Stadt München gemacht. Es gibt dort Fixpreise. Es gibt einen aus meiner Sicht zu kleinen Korridor für die preisliche Flexibilität des Taxis, aber das alleine hat einen Rieseneffekt gehabt. Was Sie hier sehen ist, wie viel Prozent der Fahrten auf der Uber-Plattform vor der Preisflexibilisierung durch Taxifahrten durchgeführt worden sind und wie viele fünf Monate danach. Von einem mehr oder weniger nicht existenten Taxigeschäft sind es mittlerweile über 10 Prozent aller Fahrten.

Vorsitzender Lars Bocian: Sie müssten bitte auch langsam zum Ende kommen.

Christoph Weigler (Uber): Das ist die letzte Folie. Ich bin sofort fertig. – Über 10 Prozent der Fahrten werden durch Taxis durchgeführt, das heißt, das zeigt schon, allein die Tatsache, dass die Menschen wissen, was es kostet, hat einen Rieseneffekt, und deswegen begrüße ich auch, dass geplant ist, das in Berlin umzusetzen. Ich glaube, man sollte einen breiteren Korridor wählen als den, der zur Diskussion steht, um die Möglichkeiten auszunutzen, aber es ist auf jeden Fall der richtige Schritt. – Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Recht herzlichen Dank! – Einen ganz kurzen Hinweis ans Publikum: Bei uns hier im Ausschuss sind Zwischenrufe und auch Zwischenlachen und auch Beifallsbekundungen nicht erlaubt. Ich möchte Sie bitten, das zu unterlassen, auch bei den folgenden Redebeiträgen. – Dann kommen wir jetzt in die Fragerunde. Mir liegen einige Wortmeldungen vor. Vielleicht schaffen wir es sogar noch, eine zweite Fragerunde dranzuhängen. Das wäre vielleicht gut. Ich würde uns oder Sie als Abgeordnete bitten, sich auch kurzzufassen in den Fragen, dass wir vielleicht noch eine zweite Runde schaffen. Die Polizei Berlin ist zu Gast, hatte ich vorhin erwähnt. Auch die Polizei Berlin steht für Antworten zur Verfügung. Abgesehen davon, wenn an Sie eine Frage gerichtet wird, können Sie auch unabhängig davon

signalisieren, dass Sie etwas sagen wollen, und dann setzen Sie sich ans Mikrofon und sagen uns, was Sie zu sagen haben. Das würden wir gerne hören. Dasselbe gilt für die Senatsverwaltung für Finanzen. – Dann kommen wir zur ersten Wortmeldung. Das ist der Abgeordnete Schopf. – Herr Schopf, bitte schön!

Tino Schopf (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Auch ein großes Dankeschön an die Anzuhörenden für Ihre Hinweise und Beiträge! Ich habe sehr viele Fragen und brauche auf alle Fälle noch eine zweite Rederunde. Ich fange mit der Senatsverwaltung an, weil die Senatorin auch eingestiegen ist. Zunächst begrüße ich, Frau Senatorin, dass wir hier zeitnah auch einen Taxitarif für das Taxigewerbe in Berlin einführen. Damit machen wir einen wirklich großen Schritt. Vielleicht können Sie noch mal ganz kurz ausführen in der Beantwortung, wie der Sachstand ist bezüglich der Einführung eines Mindesttarifes im Mietwagengewerbe. Sie hatten es erwähnt, aber mich würde interessieren, wie da die Zeitschiene ist.

Mich würde ferner interessieren, ich gehe weiter zu Herrn Waldner, im Bundesverband BVTM sind zahlreiche Regionalverbände vertreten: Inwieweit beobachten Sie dort Veränderungen in der Mitgliederstruktur, und inwieweit haben Unternehmen bereits aufgegeben, weil sie das einfach nicht mehr stemmen können?

An Herrn Mönch von FREENOW die Frage: Sie hatten die Kettenanmeldung erwähnt. Vielleicht könnten Sie darauf noch mal genauer eingehen, denn das interessiert mich schon.

Frau Dreher vom LABO! Sie hatten mich mehrmals erwähnt, wir sollten uns auf alle Fälle mal zusammensetzen und ein Käffchen trinken und die Punkte im Einzelnen besprechen. Ich möchte aber eines anmerken: Die Tatsache, dass in Hamburg nur 15 Mietwagen unterwegs sind, spricht für sich. In Berlin haben wir 4 500 und 2 000 Illegale. Das muss man sich mal auf der Zunge zergehen lassen. Hier geht es vor allem, sowohl in Berlin als auch in Hamburg, um die Umsetzung eines Bundesgesetzes, eines Personenbeförderungsgesetzes, und da kann es nicht sein, dass es da zwei unterschiedliche Rechtsauffassungen gibt. Es ist ganz klar geregelt, welches Unternehmen zugelassen wird und welches nicht, und da gibt es diese Kriterien, diese Voraussetzungen, die erfüllt werden müssen. Da geht es um die persönliche Zuverlässigkeit. Da geht es um die finanzielle Leistungsfähigkeit. Da geht es auch um die fachliche Eignung entsprechend dem Personenbeförderungsgesetz oder der Personenbeförderungszugangsverordnung, und da kann es zu dem Thema keine zwei unterschiedlichen Auffassungen und Meinungen geben. Wenn ein Unternehmen in Hamburg keine Zulassung erhält, weil diese Kriterien nicht eingehalten werden, dann kann es nicht sein, dass Berlin sagt: Kein Thema, der bekommt von uns eine Zulassung.

Welche konkreten Maßnahmen ergreifen Sie denn nun? Was konkret werden Sie denn jetzt anders machen, Frau Dreher, in Bezug auf Betriebsbesichtigungen, in Bezug auf die Wirtschaftlichkeitsprüfung, in Bezug auf die Eignung der Geschäftsführung, die fachliche Eignung eines Betriebsleiters, die Kontrolle der Rückkehrpflicht? Wie gehen Sie um mit dem Thema abgelaufene Genehmigung und Rückgabe der Konzessionen, und vor allem, wie gehen Sie mit folgendem Thema um? Seit dem 1. Dezember 2020 werden die Konzessionen im Mietwagengewerbe nur für zwei Jahre erteilt, und nach sechs Monaten müssen die Unternehmen entsprechende Nachweise erbringen. Wann haben Sie als LABO, Ihr Referat, eine Übersicht, anhand derer Sie erkennen, Unternehmen XYZ muss an diesem oder jenem Tag die Unterlagen einreichen, und wenn die Unterlagen nicht eingereicht werden, dann ist gefäl-

ligst die Konzession zu entziehen, denn dieser Unternehmer ist nicht zuverlässig? Das möchte ich gerne von Ihnen wissen, wann diese Übersicht endlich fertig ist, denn heute leben Sie vom Prinzip Zufall, dass ein Unternehmen seine Unterlagen einreicht, aber dann wird es auch noch nicht mal inhaltlich geprüft, sondern nur auf Vollzähligkeit. Das kann es nicht sein. Ab wann erfolgt ein verbindlicher Abgleich der genehmigten Unternehmen zwischen dem LABO und den Vermittlungsplattformen, und warum ist das bisher nicht geschehen?

Herr Osmenda hat gesagt: Nicht alle Plattformen in dieser Stadt liefern die nötigen Daten. – Ich kann mir vorstellen, wer das macht und wer nicht. Da würde mich interessieren, denn darauf wurde jetzt nicht eingegangen, in Berlin ist die SafeDriver ennoo der Generalunternehmer. Ich habe Herrn Mohnke vorhin gesehen, er ist auch hier dabei, der Generalunternehmer für Uber. Das bedeutet, dass alle Fahraufträge, die über die Uber-Plattform erteilt werden, bei dem Generalunternehmer, also bei Ihnen, Herrn Mohnke, eingehen und von dort an die Partnerunternehmen, sprich: an die Subunternehmen, weitergeleitet werden. Und damit das funktioniert, müssen beim Generalunternehmer doch die entsprechenden Daten der Unternehmen, der Partner, der Subunternehmer vorliegen. Nach meinem Kenntnisstand unterliegt doch der Generalunternehmer der Fach- und Rechtsaufsicht des LABO. Von daher müsste es doch ohne weiteres möglich sein, Frau Dreher, dass Sie die Daten, die Sie brauchen, um einen Abgleich durchführen zu können, dann auch erhalten. Da würde ich mich freuen, wenn Sie mir oder uns einfach mal erklären, wie das vonstattengehen könnte.

Aktuell, das ist das, was Herr Dr. Kaden von der IHK gesagt hat, ist eine Vielzahl von Mietwagen mit Berliner Kennzeichen und Konzessionsnummern unterwegs, die Konzessionsnummer ist aber eine brandenburgische Konzessionsnummer, und führen hier in Berlin Personenbeförderungen durch. Welche konkreten Maßnahmen ergreift das LABO, um diese neuen Auswüchse zu unterbinden? In welcher Qualität und Quantität findet ein Austausch mit den brandenburgischen Landkreisen, mit den dortigen Genehmigungsbehörden statt?

Ich habe auch Fragen an die Polizei, an den Zoll, und zwar: Welche Erkenntnisse gibt es Ihrerseits bezüglich konkreter finanzieller und wirtschaftlicher Schäden, die in den letzten Jahren durch Schwarzarbeit, Steuerhinterziehung und beantragte Transferleistungen für Fahrer entstanden sind? Vielleicht können Sie da, Frau Wehrhahn, auch noch etwas dazu sagen. Welcher wirtschaftliche Schaden ist denn da für das Land Berlin entstanden? Was konnten Sie feststellen, und wie hoch schätzen Sie den Gesamtschaden? Was mich auch interessieren würde, ist: Welche Informationen und Zuarbeiten brauchten denn Zoll und die Polizei Berlins seitens des LABO, um die Kontrollen zielgerichteter als bisher durchführen zu können?

Ich habe auch eine Frage an Herrn Weigler. Sie hatten mal ein Interview gegeben, und auf die Frage „Ist die Zusammenarbeit mit Uber über Mietwagen, die sich an alle Gesetze halten, überhaupt wirtschaftlich tragfähig angesichts Ihrer Vermittlungsgebühren?“ geantwortet: „Ich kann meine Hand dafür ins Feuer legen, dass es mit uns möglich ist, rechtskonform und wirtschaftlich zusammenzuarbeiten.“ – Sie hatten gerade auch in Ihrer Präsentation ein paar Rechenbeispiele gezeigt, und mich interessiert: Haben Sie Ihrerseits bei den Berechnungen auch eine Berechnung angestellt für ein durchschnittliches Mietwagenunternehmen und dabei auch berücksichtigt, dass nicht jeden Tag Silvester ist? Inwieweit haben Sie Belege für Ihre Aussage in dem Interview, dass die Fahrgäste der Mietwagen keine ehemaligen Taxikunden sind? Die letzte Frage: Da nach Ihrer Aussage Uber immer an einem guten partnerschaftlichen Verhältnis interessiert ist mit den Kommunen und Sie auch höchsten Wert auf rechtliche Integri-

tät sowie auf gute Arbeits- und Verdienstmöglichkeiten legen, interessiert mich: Wann übermitteln Sie dem LABO Ihre Bestandsdaten zum Abgleich?

Vorsitzender Lars Bocian: Ich erinnere an unsere Fünf-Minuten-Regel noch mal auch für uns als Abgeordnete bei dieser Fragerunde und bei der nächsten, dass wir darauf achten. Auf der Redeliste stehe ich jetzt drauf. Ich switche in den Abgeordnetenmodus.

Lars Bocian (CDU): Ich möchte Herrn Waldner und Herrn Weigler fragen: Es wurde gesagt, Personalkontrollen oder Papier-, also Kontrollen – – Herr Schopf hat die Eignung der Personen, die da hinter dem Steuer sitzen und Menschen in dieser Stadt befördern – – Wie wird das eigentlich kontrolliert? Wie wird kontrolliert, ob diejenigen, die Menschen durch diese Stadt fahren, überhaupt Führerscheine haben, ob sie dazu geeignet sind, ob sie das können, ob sie sicher unterwegs sind? Wie wird das bei Ihnen gemacht? Und auch die Frage ans LABO, ob da vielleicht Erkenntnisse bestehen, oder auch gerne an die Polizei. Die Antwort Verkehrskontrollen würde mich jetzt nicht befriedigen, aber da muss es ja Mechanismen geben, die das kontrollieren. Wenn ich mir irgendwo ein Auto miete, muss ich auch meinen Führerschein vorlegen. Das wäre sehr interessant.

Vorsitzender Lars Bocian: Als Nächste auf der Redeliste ist Frau Kapek. Sie steht gerade hinter mir. – Sie haben das Wort, und Ihre Zeit läuft.

Antje Kapek (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Ausschussvorsitzender! – Ich habe irgendwann mal gelernt, man soll sich regelmäßig bewegen, auch in Ausschusssitzungen. – Erst mal auch von meiner Seite natürlich ein ganz herzliches Dankeschön an alle Anzuhörenden und auch alle weiteren Gäste! Ich sehe es wie alle anderen, die es schon gesagt haben. Ich glaube, es ist ausgesprochen wichtig, dass wir dieses Thema hier behandeln und setzen. Ich möchte aber gleich auch sagen, meines Erachtens gehören große Teile und Belange dieser Fragestellungen eigentlich auch in den Innenausschuss. Insofern würde ich anregen beziehungsweise ist es schon in die Wege geleitet, dass wir diesen Punkt auch für die Tagesordnung des Innenausschusses anmelden, denn ich glaube, dass, wenn wir uns alle ehrlich machen, wir auch alle wissen, dass dieses Problem kein neues ist, sondern dass bereits seit Jahren bekannt ist, dass hier teilweise dubiose Praktiken an der Tagesordnung sind. Nichtsdestotrotz ist es natürlich gut, dass wir es jetzt ernster nehmen.

Jetzt ist der Kollege Schopf abgelenkt, dabei wollte ich einmal ganz deutlich sagen, an dieser Stelle gebührt ihm großes Lob. Es ist aber auch auf der anderen Seite erschreckend, dass es einen Abgeordneten braucht, der Akteneinsicht nimmt und 38 Unternehmen überprüft und dann diese Zahlen zutage bringt, wo man sich eigentlich wünschen würde, dass das das Ergebnis von Verwaltungshandeln ist. Das soll kein Vorwurf sein. Ernsthaft nicht! Ich führe das auch aus. Auch an dieser Stelle muss man sagen, in der Diskussion ist immer wieder darauf hingewiesen worden, und Frau Dreher hat es auch angedeutet, dass wir es hier mit einer ausgesprochen angespannten Personalsituation beim LABO zu tun haben. Wenn das dann nicht verändert wird, dann ist es natürlich auch schwierig. Insofern ist die Tendenz eine sehr gute, auch mit dieser Sondereinheit, wobei die Frage ist, ob hier sechs oder sieben Mitarbeitende ausreichen werden, wenn wir feststellen, dass vielleicht alleine von der Personalkapazität dann Spatzen – – Nein, egal!

Ich habe in dem Zusammenhang aber auch ein paar Fragen, denn ich glaube, das, was die SenMVKU machen kann an dieser Stelle, ist getan. Das ist auch gut. Das ist auch Ergebnis dieses Arbeitsprozesses aus dem Personenbeförderungsgesetz. Insofern unterstützen wir das ausdrücklich. Die Frage, was allerdings die Senatsinnenverwaltung an der Stelle noch tun könnte, stellt sich in vielfältigen Bereichen. Da ist, glaube ich, die Frage, was sich beim LABO strukturell noch ändern kann im Rahmen der Möglichkeiten, um ähnlich wie Hamburg genauso strenge Kontrollen durchzuführen, nur ein Anfangspunkt. Wenn wir hier tatsächlich von organisierter Kriminalität sprechen, dann stelle ich mir die Frage, ob nicht auch mindestens die Polizei beziehungsweise ob es eine Sondereinheit beim Landeskriminalamt geben müsste, denn ähnlich wie bei den illegalen Autovermietungen – das ist ein Themenstrang für sich – glaube ich, dass es, wenn wir im Bereich von kriminellen Strukturen sind, hier die entsprechende kriminologische Aufarbeitung braucht, und dann wird es auch irgendwann die Frage einer Staatsanwaltschaft, und es wundert mich, dass Sie nicht schon eine Schwerpunktstaatsanwaltschaft gefordert haben, aber das nur als süffisanter Nebenbegriff.

Witzig ist das Thema keinesfalls, und insofern ist es auch nur wichtig, dass es mehr Kontrollen gibt, denn am Ende des Tages geht es hier um zwei wesentliche Punkte, nämlich um die Sicherheit der Menschen, und zwar nicht nur die Fahrgäste und Kundinnen und Kunden, sondern auch die Sicherheit im Verkehr, und je mehr Fahrzeuge mit gefälschten Lizenzen und Kennzeichen unterwegs sind, desto weniger werden Verkehrsregeln im Allgemeinen eingehalten, und das hat Konsequenzen für uns alle, und das sehen wir im Bereich der Rotlichtverstöße, der Geschwindigkeitsüberschreitungen, aber noch in viel gravierenderen Punkten.

Der zweite Bereich sind die Sozialstandards und teilweise ausbeuterische Arbeitsverhältnisse, auf die es genug Hinweise gibt. Insofern eine Frage an Herrn Osmenda, denn die Überprüfung fällt in Ihren Bereich. Ich habe mal die Zahl gehört, dass bei zehn Kontrollen, die Sie durchführen, sich 80 Prozent der Kontrollierten als illegal herausstellen. Trifft das so zu, oder was sind die realen Zahlen? Und wenn ja, wäre es dann nicht lohnend, dass auch die Kontrollen des Hauptzollamtes hochgefahren werden? Das Gleiche gilt übrigens für die Überprüfung durch die Finanzämter. Ich weiß, Herr Kollege Kollatz hat in seiner Zeit schon Schwerpunktkontrollen eingeführt. Aber überall dort, wo wir ein Problembewusstsein feststellen, hier sind kriminelle Strukturen vorhanden, müssen wir uns die Frage stellen, wie wir denen auf die Schliche kommen. Insofern wäre das auch meine Frage an die Polizei, inwieweit es hier gesonderte Überprüfungen oder eine Sondereinheit beim LKA gibt, inwieweit auch die Polizei entsprechende Kontrollen vornimmt und wie dies in Kooperation mit der Justiz gehandhabt wird.

Last but not least – ich glaube, Herr Schopf hat schon eine ganze Reihe von richtigen Fragen gestellt – würde ich aber gern an den Kollegen von Uber einmal ganz konkret adressieren. Die erste Frage, die ich mir aufgeschrieben hatte, war: Was ist denn da los? Ein so großes Unternehmen, das jetzt sogar als Hauptsponsor der Berlinale auftritt, kann es doch eigentlich nicht akzeptieren, dass weite Teile hier mit gefälschten Konzessionen, gefälschten Kennzeichen, gefälschten Lizenzen und so weiter herumfahren. Nun sagten Sie in Ihrem Vortrag, Sie würden das selber überprüfen. Da ist die Frage: Was kommt dabei heraus? Die Zahlen, die uns von anderer Stelle präsentiert wurden, unter anderem dank Herrn Schopf, sind frappierend. Deshalb wäre meine Frage an Sie: Wie viel Prozent der von Ihnen untersuchten Lizenzen waren denn dann illegal, und welche Konsequenzen ziehen Sie daraus? Was bedeutet es beispielsweise, wenn Kundinnen und Kunden bei einer Fahrt in einem scheinbar nicht legal an-

gemieteten oder angemeldeten Fahrzeug zu Schaden kommen? Wie werden die dann entschädigt? Was sind die Konsequenzen? Eigentlich müssten Sie auch aus Firmenimageinteresse die größten Bestrebungen unternehmen, dass wir hier zu einer anderen Praxis kommen.

Vor dem Hintergrund, das habe ich zumindest dem rbb entnommen, haben FREENOW und Bolt angeboten, dass sie zu einem Datenabgleich bereit wären, wenn dies denn alle tun würden. Sie haben es gerade so ein bisschen angedeutet. Mir war das nicht konkret genug. Vielleicht können Sie dazu einfach noch mal etwas sagen, ob wir mit dieser Ausschussanhörung heute festhalten können, dass sich Uber bereiterklärt, diesen Datenabgleich in der Form, wie es fürs LABO oder für die Überprüfung durch das LABO notwendig ist, auch zu liefern. – Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Als Nächsten habe ich Herrn Wiedenhaupt auf der Redeliste. – Bitte schön, Sie haben das Wort!

Rolf Wiedenhaupt (AfD): Danke, Herr Vorsitzender! – Ich versuche, das einigermaßen zu ordnen. Bei den vielen Punkten, die angesprochen worden sind, ist das nicht ganz einfach. Ich möchte mit Ihnen, Frau Dreher, anfangen. Mit Verlaub, Sie hatten mich da missverstanden. Es ging mir nicht darum, dass wir der Meinung sind, es sollen keine Kontrollen auf der Straße stattfinden, sondern im Gegenteil, das ist absolut notwendig. Das wissen wir auch. Die Frage war: Ist es aus Effizienzgründen besser, die Kontrollen auf der Straße zu verstärken oder die anderen Dinge, die hier angesprochen worden sind, der bessere Datenabgleich mit dem Zollamt, die Kontrolle der Rückkehrpflichten et cetera zu verstärken? Denn wir wissen alle, dass die personelle und auch finanzielle Ausstattung des LABO durchaus auch Grenzen hat. Und da stellt sich die Frage: Wofür gebe ich besonders das Geld aus?

Beim Thema Daten zur Rückkehrpflicht hat mich erstaunt, wenn ich das richtig verstanden habe, dass die erst jetzt geprüft werden und dadurch ein Riesendatenvolumen da ist. – Nein, es wurde auch schon vorher geprüft. Dann würde mich interessieren: Was ist denn das Ergebnis aus dieser Überprüfung? – Mich würde, Herr Weigler, wenn ich dann zu Ihnen bei dem Thema springen darf, interessieren: Sie hatten Wirtschaftlichkeitsberechnungen angestellt, die etwas anders aussahen als die von Herrn Mönch. Ist denn das Thema Rückkehrpflicht bei Ihnen in der Wirtschaftlichkeitsprüfung drin gewesen? Und wenn ja, wie kontrollieren Sie das eigentlich, dass diese Rückkehrpflicht eingehalten wird? Das Abgeordnetenhaus liegt in der Mitte der Stadt. Wenn man hier herumläuft, sieht man überall wartende Mietwagenautos mit den entsprechenden Konzessionsnummern hinten drauf. Ich kann mir nicht vorstellen, dass die gerade nur ein Brötchen essen, um dann ihrer Rückkehrpflicht nachzukommen. Insofern, ist das enthalten, und wie wird das kontrolliert?

Herr Dr. Kaden hat die brandenburgische Anmeldung angesprochen. Das Thema ist auch mehrfach angesprochen worden. Da würde mich auch seitens des Senats die politische Frage interessieren, ob der Senat das im Blick hat, dass wir offensichtlich diese Ausweichbewegung nach Brandenburg haben und wie wir politisch verhindern können, dass brandenburgische Anmeldungen hier fahren. Wir kennen alle das Spiel im Taxenbereich, dass die Berliner Taxen nicht am Flughafen in Brandenburg laden dürfen. Dann kann es nicht sein, dass brandenburgische Konzessionen im Mietwagenbereich in Berlin abladen.

Herr Meier! Sie hatten das Thema Mindestlohnprüfung angesprochen, und auch Herr Osmenda, Sie hatten das angesprochen. Was mich interessieren würde, wäre, wenn jetzt Prüfungen durchgeführt werden, Sie finden heraus, Mitarbeiter ABC bekommt keinen Mindestlohn und gehört einem bestimmten Unternehmen an, führt das dann auch dazu, dass die Zuverlässigkeit des Unternehmens infrage gestellt und auch dem LABO mitgeteilt wird, pass mal auf, dieses Unternehmen hat jetzt schon mehrere Verstöße aufseiten der Mindestlohnbezahlung hinter sich? Das kann an sich nicht zuverlässig sein und müsste eigentlich aufgrund fehlender Zuverlässigkeit seine Lizenz verlieren.

Identische Regeln habe ich eben angesprochen. – Bestandsdatenabgleich: Eine Frage im Endeffekt auch an Sie, Herr Mönch. Wenn wir zu einer Situation kommen, dass sich ein Player nicht willens zeigt zum Bestandsdatenabgleich, wäre es nicht auch möglich, dass dann diejenigen, die es zulassen wollen, es machen und dann seitens des Senats aber auch klargemacht wird, wir haben hier ein Mietwagenunternehmen, die wollen zuverlässig arbeiten, die geben uns die Möglichkeiten der Kontrolle, die und die Unternehmen nicht, und, lieber Kunde, du kannst dir selber ausrechnen, wo du vielleicht besser gefahren wirst oder nicht gefahren wirst?

Herr Waldner hat angesprochen, dass die Konzessionen überprüfbar sind, wenn auch schwer, also mit Aufwand. Da würde mich interessieren, Herr Weigler, warum das bei Ihnen nicht passiert. Wieso wird das dann nicht stärker kontrolliert oder überprüft? Sie haben gesagt, 30 Personen führen die Dokumentenkontrolle durch. Nun haben Sie sich vorgestellt als CEO von Deutschland, Österreich und der Schweiz. Mich würde interessieren, ob die 30 Personen im Bereich Deutschland, Österreich und der Schweiz tätig sind, nur in Deutschland oder nur in Berlin, denn wenn es für das Gesamtunternehmen wäre, würde ich 30 Personen für relativ gering halten und nicht glauben, dass die der Aufgabe nachkommen können, die Sie dargestellt haben.

An Frau Wehrhahn, vielleicht auch an Frau Dreher zu diesem Thema Finanzkonzept: Es muss doch möglich sein, wenn die Finanzunterlagen eingereicht werden, dass man eine Plausibilitätsüberprüfung macht und sagt: Das sind die Grunddaten. Die musst du eigentlich haben, damit du finanziell auskommen kannst. Siehe da, da fehlen mehrere Daten. Du meinst aber trotzdem, finanziell auskommen zu können. Dann erkläre uns doch bitte mal dezidiert, warum bei dir das funktioniert, was normalerweise im Land nicht funktioniert! – Auch das würde das Thema vielleicht erleichtern, diejenigen herauszuziehen, die unseriös arbeiten.

Eine letzte Frage noch an Herrn Weigler: Sie hatten dargestellt, attraktives Angebot für die letzte Meile. Da würde sich mir die Frage stellen: Das scheint ein Angebot zu sein, das unter einem Taxipreis liegt. Wird dieses attraktive Angebot nur dadurch erreicht, dass unseriös gefahren wird, oder wird von Ihnen, Uber, ein Betrag dazu geschossen, dass gesagt wird: Das ist unser Unternehmensziel, wir wollen diese letzte Meile fahren, und du, Fahrer, wenn du das fährst, oder du, Unternehmer, wenn du deinen Fahrer das fahren lässt, bekommst einen Zuschuss X –, oder wie können wir uns vorstellen, dass Sie ein solches attraktives Angebot geben können, obwohl es anderen anscheinend finanziell nicht möglich ist? – Das wären für die erste Runde meine Fragen. Danke!

Vorsitzender Lars Bocian: Sehr gut! – Herr Ronneburg! Sie sind als Nächster dran. – Bitte schön!

Kristian Ronneburg (LINKE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich hoffe, ich wiederhole keine Fragen. Ich versuche, es kurz zu machen. Ich möchte als Mix von Statement und Fragen erst einmal begrüßen, was hier zum Thema Festpreise ausgeführt worden ist. Wenn das zeitnah im ersten Quartal kommt, dann wäre das ein erster guter, wichtiger Schritt. Das wurde auch aus den Reihen der Anzuhörenden gewürdigt. Also gehe ich davon aus, dass wir in den nächsten Wochen eine Vollzugsmeldung bekommen. Das entlässt uns nicht aus den weiteren Fragen, die hier genannt worden sind. Ich möchte die Frage nach den Mindestpreisen nur mal auf den Punkt bringen, denn für mich war das in den Ausführungen noch nicht ganz eindeutig. In erster Linie würde ich Frage an den Senat, später auch an die Anzuhörenden adressieren, wann mit Umsetzung in Richtung Mindestpreisen zu rechnen ist.

Mich würde interessieren, ob noch nähere Ausführungen seitens des Senats, aber auch von Frau Dreher zum Organisationsgutachten für das LABO gemacht werden können. Ich könnte jetzt sagen: Wir haben uns hier wirklich jahrelang, ich will nicht sagen, den Mund fusselig geredet, dass wir ein solches Organisationsgutachten brauchen. Nun soll es kommen. Dann kann ich nur sagen: Glückwunsch, dass es jetzt kommt! Wir haben es in den Haushaltsberatungen immer wieder rauf und runter, nicht diskutiert, sondern reingeschrieben in den Haus-

halt. Wenn es jetzt kommt, ist es gut. Mich würde interessieren, in erster Linie vom Senat und vom LABO, aber auch, wenn Anzuhörende hier etwas beizutragen haben, wenn Sie uns verstärkt Ansatzpunkte nennen können, was im Rahmen der Organisation des LABO dringend verändert werden müsste. Das Thema Personal ist ein Konsens, dass wir einen Schwerpunkt auf die personelle Stärkung setzen müssen. Ich will es nicht als einen entscheidenden Faktor abqualifizieren. Ich nehme es als gegeben an. Es gibt den politischen Willen und auch das Commitment, das LABO weiter zu stärken, aber, wie gesagt, ich wäre dankbar, wenn die organisatorischen Schritte ein bisschen aufgedröseln werden könnten.

Mich würde auch interessieren, ob Sie irgendetwas an der Verantwortlichkeit im Senat planen. Es gibt eigentlich eine geteilte Zuständigkeit zwischen der Innen- und der Mobilitäts- und Verkehrsverwaltung. Sind dort Änderungen geplant, oder sehen Sie das als ein Thema, das vielleicht in der Vergangenheit einige Reformschritte ausgebremst hat?

Mich würde in Richtung Senat interessieren, ob aufgrund des kontrollierenden Einflusses der Vermittlungsplattformen auf die vermittelten Beförderungsdienstleistungen eine Genehmigungspflicht für die App-Betreiber geplant ist, das sieht das Personenbeförderungsgesetz vor, und ob es schon Prüfungen gegeben hat hinsichtlich dieses kontrollierenden Einflusses. Das würde mich interessieren.

Wenn man das Personenbeförderungsgesetz liest: Für manche Maßnahmen ist ein Anteil des appvermittelten Mietwagenverkehrs von 25 Prozent am Gelegenheitsverkehr erforderlich. Hat der Senat Zahlen dafür, was der gesicherte Anteil für Berlin ist? Wie sieht da die Datenlage aus? Auch das war immer wieder ein Thema, und wenn wir weiterhin Probleme bei den Daten und der Datenbereitstellung haben, welche Fortschritte hat es dazu möglicherweise schon in Gesprächen mit der Bundesregierung gegeben? Ich sage nur das Stichwort Mobilitätsdatengesetz. Auch das steht immer mal wieder im Raum oder existiert, glaube ich, als Eckpunkte, ist aber meiner Kenntnis nach noch nicht beschlossen, aber vielleicht können Sie mich auf den aktuellen Stand bringen und abholen. – Das waren im Grunde die Fragen, die ich an Frau Dreher in diesem Zusammenhang stellen wollte. Einige Fragen haben die Kollegen schon gestellt.

Ich darf vielleicht nur noch mal feststellen – vorhin wurde ein Termin im März genannt, der seitens der Plattformbetreiber mit dem LABO zum Datenaustausch stattfinden sollte –, dass wir spätestens dann eine Vollzugsmeldung in diesem Bereich vernehmen können, denn wenn ich jetzt die Aussagen der Anzuhörenden hier richtig verstehe, haben Sie sich mehr oder minder committet. Falls nicht, bitte ich, in der Antwortrunde deutlicher auszuführen, wo möglicherweise noch Dissense bestehen, denn es sollte kein Zweifel daran bestehen, dass man jetzt zu so einem Datenabgleich kommen muss.

Ich möchte noch eine Frage an Herrn Kase stellen, um das nachvollziehen zu können. Sie hatten diesen Konnex aufgemacht zwischen den Festpreisen für das Taxi, was in dem Maßnahmenkatalog das mildere Mittel sei. Trotzdem geht es um Mindestentgelte. Mich würde interessieren, dass Sie das noch spezifizieren, denn ich hatte es zunächst so verstanden, als dass Sie gesagt hätten, erst mal wäre es angezeigt, Festpreise für das Taxi einzuführen. Dann schaut man mal, wie sich das entwickelt, und dann kann man möglicherweise zu anderen Mitteln greifen. Falls das nicht zutreffend ist, können Sie es vielleicht klarstellen, weil ich das so

als Abfolge verstanden hatte, erst mal als milderes Mittel und nicht als ein Orchester an Instrumenten, das jetzt die Gelegenheit bekommt zu spielen.

Auch adressiert an das LABO die Frage der Überprüfung des Mindestlohns, die Herr Meier gestellt hat. Es wäre interessant zu hören, was aus Ihrer Sicht da möglich wäre oder welche anderen Kontrollwege es gibt. – An Herrn Mönch möchte ich die Frage – –

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Ronneburg! Wir machen noch eine zweite Fragerunde. Sie sind ganz weit über die Zeit. Wir haben noch einen Frager, und dann machen wir eine Antwortrunde. Ich will Sie nicht unterbrechen.

Kristian Ronneburg (LINKE): Ich habe länger gesprochen als Herr Schopf?

Vorsitzender Lars Bocian: Deutlich länger!

Kristian Ronneburg (LINKE): Okay, gut!

Vorsitzender Lars Bocian: Sie haben jetzt abrupt abgebrochen. Ich wollte Sie nicht abbrechen. Ich wollte Sie nur darauf hinweisen, dass Sie bei weit über fünf Minuten sind.

Kristian Ronneburg (LINKE): Ich mache dann noch mal eine zweite Runde. Vielleicht ist das besser.

Vorsitzender Lars Bocian: Danke schön! – Herr Kraft hat jetzt das Wort, und danach machen wir die Antwortrunde.

Johannes Kraft (CDU): Vielen Dank! – Vielleicht holen wir jetzt ein bisschen Zeit auf. Vieles wurde schon gesagt. Zunächst auch von mir ganz herzlichen Dank an alle Anzuhörenden, dass Sie sich die Zeit genommen haben, uns mit so vielen wirklich spannenden, interessanten und wichtigen Informationen auszustatten! Ich habe vernommen, dass wir uns alle hier einig sind, dass es darum geht, gesetzeskonforme Zustände herzustellen. Ich glaube, da hat niemand widersprochen. Es gibt es bestimmte Zuständigkeiten, und da, glaube ich, sind wir uns einig. Das ist schon mal viel wert.

Mich würde eines interessieren, denn dieser Punkt hat mich tatsächlich zum ersten Mal erreicht und getriggert, die Frage des länderübergreifenden Problems. Insofern in Richtung Senat die Frage: Vermutlich gibt es da schon etwas, wenn ja, wie sieht es aus? Ist geplant, die Zusammenarbeit ein gutes Stück zu verbessern?

Dann hätte ich noch einen zweiten, kleineren Fragekomplex: Mal gesetzt den Fall, die Anzahl der Mietwagen in dieser Stadt würde sich allein dadurch reduzieren, dass nur noch legale Mietwagen unterwegs sind, dann dürfte doch eines eintreten: Weniger Angebot bei gleichbleibender Nachfrage bedeutet steigende Preise. – Das sind jetzt Thesen, immer mit Fragezeichen, an die gerichtet, die sich berufen fühlen zu antworten. Weniger Mietwagen, die rechtskonform unterwegs sind, müssten doch eigentlich nach der allgemeinen Marktlogik zu steigenden Preisen führen.

Zweitens dürfte sich die reduzierte Anzahl der Fahrzeuge auch ein Stück weit auf die Frage der Rückkehrpflicht auswirken. Wenn ich es richtig verstanden habe, ist es so, dass, wenn ich als Mietwagenfahrer meinen Auftrag abgewickelt habe und innerhalb einer gewissen Zeit einen neuen Auftrag bekomme, diese Rückkehrpflicht entfällt. Ist das richtig? Wenn dem so wäre, dann würde sich ein reduziertes Angebot an Mietwagen darauf auswirken.

Eine dritte Frage: Es fiel das Beispiel Hamburg, es fiel das Beispiel München. Ich will mal versuchen, eher Richtung München zu gucken. Gibt es denn Daten, Zahlen, wie sich die Auslastung der Taxis, ich meine jetzt explizit die Taxis, entwickelt hat, nachdem dort eine erhöhte Anzahl der Fahrzeuge auch auf den Plattformen gelistet ist? Hat man da Erkenntnisse? Ich will nicht von einer Win-win-Situation reden, aber ist es möglicherweise so, dass Taxibetriebe – noch mal: gleiche Bedingungen für alle, rechtskonform, alles ordentlich, alles sauber – möglicherweise davon profitieren können, wenn sie auf den Plattformen sind? Ich bin mir relativ sicher, Herr Waldner wird das eher kritisch sehen, denn das greift ein bisschen in sein Geschäft ein. Eine wirklich ernst gemeinte Frage: Kann man nicht durch die Nutzung der App oder durch die Registrierung in der App als Taxiunternehmer, als Taxifahrer, egal, wie organisiert, ein Stück weit profitieren?

Vorsitzender Lars Bocian: Recht herzlichen Dank! – Dann kommen wir zur Beantwortung. Mit Ihrem Einverständnis würde ich gern aus der alphabetischen Reihenfolge herauspringen und Herrn Meier als Ersten herannehmen, denn Herr Meier muss gleich los, und wir wollen ja hören, was er zu sagen hat. – Herr Meier, bitte schön! Beginnen Sie!

Klaus Meier (Berliner Taxi-Soziallotse): Ich würde Ihnen gern zu dem Mindestlohnthema noch zwei, drei Sätze sagen. Das Problem, das wir im Taxigewerbe seit Jahrzehnten erleben, ist, dass durch Abwesenheit von Regulierung die Taxikonzessionen so weit in die Höhe geschossen sind, schon bevor es ein Uber gab, dass die Zahlung eines Mindestlohns bei der Kalkulation mit 45 Prozent bis 50 Prozent Lohnzahlung kaum noch oder in vielen Betrieben überhaupt nicht darstellbar war. Das ist unendlich verschärft worden durch das Aufkommen der Uber-Betriebe. Ich denke, dass es seit der Einführung des Mindestlohngesetzes die einfachste Lösung für die Herstellung von gleichen Marktbedingungen bei allen Beteiligten wäre, wenn man den Mindestlohn in allen Betrieben konsequent durchsetzen würde. Dafür gibt es genügend gesetzliche Möglichkeiten. Das ist nichts, was in einen Verkehrsausschuss, sondern eher in einen Sozial- oder Arbeitsausschuss gehört.

Ich bitte dringend darum, dass eine Zusammenarbeit innerhalb der Behörden aufgebaut wird, mit der Schwarzarbeitsbekämpfung und so weiter, die das ermöglicht und am besten sogar im Vorfeld, bevor eine Konzession genehmigt wird, oder nach den ersten sechs Monaten des Betriebs einer Konzession Prüfungen gemacht werden. Die Daten sind da, sie sind auch bei den Mietwagen da. Man muss sie nur nachdrücklich einfordern, und dann ist eine objektive Überprüfung der Arbeitszeiten und eine wirklich gültige Überprüfung, vielleicht zusammen mit den Krankenkassen, der Zahlung der Löhne für die Stunden, die gearbeitet wurde, möglich. Das, denke ich, würde schnell und einfach gehen in Zusammenarbeit mit anderen, wie gesagt, den Krankenkassen zum Beispiel oder den Berufsgenossenschaften, wunderbar aufsetzbar sein, und damit wäre der größte Teil des Problems sehr schnell aus der Welt geschafft. – Das nur als Anregung. Danke!

Vorsitzender Lars Bocian: Recht herzlichen Dank, Herr Meier! Danke, dass Sie bei uns waren und uns hier zur Antwort standen! Kommen Sie gut nach Hause! Danke, dass Sie da waren! – Wir machen jetzt alphabetisch rückwärts weiter. Als Nächster wäre Herr Weigler dran. – Bitte schön, Herr Weigler!

Christoph Weigler (Uber): Ich fange mal mit Herrn Schopf an. Die erste Frage, die Sie gestellt haben, war: Was ist das für eine Wirtschaftlichkeitsberechnung? Ist das realistisch, oder sind hier Daten von Silvester verarbeitet? – Das sind Zahlen aus dem Januar 2024. Wenn man sich ein bisschen im Gewerbe auskennt: Januar ist nicht der stärkste Monat, und insofern stehe ich zu meiner Aussage, dass es natürlich möglich ist, mit den Umsätzen, die man mit Firmen wie uns erzielen kann, plausibel wirtschaftlich zu arbeiten. Das heißt nicht, dass jeder Unternehmer in der Stadt das macht, und die Probleme haben wir auch gehört, aber die Möglichkeiten, die wir bieten, sind in jedem Fall so.

Dann gab es eine Frage zum Thema Kundenabwanderung vom Taxi zum Mietwagen. Wir sehen bei unseren Kunden zum einen: Knapp die Hälfte hat keinen eigenen Pkw, ungefähr ein Viertel sagt, dass sie Uber nutzen, weil es für die Strecke, die sie fahren, keine gute oder passende ÖPNV-Verbindung gibt, und natürlich sind es extrem technologieaffine Leute, die all ihre Fahrten über ein Smartphone bestellen. Ich bin auch mit den Taxizentralen in Deutschland im Austausch, und selbst die führenden berichten mir immer, dass weit über 90 Prozent der Fahraufträge dort noch telefonisch eingehen. Allein dieser Umstand macht schon deutlich, dass es sich hier um andere Zielgruppen handelt, die zumindest in großen Teilen diese beiden Gefäße nutzen.

Dann haben Sie zum Bestand gefragt. Dazu gab es auch von anderen Fragestellern die Frage: Natürlich ist es so, dass wir an den Bestand ranmüssen. Das sehe ich ganz genauso. Wir haben diese Offenheit immer in den Gesprächen mit dem LABO geäußert. Wir haben jetzt erst mal einen großen Schritt geschafft, dass wir sagen: Alle neuen Konzessionen werden erst dann bei den Plattformen aktiviert, wenn wir das grüne Licht der Behörde haben. Bevor ich zu meinen Bedenken komme, was wir schon gemacht haben: Nach der Schulung durch das LABO in unseren Geschäftsräumen, wo all diese Mitarbeiter, die nur für Deutschland, Österreich und den deutschsprachigen Teil der Schweiz zuständig sind, geschult wurden, haben wir den Bestand analysiert und alle Auffälligkeiten dem LABO gemeldet.

Unsere Bedenken aktuell sind noch, dass wir uns schwertun, ohne Verdachtsmomente diese teilweise personenbezogenen Daten dem LABO zu übermitteln. Deswegen unser Vorschlag: Kann das LABO nicht alle gültigen Konzessionen mit uns teilen, dass wir es abgleichen? Aber sei es, wie es sei. Ich bin zuversichtlich, dass wir in dem Meeting im März eine Lösung dafür finden und das Bestandsthema dann auch im Q eins noch geregelt bekommen.

Herr Kraft! Die Frage: Wie kontrollieren wir Fahrer mit dem Onboarding? Welche Dokumente schauen wir uns an? – Das ist richtig: Wir prüfen alle notwendigen Dokumente für die Fahrer, vor allen Dingen P-Schein, Personalausweis et cetera und auch Konzessionen und all die anderen Dokumente der Unternehmer. Wir sind aber auch Opfer von Kriminellen geworden, die extrem gute Fälschungen angestellt haben, und teilweise auch erst durch Hinweise von Experten konnten wir verstehen, wie diese Fälschungen zu erkennen sind. Ich glaube, da sind wir deutlich besser geworden.

Ein Thema, das wir haben, ist auch bei anderen Fragenden aufgekommen: Kann man nicht Technologie besser nutzen? – Zum einen nutzen wir Artificial Intelligence, Künstliche Intelligenz, um zu analysieren, ob möglicherweise Auffälligkeiten in Dokumenten sind, und Fahrer müssen sich – Das ist auch immer wieder ein Thema im Taxi- und Mietwagengewerbe: Sitzt eigentlich der mit dem P-Schein im Auto, oder ist es jemand anderes? – Da haben wir eine Technologie, wo man sich durch eine Gesichtserkennungssoftware einwählen muss. Das heißt, jemand, der nicht das Gesicht hat, das im P-Schein hinterlegt ist, kann gar nicht online gehen. Das ist ein Beispiel, wo man Sicherheit durch Technologie stark verbessern kann.

Frau Kapek fragte: Akzeptieren Sie diesen Umstand? – Natürlich nicht! Zum einen fühle ich mich auch betrogen von vermeintlichen Partnern, die Dokumente gefälscht haben, und zum anderen müssen wir natürlich diesen Markt aufräumen. Ich glaube aber, dass wir durch die Regelung, alle neuen Konzessionen zu prüfen und an den Bestand ranzugehen, was wir übrigens schon gemacht haben, wie ich jetzt mehrfach gesagt habe, auf dem richtigen Weg sind.

Die Frage zum Versicherungsschutz: Nach meiner Recherche und Rücksprache mit unserer Rechtsabteilung ist es so: Selbst, wenn ein Fahrzeug keine gewerbliche Konzession hat und unrechtmäßig Personenbeförderung durchführt, ist der Fahrgast dennoch versichert, aber natürlich ist das kein hinnehmbarer Zustand, und wir müssen verhindern, dass so etwas passieren könnte, denn zum Glück ist es noch nicht passiert.

Herr Wiedenhaupt! Die Frage war: Ist die Rückkehrpflicht in der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung berücksichtigt? – Das ist es. Das sind wirklich die echten Zahlen, also: Was sind die Umsätze, die die Partner wirklich auf der Plattform machen? – Vielleicht zum Thema Rückkehrpflicht noch insgesamt: Wir sind die einzige Plattform in Deutschland, die die Rückkehrpflicht technologisch abgebildet hat. Das heißt, wir prüfen: Ist das Fahrzeug wirklich auf dem Rückweg zum Betriebsitz? – Und nur dann vermitteln wir ihm Fahrten.

Die 30 Personen sind für Deutschland, Österreich und den deutschsprachigen Teil der Schweiz zuständig, die die Dokumente kontrollieren.

Das Thema letzte Meile: Das ist ein sehr guter Punkt. Die Preise sind 6 Euro in einem Radius von 2,5 km. Der Preis liegt gar nicht unbedingt unter dem des Taxis. Es hängt davon ab, wie weit Sie fahren, aber es gibt auch Taxifahrten, die in dem Bereich wären oder darunter. Die Wahrheit ist aber auch da wieder Verlässlichkeit. Der Kunde weiß: Wenn mein Bus vor der Tür wegfährt, kann ich mich für 6 Euro die Kurzstrecke nach Hause fahren lassen –, und genau das Angebot kann ein Taxi heute nicht bieten. Das zeigt, dass es nicht unbedingt um den niedrigsten Preis geht, sondern um die Verlässlichkeit und die Verfügbarkeit.

Herr Kraft! Noch zwei Fragen, aber die waren gar nicht für mich, aber ich kann meine Perspektive teilen zum Thema Rückkehrpflicht. Ich verstehe Ihre Theorie. Ich glaube, theoretisch ist es richtig. Ich habe jetzt keine Belege dafür, aber umso höher die Auslastung ist, ist es wahrscheinlich so, dass die Fahrzeuge weitervermittelt sind und weniger zum Betriebsitz zurückkehren müssen, aber ich traue mir nicht zu, eine fachmännische Einschätzung zu geben. – Danke!

Vorsitzender Lars Bocian: Recht herzlichen Dank, Herr Weigler! – Als Nächsten hätten wir Herrn Waldner. – Bitte schön! Sie haben das Wort.

Hermann Waldner (Bundesverband Taxi und Mietwagen): Zunächst zu der Frage von Herrn Schopf nach der Situation in anderen Städten, anderen Regionen: Die ländlichen Gebiete sind natürlich nicht betroffen, die haben andere Probleme. Die haben zu wenig Fahrpersonal, aber da wollen Uber und Bolt gar nicht hin. Dort kann man nicht viel verdienen. Es gibt noch andere Großstädte, die auch sehr stark betroffen sind. Am schlimmsten ist es in Frankfurt. Dort gibt es auch schon mehr solcher plattformgesteuerten Mietwagen als Taxis. Die sprechen von einem Umsatzverlust von inzwischen schon 50 Prozent, weiter fallend. Es ist allerdings so, dass es in Frankfurt wie in vielen anderen Großstädten die Konzessionskontingentierung gibt. Das heißt, nicht jeder, der eine Konzession haben will wie in Berlin, bekommt eine Konzession. Die werden teilweise noch mit 70 000 Euro, 80 000 Euro gehandelt, und deswegen ist der 50-prozentige Umsatz in Frankfurt immer noch deutlich mehr als der 60-prozentige Umsatz in Berlin. Um das zu verdeutlichen: In München sind es vielleicht zwischen 30 Prozent und 40 Prozent Umsatzverlust aufgrund des Auftretens der Plattformen und in Köln 20 bis 30 Prozent. In Düsseldorf ist es ähnlich. Das heißt, nirgends ist dieses Problem so schlimm wie in Berlin, aber wir sind nicht die Einzigen, die betroffen sind.

Zu der Frage von Ihnen, Herr Bocian: Wie wird die Gültigkeit von Konzessionsurkunden und P-Scheinen geprüft? – Das ist ganz einfach. Wir machen das seit vielen Jahren über unsere Software, dass die Daten eingegeben werden. Wenn die Konzession, die haben alle ihre Laufzeit, oder der P-Schein abläuft, kommt es automatisch zu einer Sperre dieses Fahrzeugs oder dieses Fahrers oder dieser Fahrerin, wenn nicht bis dahin die Verlängerung nachgewiesen ist. Das kann man über die Software sehr gut machen. Das funktioniert gut. Die Zweifelsfälle hatte ich schon angedeutet, dass wir das auf der Ebene des LABO klären müssen.

Zur Rückkehrpflicht, weil das angesprochen wurde: Es ist tatsächlich so, dass die Rückkehrpflicht nicht mehr funktioniert, wenn die Fahrzeuge so schnell Aufträge bekommen, dass sie gar nicht mehr zurückkehren können. Dann ist es legal, dass sie dann – Es ist richtig, wie es von Uber beschrieben wird. Sie werden über die Elektronik gezwungen zurückzukehren, kriegen den nächsten Auftrag, meistens sofort. Dieses Gesetz zur Rückkehrpflicht ist eigentlich überholt. Das ist noch aus einer Zeit, in der es noch keine Handys gab und nur Festnetztelefon. Es gibt eben Dinge, die mal erfunden wurden und nicht mehr greifen. Da fehlen diese Instrumente, die im Personenbeförderungsgesetz bei der letzten Reform eingearbeitet wurden oder eingearbeitet werden sollten. Ich war persönlich damals auch am Verhandlungstisch mit der Bundesregierung und den Beteiligten. Wir haben sehr gerungen, eine Mindestvorbestellfrist für die Mietwagen zu bekommen, die ist aber nicht gewährt worden, weil wir schon damals wussten: Nur eine Mindestvorbestellfrist würde diesen taxigleichen Verkehr, denn die Mietwagen machen, etwas dämpfen, denn die Leute wollen sofort fahren, kriegen einen Mietwagen innerhalb von zwei, drei Minuten. Wenn dann dort stehen würde: Der kommt erst in 15 Minuten –, hätte vielleicht das Taxi noch einen gewissen Vorrang, aber auch nur bis zu einer gewissen Preisdifferenz. – Nur so weit der Ausflug ins PBefG.

Das, was mal reingeschrieben wurde, ist ziemlich wirkungslos, das wurde schon angedeutet, ich glaube von Ihnen, Herr Kase. Man kann als Behörde räumliche und zeitliche Beschränkungen für Mietwagen verhängen, das geht, aber nur dann, wenn es mehr als 25 Prozent der Aufträge des gebündelten Bedarfsverkehrs sind, und wenn es keinen gebündelten Bedarfsverkehr gibt, dann können Sie diese Regelung nicht anwenden. Es ist einfach Murks, was da reingekommen ist, einfach nicht anwendbar, und das ist sicherlich damals dem Lobbydruck

geschuldet gewesen. Man hat etwas reingeschrieben, das sich schön liest, aber nicht anwendbar ist. Da sind wir vom Bundesverband intensiv in Gesprächen mit den Verkehrspolitikern des Bundes und dem Verkehrsministerium, dass man da unbedingt noch mal rangehen muss, aber wir machen uns keine Illusionen. Das wird nicht sehr kurzfristig gehen. Uns ist klar, dass dort ein erheblicher Nachbesserungsbedarf ist, sonst kann man viele Dinge nicht anwenden, außer den Mindesttarif für Mietwagen. Das müssen wir machen.

Dazu noch die Bemerkung, weil der Mindestlohn angesprochen wurde: Mindestlohn ist schön und gut, aber wenn die eine Flotte der Mietwagen noch zu 70 Prozent sogar ohne geeichten Wegstreckenzähler rumfährt und nur einen Tachometer im Auto hat, was wollen Sie denn dann kontrollieren? Der Herr vom Zoll wird das bestätigen können. Man ist da ziemlich machtlos. Da gibt es auch andere Systeme. Da müssen wir wieder Hamburg zitieren, die diese Mietwagen gezwungen haben, eine datenabgesicherte Version beim Wegstreckenzähler zu haben. Da kann man dann auch die Arbeitszeiten nachvollziehen, und wenn man das kann, wenn die manipulationssicher übertragen werden, dann macht es auch wieder Sinn, an die Stundenlöhne ranzugehen und vom Zoll kontrollieren zu können, ob der Mindestlohn eingehalten wurde. Wenn ein Drittel schwarz auf die Hand, und ein Drittel vom Amt kommt und nur ein Drittel über die offizielle Lohnabrechnung, können Sie wunderschöne Stundenlöhne zahlen, und die Kosten sind trotzdem nur ein Drittel. Das heißt, eine Erhöhung des Mindestlohns würde momentan zu einer extremen weiteren Benachteiligung des Taxigewerbes führen. Nur zum Verständnis wollte ich das mal erwähnen.

Die Auslastung der Taxibetriebe in München, war die Frage, durch den Festpreis. Das hat zu keiner Steigerung der Umsätze geführt, weil zeitgleich die Umsätze weiter in Richtung Mietwagengewerbe abwandern, weil die Festpreismöglichkeit für Taxis – Es gibt zwar eine große Nachfrage. Ohne große Werbung haben sich sofort 16, 17 Prozent aller Besteller bei den beiden Taxizentralen in München dafür entschieden, einen Festpreis zu wählen. Da sieht man die große Nachfrage, aber es bringt keine Kunden zurück, die abgewandert sind, denn bei den Mietwagen bekommt man von Anfang an diese Festpreise, aber eben noch viel billigere Festpreise. Was haben Sie von einem schönen Festpreis, wenn er 30 Prozent über dem anderen Festpreis ist? Deswegen wird keiner den teuren Festpreis wählen, das ist völlig klar. Deswegen ist es eine völlige Illusion zu glauben, dass diese Festpreismöglichkeit für Taxis viel nützen würde. Das verhindert lediglich, dass Kunden zu Mietwagen abwandern, weil sie keinen Festpreis bekommen. Das wird verhindert, auch das ist wichtig, aber der Effekt ist gering.

Zur Quote bei den Bestellungen über die Zentrale wollte ich sagen: Die sind nicht nur 10 Prozent, wie Herr Weigler gesagt hat. Ich kenne die Interna nicht. Die App-Bestellungen, die automatischen Bestellungen sind schon zwischen 20 und 30 Prozent. Entgegen der landläufigen Meinung arbeiten wir auch mit Apps, mit taxi.eu, auch mit internationalen Apps, die inzwischen genauso gut sind. Da gibt es schon Prämierungen und Preisausstattungen, wo das nachgewiesen wird, aber die Kunden, die bisher schon ein Taxi per App bestellt haben, sind die ersten, die durch billigere Preise preisvergleichend abgeworben werden und dann zu den Plattformen gehen. Das ist logisch, wenn man die Preise direkt in den beiden Apps nebeneinander sieht. – Wenn ich eine Frage vergessen habe, dann bitte erinnern!

Vorsitzender Lars Bocian: Recht herzlichen Dank! – Dann machen wir mit Herrn Osmenda weiter. – Bitte schön!

Axel Osmenda (Hauptzollamt Berlin): Kommen wir erst mal zur Frage des Abgeordneten Schopf: Welche Erkenntnisse zu wirtschaftlichen Schäden liegen Ihnen vor? – Dazu kann ich leider keine Angaben machen. Das liegt daran, dass wir das Personenbeförderungsgewerbe zusammen betrachten, Taxi- und Mietwagengewerbe. Da machen wir keine Differenzierung in der statistischen Auswertung.

Welche Daten braucht der Zoll für eine sinnvolle Prüfung? – Der Zoll braucht immer die Daten, die Auskunft über Art, Umfang und Dauer des tatsächlichen Beschäftigungsverhältnisses geben. Die Daten liegen bei den Vermittlungsplattformen definitiv vor, das ist uns bekannt, beziehungsweise bekommen wir sie teilweise auch ohne Probleme.

Die Frage von Frau Kapek war: Welche prozentuale Beanstandungsquote haben Sie festgestellt? – Auch hierzu haben wir keine Statistik. Es ist aber so, dass für uns die Personenbefragung und die daraus resultierende mögliche Beanstandung der Einstieg ist, in ein Unternehmen tiefer einzusteigen. Ich befrage eine Person und stelle im Nachhinein anhand einer Geschäftsunterlagenprüfung fest, dass ich nicht Beanstandung bei einer Person habe, sondern bei 75, 80 oder 100 Personen, die bei dem Unternehmen beschäftigt sind. Deswegen würde eine Beanstandungsquote der klassischen Personenbefragung keine Aussage darüber bringen, was insgesamt in dem Unternehmen nicht in Ordnung ist.

Zur Frage von Herrn Wiedenhaupt: Ja, die Einleitung von Ermittlungsverfahren wird dem LABO mitgeteilt. Das LABO ist in dem Bereich Zusammenarbeitsbehörde nach dem Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetz. Das Schwarzarbeitsbekämpfungsgesetz trifft eine sehr klare Formulierung, dass sich die Behörden für die Erfüllung ihrer Aufgaben gegenseitig zu unterstützen haben. Da gibt es kein Ermessen, sondern die haben sich zu unterstützen, und dem kommen wir auch nach. – Ich glaube, das waren die Fragen, die an mich gerichtet waren.

Vorsitzender Lars Bocian: Recht herzlichen Dank! – Als Nächster ist Herr Mönch dran. Unsere reguläre Sitzungszeit ist abgelaufen. Wir haben uns verständigt, dass wir sie um eine Stunde verlängern. – Bitte schön, Herr Mönch!

Alexander Mönch (FREENOW): Herr Schopf hatte nach den sogenannten Kettenanmeldungen gefragt. Die Plattformen haben mit dem LABO eine Vereinbarung geschlossen, das erste Mal im August letzten Jahres. Wir haben uns darauf verständigt, dass wir die Daten der neu angemeldeten Mietwagenunternehmen an das LABO liefern und innerhalb einer guten Woche, ein, zwei Wochen, eine Rückmeldung bekommen, ob die Daten in Ordnung sind oder nicht. Das, was wir jetzt erst korrigiert haben, ist, dass wir damals die Unternehmen sofort freigeschaltet haben, was wir seit Montag dieser Woche nicht mehr tun. Das ist die Folgevereinbarung. Ich nenne es mal an einem Beispiel: Das Unternehmen A wurde bei den Plattformen neu registriert mit 30 Fahrzeugen. Das ging mit diesen 30 Fahrzeugen in Dienst und war eineinhalb Wochen auf der Straße. Dann kam die Rückmeldung, dass es sich um ein illegales Unternehmen handelt. Dann wurde es natürlich gemäß Vereinbarung deaktiviert, und dann wurde das Unternehmen B gegründet, ganz neu, es wurden die 20, 30 Fahrzeuge von A auf B umgehängt, und dann sind die gleichen Fahrzeuge unter einer anderen Flagge wieder für zehn Tage auf die Straße gegangen. So ging das in der Kette, deswegen Kettenanmeldung, immer weiter, und es war in der Branche ein offenes Geheimnis, dass es genau so funktioniert.

Dann war die Frage nach der Datenlieferung, ob wir das auch ohne die anderen machen würden. Ich glaube, wir haben heute verstanden, dass wir zu einer Einigung kommen wollen. Deswegen bin ich sehr zuversichtlich, dass das gelingen wird. Ich glaube nicht, dass es verwaltungstechnisch effizient ist oder für die Stadt Berlin ausreichend, wenn nur eine von dreien das machen würde. Insofern mag ich mich gar nicht mit dem Gedanken beschäftigen, dass wir da nicht zu einer Einigung kommen.

Zu der Auslastung der Taxis in München kann ich nur in Ergänzung zu Hermann Waldner ein technisches Feedback geben, das habe ich bei der Senatsverwaltung schon so gemacht, dass die Wartezeitkomponente in diesem Tarifkorridor in München keine Rolle spielte, deswegen in den nachfragestarken Zeiten viele Fahrer die Touren nicht annehmen, weil sie sagen, dass sie mit Taxameter in der Stausituation mehr als plus 20 Prozent verdienen könnten. Die Senatsverwaltung, Frau Landgraf, ist in Kontakt mit den Münchnern, da habe ich den Kontakt hergestellt, und hat sicherlich mehr Detailwissen bekommen. Da ist man in München, wenn die Evaluationsphase vorbei ist, eher in der Diskussion, dass man noch mal höher geht, dass man das auf plus 25 Prozent steigert. Das ist keine Beschlusslage, aber das wird möglicherweise irgendwann der Fall sein.

Eine Lösung für das Grundproblem, das wir heute hauptsächlich besprochen haben, ist der Taxitarifkorridor nicht, denn ich habe hier immer noch eine Untergrenze, das heißt, dass auch diese Untergrenze noch weiter unterschritten werden kann. Deswegen ist es erst mal eine Hilfe. Ich finde es auch zeitgemäß, dass man flexiblere Taxipreise hat und nicht mehr den starren Tarif, aber es ist nicht die Lösung für unser Grundproblem.

Vorsitzender Lars Bocian: Recht herzlichen Dank! – Dann haben wir jetzt noch Herrn Kase und Herrn Dr. Kaden, danach die Polizei Berlin. – [Zuruf] – Sie habe ich nicht vergessen, Sie kommen natürlich auch noch zu Wort. Dann machen wir weiter mit Herrn Kase. – Bitte schön!

Simon Kase (BBG und Partner): Vielen Dank! – Ich habe nicht so viele Fragen abgekliegt, eigentlich nur eine, ob es tatsächlich rechtlich zwingend wäre, dass man zunächst die Festpreise einführt und erst im nächsten Schritt die tarifbezogenen Vorschriften. Nein! Es steht so nicht im Gesetz, dass man das unbedingt machen muss. Das kann gegebenenfalls klug sein, denn ich rechne damit, dass in dem Moment, wo man wirklich effektive Maßnahmen ergreift, sich schon jemand finden wird, der dagegen klagen wird, unter Umständen ein Mietwagenunternehmen, das auf einmal einen überraschend langen finanziellen Atem hat. Ich glaube schon, dass man versuchen muss, all diese Sachen auf eine rechtlich solide Grundlage zu stellen, und da gehört der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit mit dazu. Da wird einem die Frage gestellt werden: Warum macht ihr nicht Festpreise? Wäre das nicht ausreichend? – Und dann wird man darlegen müssen, warum die Festpreise allein nicht ausreichend wären. Das ist natürlich leichter, wenn man die Festpreise schon eine Weile hat. Das heißt aber nicht, dass das der einzige Weg wäre, das darzulegen.

Dr. Lutz Kaden (IHK): Dann übernehme ich gleich und gehe auf Herrn Ronneburgs Frage ein, was an der Arbeitsweise des LABO verändert werden müsste, und zwar das Genehmigungsverfahren. Ich hatte vorhin gesagt, dass die IHK Teil in diesem Anhörungsverfahren ist, wenn Konzessionen aus der Personenbeförderung wie auch aus anderen Verkehrsgewerben beantragt werden. Es ist nach wie vor so, dass das LABO diese Briefe an die Anzuhörenden

versendet: Firma XY mit Sitz soundso, Person soundso beantragt diese Anzahl von Konzessionen. Sie haben zwei Wochen Zeit, dazu Hinweise zu geben. – Dann kriegen wir so einen Stapel Briefe mit der Hauspost, und dann prüfen wir, ob derjenige bei uns so eine Prüfung absolviert hat, und können das dann zurückmelden. Das ist das gleiche Verfahren, das es seit Jahrzehnten gibt, und während wir im Güterverkehr schon einen Schritt weiter sind, müsste das dringend digitalisiert werden, denn dann kommt weniger Arbeit auf die Mitarbeitenden zu, die immer diese Briefe versenden und im Zweifel Briefrückläufer bearbeiten müssen. Das auch auf eine digitale geschützte Plattform zu stellen, wo die einfach im LABO eingetragen sind und nur die Anörungsberechtigten darauf zugreifen und gleich digital etwas zurückgeben können, würde wahrscheinlich Aufwand sparen und es auch noch schneller machen.

Einen Hinweis wollte ich noch kurz geben: Der Fiskaltaxameter, den ich schon erwähnt hatte, wird in den nächsten zwei Jahren durch einen TSE-Taxameter, heißt das dann, ersetzt. Jetzt könnte man denken: Das kann gleich für den Taxi- und den Mietwagenbereich gehen –, aber es ist noch unklar, ob solche Wegstreckenzähler, die es manchmal gibt, auch TSE-Anforderungen haben. TSE ist ein wichtiger Punkt, meine ich.

Vorsitzender Lars Bocian: Recht herzlichen Dank! – Es wurden auch Fragen an die Polizei Berlin gestellt, unter anderem von Frau Kapek und mir, dass Sie uns zu illegalen Mietwagen und allem, was wir heute gehört haben, etwas ausführen. Frau Stojanoff, Herr Woitzik, wer möchte von Ihnen? – Frau Stojanoff, bitte schön! Sie haben das Wort.

Katrin Stojanoff (Polizei Berlin): Vielen lieben Dank! Im Namen der Polizei noch mal schönen guten Tag! Ich würde gerne mit dem Thema Verkehrskontrollen beginnen, weil es mehrfach angesprochen wurde. Es ist so, dass wir entsprechende Schwerpunktkontrollen im Mietwagenverkehr durchführen. Beispielsweise will ich kurz erwähnen: Im letzten Jahr waren es 24 Schwerpunktkontrollen mit knapp 500 Fahrzeugen, die kontrolliert wurden. Neben den Verkehrsordnungswidrigkeiten und Straftaten wurden auch Verstöße im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes festgestellt oder auch im Rahmen der Urkundenfälschung. Grundsätzlich möchte ich darauf aufmerksam machen, es wurde bereits erwähnt, dass wir die Problematik haben: Ein Taxi ist sehr gut zu erkennen, ein Mietwagen eher schwieriger.

Deshalb bleibt es ein Thema, aber grundsätzlich möchte ich verdeutlichen, dass wir unsere Verkehrsüberwachung ganz gezielt und insbesondere an der Unfalllage und den Hauptunfallursachen ausrichten, daneben alle anderen Themen auch betrachten und in die Verkehrsüberwachungsmaßnahmen mit einbeziehen. Deshalb möchte ich deutlich sagen: Wir werden die Schwerpunktmaßnahmen fortführen, und wichtig ist es, die Zusammenarbeit mit dem LABO auszubauen und weiter voranzukommen. Man muss in der Zusammenarbeit sehen, wie wir zukünftig bestimmte Dinge gestalten können, um gezielte Maßnahmen ansetzen zu können, um unsere Kontrolltätigkeit zu optimieren. – Für die Beantwortung der weiteren Fragen gebe ich an Herrn Woitzik weiter.

Oliver Woitzik (Polizei Berlin): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Um auf die Frage von Herrn Schopf zurückzukommen, welche Daten wir unter anderem benötigen: Es wäre schön, wenn wir zum Beispiel auf den Datenbestand des LABO hinsichtlich der Genehmigungsurkunden zurückgreifen könnten. Wir können jetzt schon den Führerschein zur Fahrgastbeförderung abfragen. Wir können im Eintrag bei den Zulassungsdaten gucken und prüfen, ob das Fahrzeug zur Personenbeförderung registriert ist, aber wenn eine Genehmigungsurkunde – –

Die gute Ausrede: Man hat sie nicht mitgeführt – kann ja immer mal passieren! Natürlich können wir nicht das Gegenteil behaupten, denn wir können es nicht an Ort und Stelle überprüfen. Wenn die rechtlichen Möglichkeiten gegeben sind und wir dort auf den Datenbestand zurückgreifen könnten, wären das für die Kontrollkräfte draußen ein großer Vorteil, sodass wir hier auch den vergessenen Auszug der Genehmigungsurkunde überprüfen könnten.

Was Frau Kapek zum Thema Überprüfung sagte: Frau Stojanoff schon etwas zum Thema Fälschungen gesagt. Wir müssen gut unterscheiden: Die Fahrzeuge, die draußen unterwegs sind, sind in der Regel ganz normal als Fahrzeug zugelassen, fahren nicht mit gefälschten Kennzeichen oder ähnlichen Sachen herum. Wenn wir Feststellungen haben, dann geht es eher in die Richtung, dass wir sagen, wir haben möglicherweise gefälschte Genehmigungsurkunden an Ort und Stelle. Wie wir schon gehört haben, sind die teilweise mittlerweile so gut gefälscht, und, wie gesagt, wenn wir nicht den Stand abprüfen können mit den Tatsächlichkeiten, dann wird es schwer, das zu machen. Wenn entsprechende Feststellungen gemacht werden, werden rigoros solche Sachen beschlagnahmt. Dann wird die Weiterfahrt untersagt und die Personenbeförderung sofort beendet.

Ein guter Hinweis ist meistens dafür, wenn wir irgendwelche illegalen Beförderungen haben, der Eintrag, ob das Fahrzeug zur Personenbeförderung überhaupt zugelassen ist, was mit anderen HU-Zeiten, sprich, mit dem TÜV, zu tun hat, dass solche Fahrzeuge jährlich dorthin müssen. Das ist schon ein guter Einstieg dafür bei unseren Kontrollen, aber, wie Frau Stojanoff schon sagte, ist ein Uber-Fahrzeug, um jetzt mal nur die Firma zu nennen, ohne dass ich damit eine Wertigkeit vornehmen möchte, von außen schwer zu erkennen, ob es eine Beförderung ist, ob es eine legale Sache ist oder nicht. Man kann es möglicherweise von außen nur von hinten erkennen, wenn ich die Ordnungsnummer am Fahrzeug erkennen kann. Wenn die nicht mal dran ist, dann habe ich schon Schwierigkeiten, überhaupt das Fahrzeug als Fahrzeug zur Personenbeförderung von außen zu erkennen, und das ist bei einer Taxe aufgrund der Farbe und des Schildes relativ einfach, muss man ganz ehrlich sagen. Somit ist es ein großes Problem, diese Fahrzeuge, wenn die Möglichkeit besteht, überhaupt gezielt zu überprüfen, wenn man nicht gerade dahinter fährt und sagt: Mensch, da ist möglicherweise ein Fahrzeug als Mietwagen unterwegs. – Das so weit von meiner Seite als Ausführungen.

Vorsitzender Lars Bocian: Recht herzlichen Dank! – Dann geht das Wort an die Senatsverwaltung. – Bitte, Frau Senatorin!

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU): Ich will noch zwei, drei Sachen aufgreifen. Von Herrn Waldner hatten wir dankenswerterweise Hinweise zum Personenförderungsgesetz. Wir kranken hier an einem Thema, Sie haben es benannt. Das war eigentlich nur ein halber Wurf. Man wollte eigentlich ein Level-Playing-Field erreichen und hat es eigentlich eher verschärft. Es ist ein Manko, dass die fehlenden rechtlichen Leitplanken für die Umsetzung nicht richtig aufgegriffen wurden. Was das Mess- und das Eichrecht angeht, diese Vereinbarkeit, entstehen sehr viele Unsicherheiten, und genau da liegt die Schwierigkeit, dass es auch andere Städte, wie beispielsweise München, es erst zum 1. September 2023 geschafft haben. Hamburg zieht jetzt hinterher. Die planen ab Mai. Wir ziehen hinterher. Aber daran sieht man: Es ist nicht so einfach, diese Unzulänglichkeit aus dem Bundesrecht umzusetzen in eine praktische Handhabung. Zwar wurde eine sehr deutliche Abgrenzung zwischen Taxi und Mietwagen beibehalten, aber wenn man sich dann die Regelungen anguckt, und das zielt auf Herrn Mönch ab, Sie haben das auch gesagt: identische Regelungen für identische Dienstleistungen. – Natürlich

werden immer noch zwei unterschiedliche Maßstäbe angesetzt. Das ist aber dann nicht richtig eingehalten in den Regelungen, die man hat, denn die wurden doch total taxigleich ausgestaltet, und das ist dieses Spannungsfeld, in dem wir uns bewegen.

Dann gibt es die zwei Sachen, Sie hatten das rausgearbeitet, Herr Kase, einmal der Festpreis – der macht es in einer Diskussion um Verhältnismäßigkeit, so wie Sie ausgeführt haben, rechtssicher – und dann das Thema Mindestpreise, und dann all die Themen, die die Kontrolltätigkeit angehen. Wir haben uns auf einen guten Weg gemacht, das abzuarbeiten. Vom Zeitplan her ist es jetzt so, dass wir dann, wenn wir mit den Festpreisen durch sind, spätestens im Herbst in die Richtung gehen, was den weiteren Weg angeht mit den Mindestpreisen. – Die Experten habe ich dabei, Frau Dreher vom LABO. Ich habe auch Herrn Schötz dabei, falls ich noch etwas vergessen habe, Herr Schötz, und Frau Wehrhahn von der SenFin, um die anderen Fragen noch aufzugreifen.

Vorsitzender Lars Bocian: Dann machen wir mit Frau Dreher weiter. – Bitte!

Kirsten Dreher (LABO): Vielen Dank! – Es ist jetzt unheimlich viel schon gesagt worden, aber ein paar grundsätzliche Anmerkungen habe ich noch. Grundsätzlich frustriert uns unheimlich, wenn wir immer nur mit Hamburg verglichen werden. Deswegen bin ich Herrn Waldner sehr dankbar dafür, dass er den Horizont deutschlandweit eröffnet hat. Mein Eindruck ist, Herr Schopf, dass Hamburg ein Alleinstellungsmerkmal hat. Es werden dort überhaupt keine Genehmigungen nach Mietwagen mehr erfragt. Deswegen stimmt es nicht, was Sie sagen, nach dem Motto: Wie kann in Hamburg das nicht genehmigt werden und bei uns ja? – Meiner Kenntnis nach gibt es überhaupt keine Anträge mehr von Mietwagenunternehmen, was ich weiß.

Insofern bin ich Herrn Waldner sehr dankbar, dass er gesagt hat: Die anderen großen Kommunen stehen vor genau den gleichen Herausforderungen, die wir haben, und ich würde es noch toppen wollen: Berlin ist ein wahnsinnig attraktiver Markt. Unsere Wahrnehmung ist: Wir haben noch viel mehr Druck. Das möchte ich nicht als Rechtfertigung unserer Arbeit sagen. Ich will nur sagen, das macht uns das Geschäft sehr schwer, und ich bin auch sehr dankbar, dass Herr Kase in seinem Eingangsstatement mal kurz aufgeführt hat, wie komplex die Materie überhaupt ist, mit der wir es hier zu tun haben. Wir brauchen Steuerrechtler, wir brauchen Sozialversicherungsmenschen, die sich damit auskennen. Wir haben wirklich eine Bandbreite von Rechtsgebieten, die wir prüfen müssen. Deswegen ist mir wichtig: Es frustriert uns, wenn Sie, Herr Schopf, uns immer – ich muss Sie mal direkt ansprechen, weil Sie es bei mir auch tun, und ich freue mich sehr auf einen gemeinsamen Kaffee – mit Hamburg vergleichen. Hamburg hat ein Alleinstellungsmerkmal in Deutschland. – Das ist das Erste.

Das Zweite ist: Wir sehen es natürlich als Erfolg unserer Arbeit, dass die Mietwagen in die Umlandgemeinden gehen. Das sehen wir natürlich, und wir haben das im Blick. Herr Schwarz hat einen Austausch mit den Umlandgemeinden initiiert. Die waren jetzt alle bei uns. Die sind extrem dankbar dafür, dass wir das jetzt koordinieren.

Ich möchte noch zum Hauptzollamt sagen, weil Sie am Anfang gesagt haben, Sie haben da keine Rückmeldung: Sie können sicher sein, jede Meldung, die bei Ihnen eingeht, wird bei uns überprüft und bearbeitet, jede. Ich renne nach der Sitzung gleich hier rum und lade Sie

alle ein. Ich meine, wir sind schon gut vernetzt, aber wir können das natürlich immer weiter aufbauen und unsere Arbeit immer weiter optimieren.

Ich wollte noch zur AfD-Fraktion zu der konkreten Frage nach der Rückkehrpflicht sagen: Wenn wir Verstöße feststellen, führt das natürlich zum Widerruf der Konzession und zum Ordnungswidrigkeitsverfahren.

Zur Polizei: Vielen Dank, dass Sie das gesagt haben! Wir sind auch sehr daran interessiert, diese Verbundeinsätze, die wir machen, weiter zu verstärken. Wir haben jetzt ein Sachgebiet für Kontrollen. Meine Wahrnehmung ist, und was ich von meinen Kollegen gespiegelt bekomme, dass die Zusammenarbeit ganz hervorragend ist. Dafür möchte ich mich bei Ihnen bedanken und freue mich, dass Sie das ähnlich sehen.

Zu dem Datenproblem: Das muss ich noch mal mitnehmen, ob das möglich ist. – Das wäre erst mal das, was ich mir notiert habe. Ich wollte noch sagen: Wir haben meiner Kenntnis nach nicht nur Uber geschult, sondern alle drei Vermittlungsplattformen, wie sie Fälschungen erkennen. Wir sind da firm, und wir geben unser Wissen gern weiter.

Zur Bestandsüberprüfung ist jetzt jede Menge gesagt worden, alle, die sich gemeldet haben. Die beiden Plattformen stehen dem offen gegenüber. Ich freue mich auf die Märzszung, und ich bin sicher, dass wir ein gutes Ergebnis erzielen.

Vorsitzender Lars Bocian: Recht schönen Dank! – Als Nächster Herr Schötz!

Guido Schötz (SenMVKU): Vielen Dank! – Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Guido Schötz aus der SenMVKU. – Herr Ronneburg! Sie hatten, und diese Frage ist noch offen, nach der Genehmigungspflicht von Plattformen gefragt, die per se nicht besteht. Das Personenbeförderungsgesetz sieht sie per se nicht vor, solange sie sich auf eine reine Vermittlungstätigkeit beschränken. Üben sie beherrschenden Einfluss auf die eigentlichen Mietwagenunternehmen aus, dann ja. Das LABO hat meines Erachtens vor einiger Zeit von den Plattformen Unterlagen abgefordert, um Indizien zu suchen, ob das der Fall ist. Entsprechende Indizien liegen nicht in einer solchen Überzeugung vor, Herr Kase hat es genannt, dass wir rechtssicher vor einem Verwaltungsgericht mit einer entsprechenden Feststellung durchkommen würden, um es so salopp zu formulieren.

Vergleich mit Hamburg: Ein Plattformbetreiber hat dort die Feststellung, ob er genehmigungspflichtig ist oder nicht, beantragt. Auch wenn dieses Verfahren nicht bestandskräftig abgeschlossen ist, sind die Hamburger Kollegen zu dem Ergebnis gekommen, es bestünde keine Genehmigungspflicht. Das ist der aktuelle Sachstand.

Vorsitzender Lars Bocian: Als Nächste Frau Wehrhahn! – Bitte schön, Frau Wehrhahn!

Katharina Wehrhahn (SenFin): Sehr geehrter Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Herzlichen Dank, dass ich hier sein darf! Mein Name ist Wehrhahn. Ich leite das Referat Außenprüfungsdienste in der Senatsverwaltung für Finanzen. Erlauben Sie mir kurz zwei persönliche Worte. Ich bin 2001 in die Berliner Finanzverwaltung gekommen, nachdem ich zwei Jahre als Rechtsanwältin tätig war und eigentlich immer nur gefragt wurde: Wie kann ich Steuern hinterziehen? Das ging von Auslandsfirmen in der Schweiz bis zu ge-

fakten Rechnungen und Ähnlichem. Das hat irgendwann keinen Spaß mehr gemacht, sodass ich seit über 20 Jahren meines Erachtens auf der richtigen Seite der Macht stehe.

Auch vorwegschicken möchte ich, dass wir als Finanzverwaltung, als Finanzämter und bei mir speziell als Außenprüfungsdienste für die Gleichmäßigkeit der Besteuerung eintreten. Das ist unser höchstes Ziel. Wir arbeiten grundsätzlich nach Risikoparametern. Es gibt Branchen, die sind auffällig. Wir kennen die Bargeldbranchen. Für uns auffällig ist auch die Mietwagenbranche. Wir müssen ehrlicherwise sagen, früher waren es die Taxen. Wir haben definitiv nach dem Aufruf des Abgeordnetenhauses gehandelt, als es hieß: Taxigewerbe schützen, Mietwagen kontrollieren. – Wir haben das trotz Corona als Schwerpunkt begleitet, haben einen Großteil der Mietwagenunternehmen, einen Großteil der Konzessionen überprüft.

Sie haben gefragt, ob wir den wirtschaftlichen Schaden einschätzen können. Da muss ich ehrlicherwise sagen: Das können wir nicht. Wir gucken uns die Betriebe an, die gemeldet sind, und da haben Sie wie in allen Branchen eine Bandbreite. Sie haben drei große Fälle. Die sind sechsstellig. Sie haben ganz viele kleine Fälle, und da zu prognostizieren, würde ich mir als Finanzbeamtin nicht anmaßen wollen. Wir sind ja immer sehr korrekt.

Es kam die Frage auf, die uns auch in allen Branchen begegnet: Wie kann es sein, wenn jemand derartig arbeitet und es nicht mal zum Lebensunterhalt reicht? – Das ist einer der Punkte in unseren Checklisten, egal, für welche Branche: Reicht es für den Lebensunterhalt? – Und das beginnt schon bei unserem sogenannten Festsetzungsplatz. Ich gebe eine Erklärung ab, und dann steht da: Ich habe zwei Kinder, wohne in Zehlendorf und verdiene 1 500 Euro im Monat. – Das sehen wir nicht ganz so gern. Da geht es in die Außenprüfung. Die fragt nach, und was sie dann hören, kann stimmen: geerbt, geschenkt, andere Einkünfte. – Bei anderen Erklärungen sagen sie, nein das stimmt nicht. Dann ist die Schwierigkeit: Im Steuerverfahren verwerfen wir diese Angaben und die Buchführung und schätzen hinzu. Es gibt dann immer viel Streit, was wir hinzu schätzen können. Wenn wir dann aber ins Strafverfahren gehen, dann sind sie im Strafrecht, dann ist die Beweislast bei uns. Da gucken wir aber auch, was wir da noch schaffen können. Ich bin seit vier Jahren in der Senatsverwaltung für Finanzen, war davor im Finanzamt für Fahndung und Strafsachen, unter anderem Hauptsachgebietsleitung Steuerfahndung, und in der Außenprüfung war ich als Sachgebietsleitung tätig und habe selbst eine Betriebsprüfungsstelle geleitet.

Das führt mich dazu, wie wir die Fälle auswählen. Das ist, wie in jeder Behörde, in jedem Unternehmen im Zweifel auch, immer auch eine Ressourcenfrage. Da möchte ich, so wichtig das mit den Mietwagen ist, darauf hinweisen, was wir bundesweit für Herausforderungen in anderen Bereichen haben. Sie haben bestimmt alle die Gründung der Europäischen Staatsanwaltschaft mitverfolgt. Das heißt, wir haben Fälle, die Schäden haben. Die werden auf 300-Millionen-Beträge geschätzt. Da haben wir manchmal eine Priorität, wenn wir von dort entsprechende Aufträge erhalten.

Was kann ich Ihnen noch sagen? – Wichtig ist vielleicht noch die technische Sicherheitseinrichtung. Es gab ein Gesetz zum Schutz vor Manipulation an digitalen Grundaufzeichnungen. Wir müssen einfach sehen, was wir vor 20, 30 Jahren hatten: mal irgendwelche gefälschten Kladden oder irgendetwas, was nicht ganz stimmt. – Wir werden jetzt überschwemmt von digitalen Aufzeichnungen, die wir überprüfen müssen. Eine tolle Idee war – ob die sich am Ende so auszahlt? – war die sogenannte technische Sicherheitseinrichtung. Die ist nicht spezi-

ell für Taxen oder Mietwagen. Das ist eine Einrichtung, die Sie in allen Kassen vorfinden sollten. Wenn Sie sich wundern, warum Ihr Bon, wenn Sie im Restaurant sind, bei Rewe oder sonst wo, auf einmal drei Meter lang ist: Da ist so, weil unten ein bestimmter Datencode mit ausgedruckt wird. Das führt zu Verwaltung. Wir schaffen Handscanner an, wir installieren eine Software. Wir hatten eine tolle Erfindung. Man muss dann auch immer alles vor- und erhalten. Das wird, und da bitte ich um Verständnis, gerade auf Bund-Länder-Ebene diskutiert, inwieweit wir das auch auf Mietwagen ausdehnen. Bei Taxametern ist es so, es sei denn, es sind INSIKA-Taxameter. Dann haben wir auch wieder Ausnahmen. Das ist gerade im Gespräch, und ich werde leider gelyncht, wenn ich Ihnen hier mehr erzähle.

Ich möchte noch folgenden Hinweis weitergeben: Wir sprechen immer von der Kooperation unter den Behörden. Die ist definitiv da. Wir als Finanzbehörde sind gern der Schwarze Peter wegen des Steuergeheimnisses, § 30 der Abgabenordnung. Ganz wichtig: Was wir aber haben, sind Öffnungen. Das ist der § 31a der Abgabenordnung. Das heißt, sobald wir Verdacht auf Schwarzarbeit haben, melden wir das. Wir schulen unsere Prüfer immer wieder und auch gern. Wir haben eine extrem gute Zusammenarbeit mit der Finanzkontrolle Schwarzarbeit. Wir haben im Finanzamt für Fahndung und Strafsachen eine Verbindungsstelle. Wir haben in jedem Finanzamt sogenannte – noch heißen sie so, wir sind gerade am Ändern – Verbindungssachgebietsleiter, die sich auch um diese Punkte kümmern. Uns ist diese Kooperation extrem wichtig, weil wir wissen, was wir für einen Datenschatz haben, und in den rechtlichen Möglichkeiten, die wir haben, geben wir das gern weiter. Am Rande: Nächster Paragraph ist Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung. Wir gucken uns jeden Fall auf solche Punkte hin an. – Ich hoffe, ich konnte Ihnen damit helfen und bedanke mich für das Zuhören.

Vorsitzender Lars Bocian: Ganz herzlichen Dank! – Dann treten wir ein in die zweite Frageunde. Da würde ich Sie bitten, sich mit den Fragen wirklich kurz zuhalten, damit die Anzuhörenden noch antworten können, denn wir haben nur noch 30 Minuten Zeit und noch einen Tagesordnungspunkt, zwar nur Verschiedenes, aber dass wir uns trotzdem kurz und knapp halten und vielleicht die Fragen direkt an die Leute adressieren, die gemeint sind, damit der eine oder andere, der keine Frage beantworten muss, dann nicht mehr antworten muss. – Wir beginnen mit der Redeliste, und Herr Schopf steht als Erster drauf. – Bitte schön!

Tino Schopf (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Aufgrund der Zeit müssen wir es wirklich kurz machen. Ich fange mal bei Ihnen an, Frau Dreher! Kaffee – gerne, die Runde sollten wir auf alle Fälle größer machen, denn in der Runde muss einiges besprochen werden. Ich habe nicht ohne Grund gesagt, wir haben in Deutschland ein Personenbeförderungsgesetz, das in allen Kommunen, also bundesweit gilt. Noch mal: Es kann nicht sein, dass Hamburg eine andere Meinung, eine andere Auffassung hat als Berlin. Das geht überhaupt nicht.

Ich möchte darüber hinaus gern von Ihnen beziehungsweise vom Senat wissen, weil im Bericht des rbb gestern unter anderem auch Herr Schwarz, der Referatsleiter, zu Wort kam, der ja unter anderem bestätigt hat – er hat ein bisschen tiefgestapelt –, dass es 1 000 illegale Mietwagen gibt, und ebenfalls von organisierter Kriminalität gesprochen hat: Welche konkreten Schritte werden denn nun unternommen? Jetzt ist die Katze aus dem Sack. Offiziell wurde hier bestätigt: 1 000 illegale Mietwagen. – Was passiert nun? Was wird sich jetzt konkret ändern? Ich sage auch noch mal hier in dieser Runde: Es ist nicht einzig und allein damit getan, jetzt einfach mal mehr Personal einzustellen. Ja, das brauchen wir auf jeden Fall, weil nämlich in den zurückliegenden sieben Jahren – das ist das, was Herr Waldner gesagt hat; sieben Jahre lang sind Sie als Taxigewerbe auf die Senatsverwaltung zugegangen, haben gemahnt, haben hingewiesen, haben um Gespräche gebeten – nichts passiert ist. Deswegen, Frau Kapek, nehme ich Ihr Lob gern an, aber das hätten Sie sich sparen können, denn Sie hatten sieben Jahre Zeit, etwas zu machen. Sie waren verantwortlich. Diese Situation, die wir hier im Land Berlin haben, diese kriminellen Machenschaften, dieser kriminelle Sumpf ist entstanden unter Ihrer Verantwortung. Sie waren Fraktionsvorsitzende. Ihre Senatorin Günther hat entweder auf der Bremse gestanden oder auf ihrem Allerwertesten gesessen oder beides.

Meine Fragen, Frau Dreher, haben Sie immer noch nicht beantwortet. Wir haben ja ein Personenbeförderungsgesetz, nach einem halben Jahr sind entsprechende Unterlagen einzureichen. Sie haben in Ihrem Haus bis dato keine Statistik, Sie können uns bis heute nicht sagen: Welches Unternehmen muss wann die Unterlagen einreichen? Das heißt, da gehen Ihnen Unternehmen durch die Lappen. Daher möchte ich schon gerne wissen: Wie wollen Sie mit diesem Punkt umgehen? Wenn Sie sagen: Hamburger Modell, Hamburg hat ein Alleinstellungsmerkmal. – Das, was mir auffällt, oder das, was Hamburg auffällt, muss auch einem Mitarbeiter im LABO Berlin auffallen. Wenn es am Betriebsitz keine Stellplätze für die Mietwagen gibt, dann muss das auffallen. Wenn ein Betriebsleiter, der ab einer bestimmten Größenordnung verpflichtend vorgeschrieben ist, nur 980 Euro im Monat bekommt, wie will der einen Betrieb 24/7 sicherstellen? Da brauchen Sie sich hier nicht hinzusetzen und zu erzählen: Na ja, Hamburg hat ein Alleinstellungsmerkmal. – Das sind Grundlagen im Antragsverfahren, die eben nicht berücksichtigt worden sind, und da braucht es für Ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im LABO eine fachliche Unterstützung, eine juristische Begleitung. Das ist das, was ich erwarte, und das muss ASAP erfolgen und nicht erst irgendwann. Die Arbeits- und Organisationsstrukturen sind zu überprüfen und zu analysieren und das dringend, denn wir haben es hier – ich habe das vorhin gesagt, und das LABO hat es bestätigt – nicht mit Kleinstkriminellen zu tun, sondern mit einer organisierten Kriminalität, mit einer organisierten Schwarzarbeit, mit mafiösen Strukturen, und es ist Ihre Verantwortung, hier zu handeln.

Die Senatsverwaltung, Sie, Frau Senatorin, haben seit April des letzten Jahres die Verantwortung dafür. Sie haben die Fachaufsicht. Kollege Ronneburg hat es gesagt: Wir haben in Berlin dieses Problem der geteilten Zuständigkeiten. Wir haben die Innenverwaltung, wir haben die Senatsverwaltung für Mobilität und Verkehr. Mich würde interessieren, Frau Schreiner: Was

haben Sie, als Sie die Aufgaben im April übernommen haben – in Anführungsstrichen, ich will das nicht irgendwie negativ bewerten –, vorgefunden, was haben Sie von April bis dato gemacht, um den Bereich für das Mietwagen- und Taxigewerbe entsprechend personell aufzustocken?

Ich habe auch noch ein paar Fragen an Herrn Weigler zum Thema Uber. Mich würde zum Beispiel interessieren, wie das überhaupt funktioniert, also: Welcher Prozess findet im Hintergrund von der Bestellung bis zur Ankunft des Fahrzeugs beim Fahrgast statt, und wie konkret erfolgt die Disponierung der Fahrten, vor allem dann, wenn es gar keinen Betriebsitz gibt, beziehungsweise – mal die provokante Frage gestellt – gibt es gegebenenfalls eine Software, mit der Rückkehrpflicht und Antragsannahme am Betriebsitz umgangen werden? Ich möchte auch gern von Ihnen wissen: Wie funktioniert der Algorithmus zur dynamischen Preisgestaltung, und wie stellen Sie sicher, dass dieser Preis durch den Stornierungsmarathon der Uber-Fahrer nicht zum Nachteil der Fahrgäste beeinflusst wird? Sie haben ja gesagt in einem Presseartikel, Sie legen höchsten Wert auf gute Arbeits- und Verdienstmöglichkeiten. Wie kann es dann aber sein, dass Fahrer Uber-Aufträge stornieren? Warum erhalten einzelne Fahrer keine Aufträge für Fahrten zum Flughafen BER, sondern werden von Uber für solche Fahrten gesperrt? Wenn Uber solche Sperrungen vornimmt, greifen Sie dann nicht aktiv als Disponent in die Vermittlung ein? Warum dauert der Datenabgleich zwischen den Vermittlungsplattformen und dem LABO in Summe zehn Werktage?

Kleine Korrektur, ich habe jetzt von Herrn Mönch gehört: So war es ja vorher, das war die Geschichte mit der Rahmenvereinbarung. Da weiß auch die Senatorin, dass ich sehr kritisch war, als diese Vereinbarung im August unterzeichnet wurde. Ich habe von einer Alibivereinbarung gesprochen, weil mich die zehn Werktage unter anderem stören, aber wenn ich es richtig verstanden habe, gibt es da seit Montag eine Neuerung, und – verstehe ich das richtig? – die Unternehmer können erst dann fahren, wenn vom LABO das Go kommt. – Okay. So viel erst mal dazu. Die anderen Kollegen haben ja vielleicht auch noch ein paar Fragen.

Vorsitzender Lars Bocian: Das haben sie. Die Redeliste ist zwar nicht sehr lang, aber sie ist doch gefüllt.

Lars Bocian (CDU): Ich habe mich noch mal auf die Redeliste gesetzt. Wir haben ja, wie wir heute gehört haben, 1 000 illegale Fahrzeuge. Das ist natürlich sehr unschön. Die Frage an Herrn Weigler noch mal: Sie sagten vorhin, die Fahrgäste sind trotzdem versichert. Wie sind die versichert, wo kommt diese Versicherung her? Welcher Vertrag wurde da geschlossen? Auch noch mal die Frage an alle und allgemein: Wer kontrolliert da die Papiere und die Führerscheine? – Wahrscheinlich niemand. Was wird getan, um die Fahrten für die Berliner und Berlinerinnen sicher zu machen? Auch unsere Familien fahren dann mit diesen Fahrzeugen, und das ist ein Zustand, wo ich sehr schockiert bin, dass das so ein Ausmaß angenommen hat. Was ist der Grundplan dafür?

Vorsitzender Lars Bocian: Als Nächster Herr Wiedenhaupt – bitte schön!

Rolf Wiedenhaupt (AfD): Danke, Herr Vorsitzender! – Ich glaube, das, was der Kollege Schopf eben ausgeführt hat, ist ja genau der Knackpunkt, der heute auch noch mal klar herausgekommen ist aus dieser Anhörung. Wir haben Zustände, die nicht akzeptabel sind. Das räumt auch jeder ein. Das Entscheidende ist natürlich aber, dass man nicht nur einräumt, son-

dern etwas ändert. Da haben wir ja schon mitbekommen, dass sich in den letzten Jahren wenig gedreht hat. Deswegen kündigen wir schon mal an, dass wir im nächsten Januar noch einmal dieses Thema auf die Tagesordnung setzen werden, um uns berichten zu lassen: Was ist innerhalb von zwölf Monaten passiert? Welche der Themen, die wir alle oder die auch unsere Experten hier angesprochen haben, sind angepasst worden und haben sich verbessert?

Ich habe noch mal ein paar kleine Fragen. Herr Weigler! 30 Leute, die Dokumente prüfen für Deutschland, Österreich und die Schweiz, halte ich für eine extrem geringe Zahl. Entweder haben Sie KI ohne Ende, die wir alle nicht kennen, oder ich halte es nicht für möglich, dass eine solche Prüfung stattfindet, wenn wir von Herrn Waldner gehört haben, dass es relativ schwierig ist, das zu erkennen und man sich – das haben Sie ja auch gesagt nach dem Termin mit dem LABO – sehr viel einarbeiten muss.

Das zweite Thema: Sie haben gesagt, ja, jeder muss sich dort zu erkennen geben, sonst kriegt er keinen Auftrag. Ich gehe davon aus, das ist einmal beim Log-in, wenn er sich da überhaupt in die Plattform einwählt, und dann würde ich mich mit Face ID auf meinem Handy anmelden und das dem Kollegen weitergeben und sagen: Schönen Tag noch, und fahr mal bitte acht Stunden! – Für mich ist die Frage: Wird das auch unterwegs kontrolliert? Muss er also, wenn ein Auftrag reinkommt, noch mal sein Gesicht zeigen und wird kontrolliert, oder ist das mit einmal Log-in geschehen, und dann fährt er halt?

Frau Dreher! Sie haben gesagt: Bitte vergleichen Sie uns nicht mit Hamburg! Das ist ein Alleinstellungsmerkmal. – Als Politiker würde ich mir wünschen, dass irgendwo im Land gesagt wird: Berlin ist das Alleinstellungsmerkmal, so müssen wir Personenbeförderung organisieren. – Ich hätte gern dieses Attribut Alleinstellungsmerkmal für Berlin, weil ich es nicht negativ empfinde, sondern mir wünschen würde, dass wir das hier bekommen. Deshalb an Sie beziehungsweise auch den Senat die Frage zum Thema geeichter Wegstreckenzähler – das ist hier mehrfach genannt worden –: Wo liegen die Probleme, dass wir als Land Berlin nicht eine Rechtsverordnung erlassen können, dass Mietwagen geeichte Wegstreckenzähler haben müssen? So wie ich das mitbekommen habe – Dr. Kaden hat es auch noch mal angesprochen –, ist das ja ein Mittel, um auch wirklich Abweichungen von der Norm relativ schnell erkennen zu können.

Dann das Thema Zoll: Herr Osmenda hat gesagt, gute Zusammenarbeit, natürlich, und sie sind auch verpflichtet, die Daten rüberzugeben. Ich habe die Frage an Sie, Frau Dreher: Wenn die Daten jetzt kommen, und Sie haben das Unternehmen X, und das ist dreimal nacheinander mit Mindestlohnunterschreitung aufgefallen, wird das dann von Ihnen auch auf Zuverlässigkeit geprüft und gegebenenfalls aussortiert, oder sagen Sie: Na ja, wir warten mal noch ab. – Also wie schnell ist die Reaktionszeit, und wie aggressiv geht man dann auch gegen diese Sünder vor? Sie hatten dann ausgeführt: Wir sind in der Koordination mit den Umlandgemeinden. Mich würde interessieren: Was heißt Koordination? Was wird da abgestimmt, und wo ist das Ziel, das Sie am Ende erreichen wollen und bei dem Sie davon ausgehen, dass es die Situation verbessert? – Danke!

Vorsitzender Lars Bocian: Die Zeit rennt. – Herr Ronneburg, danach Frau Kapek!

Kristian Ronneburg (LINKE): Vielen Dank! – Ich möchte die Frage unterstreichen, die Herr Schopf auch unterstrichen hatte, nach dem Organisationsprozess im LABO. Sind dort wirk-

lich größere Änderungen am Horizont zu erkennen? Es wäre wichtig, dafür noch mal ein Gespräch zu bekommen, weil uns diese Frage ja in den letzten Jahren immer wieder umgetrieben hat und wir nicht umsonst dieses Gutachten mit auf den Weg gebracht haben, das jetzt auch kommen wird. Deswegen würde ich da gerne noch mal um ein Statement bitten.

Nichtsdestotrotz würde ich schon mal sagen, dass wir uns auf jeden Fall im weiteren Verlauf des Jahres als Ausschuss auch mit den weiteren Reform- oder Organisationsprozessen auseinandersetzen sollten, was mich zu der Nachfrage an Herrn Schötz bringt: Sie hatten die Frage nach dem kontrollierenden Einfluss der Vermittlungsplattform beantwortet. Ich habe es aber vorhin in der Antwortrunde nicht rausgehört, vielleicht können Sie auch die Frage nach dem Kriterium des 25-Prozent-Anteils appvermittelten Mietwagenverkehrs am Gelegenheitsverkehr beantworten, das ja resultiert aus den Richtlinien aus dem Personenbeförderungsgesetz, woran ja die nächsten Schritte und Maßnahmen der Kommunen gekoppelt sind. Haben wir eine belastbare Prozentzahl, was der Anteil für Berlin ist? Wenn diese noch nicht vorliegt, nicht belastbar ist und so weiter, bitte ich um nähere Ausführungen, wie wir da an eine gesicherte Datenlage kommen können.

Ich danke Herrn Kase für die Ausführungen, denn es hat mir nur noch mal verdeutlicht, was ich mir auch schon gedacht habe, dass Sie dieses Argument bringen mit dem Rechtsweg, der ja dann auch möglich ist. Insofern danke noch mal für diese Ausführungen. Ich sehe bestätigt, dass wir da alle Instrumente auspacken können.

Dann würde ich anregen für die Arbeit des Ausschusses, weil ja jetzt auch gesagt worden ist, wir müssen die Dinge nachhalten – das müssen wir unbedingt; wir haben den Termin genannt bekommen, ab wann die nächsten Schritte gegangen werden, auch für den Datenaustausch mit dem LABO –, dass wir dieses Thema möglicherweise in der letzten Märzsitzung wieder auf die Tagesordnung setzen, aber ich will jetzt der Sprecher/-innenrunde nicht vorgreifen.

Mich würde noch interessieren in Richtung Polizei – ich weiß nicht, ob diese Frage hier gestellt und beantwortet worden ist –, da ja jetzt immer wieder die Rede war von diesen täuschend echten Konzessionen, mit denen wir es hier zu tun haben, was die Polizei hier unternimmt, um dagegen vorzugehen, weil hier – das ist ja heute schon rauf- und runterdiskutiert worden – eine hohe kriminelle Energie herrscht. Vielleicht können Sie uns noch mal einiges dazu erläutern, was Sie an Maßnahmen treffen oder wo man da ansetzen muss.

Zu guter Letzt würde ich gern noch mal einen politischen Appell an den Senat und die Koalition richten. Nachdem wir heute noch mal all diese Themen hier aufgedröselst und auch die Dramatik unterstrichen bekommen haben, kann ich nur sagen: ein weiterer Beweis dafür, dass es ein politischer Fehler ist. Der ist nicht allein dem Senat anzulasten, aber der Senat hat auch einen Anteil daran, warum es jetzt weitergeht mit dem Sponsoring von Uber für die Berlinale, aber auch, wie wir jetzt gehört haben, für die Berlin Fashion Week. Es fließen in beide Veranstaltungen Steuergelder, und nach all dem, was wir heute noch gehört haben, kann ich nur an die Koalition, an den Senat appellieren, dieses Sponsoring zu beenden und dass die nächsten Veranstaltungen ohne dieses Sponsoring stattfinden und Sie einen besseren Weg finden sollten, wie Sie den Service mit dem Taxigewerbe künftig organisieren können. – Danke schön!

Vorsitzender Lars Bocian: Frau Kapek, bitte, Sie haben das Wort!

Antje Kapek (GRÜNE): Vielen Dank! – Dann möchte ich mich noch einmal auf meine Fragen konzentrieren, zum einen vielleicht an die Berliner Polizei die Frage, die vorhin nicht beantwortet wurde, ob es eine entsprechende Einheit beim Landeskriminalamt gibt, die sich hier mit den Strukturen, die dahinterstecken, auseinandersetzt, denn wenn wir alle von organisierter Kriminalität und gegebenenfalls sogar bandenmäßiger Kriminalität sprechen, dann liegt es ja ganz klar im Aufgabenbereich des LKA, und dann ist auch nicht Frau Schreiner zuständig, sondern ganz klar Frau Spranger.

Zweitens noch eine Nachfrage an das Zollamt: Sie sagten, dass Ihnen die Kontrollen in der Regel, Herr Osmenda, Hinweise darauf geben, noch mal tiefer gehend in die Firmenkontrolle zu gehen. Was ich ursprünglich meinte mit meiner Frage, ist ganz platt gesagt: Wäre es dann nicht ausgesprochen rentabel, noch mehr Personal einzusetzen, wenn diese Kontrollen ja in der Regel eine gute Trefferquote haben und wir hiermit einen wesentlichen Beitrag leisten können, um weitere Strukturen aufzudecken?

Drittens, noch einmal an Frau Dreher: Vielen Dank für Ihre Ausführungen! Ich finde auch gut, wenn Sie sagen, das mit Hamburg ist too much. Die Frage ist dann aber umgekehrt: Was brauchen Sie, wenn es nicht nur Personal ist? Was fehlt denn strukturell? An der Stelle – da wir ja das Gleichbehandlungsgebot der Abgeordneten haben – komme ich auch sehr gern auf das Angebot mit dem Kaffee zurück, beziehungsweise vielleicht können wir tatsächlich eine größere Runde daraus machen, denn Fakt ist, dass es hier nicht genug Ressourcen beim LABO, beim Landesamt für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten, gibt. Das ist seit vielen Jahren, und zwar seit mehr als sieben Jahren, bekannt, und dass man dafür strukturell die Bedingungen schaffen muss, ebenfalls. Insofern frage ich mal die Koalitionsabgeordneten: Was haben Sie hierfür im letzten beschlossenen Doppelhaushalt getan, um dies zu verändern?

Last but not least ist es ja total schön, wenn wir feststellen, dass 2 000 illegale Konzessionen offensichtlich ein Problem sind und hier niemand so tun kann, als hätte man in der Vergangenheit ausreichend getan. Das möchte auch ich nicht tun, Herr Schopf, aber zur Wahrheit gehört auch: Die ganze Misere eingebrockt hat uns Andreas Scheuer als Bundesverkehrsminister, der hier die entsprechende Regelung auf der Bundesebene eingebracht hat. Dementsprechend gab es Demonstrationen. Zweitens gab es Proteste und sehr viele Gespräche mit Regine Günther, an denen ich teilweise auch teilgenommen habe, zur Frage: Was kann man tun? – Damals kam die von Herrn Kaden angesprochene Idee der Fiskaltaxameter auf, beziehungsweise Herr Kollatz – du hast damit angefangen, mein Lieber! – hat damals die Schwerpunktkontrollen eingeführt. – [Zuruf von Tino Schopf (SPD)]

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Schopf!

Antje Kapek (GRÜNE): Ich finde, wahre Größe zeigt sich nicht durch Rumpelstilzchenauf-treten, Herr Schopf! – [Zuruf von Tino Schopf (SPD)]

Vorsitzender Lars Bocian: Bitte keine bilateralen Gespräche! Frau Kapek, kommen Sie bitte zum Ende, dann ist Herr Schopf dran.

Antje Kapek (GRÜNE): Zum Punkt der eigenen Verantwortung wollte ich an dieser Stelle auch noch kommen, denn, Herr Schopf, Sie sind nicht nur seit Jahren verkehrspolitischer Sprecher, Sie waren selbst in Exekutivverantwortung, und Sie waren jahrelang Wirtschafts-

staatssekretär, und man kann sich ja durchaus die Frage stellen, was Sie in dieser Rolle gegen die hier sehr bekannte Wirtschaftskriminalität getan haben. Ich kann Ihnen jedenfalls sagen, ich habe auf diesem Rechner, weil Sie die Frage an Frau Schreiner gestellt haben, genau das Ergebnis der damaligen AG, die noch von Frau Niedbal eingesetzt wurde, zur Frage: Wie setzen wir jetzt das Personenbeförderungsgesetz, das ja erst kürzlich geändert wurde, um? – Insofern habe ich auch lobend gesagt: Ich finde gut, dass das umgesetzt wird. Ich finde, Frau Schreiner hat alles, was im Bereich der Möglichkeiten war, hier getan, und es ist anzuerkennen, das ist richtig, aber die Vorarbeit hat tatsächlich Frau Niedbal an dieser Stelle schon geleistet, und der Hinweis – sorry, Herr Schopf – war ein bisschen kleingeistig.

Vorsitzender Lars Bocian: Herr Schopf, Sie stehen sowieso auf der Redeliste mit der Anmerkung, nur eine Frage zu haben. Wir müssen noch ein paar Minuten für die Beantwortung haben. – Bitte, Sie haben das Wort!

Tino Schopf (SPD): Ich muss ja die Gelegenheit haben, hier zu erwidern. – Frau Kapek! Sie waren über viele Jahre Fraktionsvorsitzende, Sie sind die verkehrspolitische Sprecherin Ihrer Fraktion, und als verkehrspolitische Sprecherin sollten Sie eigentlich auch das nötige Fachverständnis mitbringen, und das haben Sie hier für diesen Bereich in keinsten Weise. Ich war auch nicht jahrelang Staatssekretär, wie Sie wissen, und wenn Sie mich fragen, was ich als Staatssekretär gemacht habe, das kann ich Ihnen sagen: Wir haben als Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe das Taxigewerbe eingeladen. Ich habe Ihrer damaligen Staatssekretärin den Hinweis gegeben und darum gebeten, dass diese Arbeitsgruppe tatsächlich auch endlich mal tagt. Und wissen Sie, was die Reaktion dann war? – Es wurde auf Zuständigkeiten hingewiesen: Es gibt keinen Verkehrsstaatssekretär Tino Schopf, sondern es gibt eine Verkehrsstaatssekretärin. – Man hat also darauf bestanden, dass es eine Einmischung von außen aus der Wirtschaftsverwaltung nicht geben soll. – So viel dazu, das gehört zur Wahrheit auch mit dazu.

Der Kollege Ronneburg hat gerade auch noch mal das Thema Berlinale angesprochen. Lieber Kristian, es ist ja nicht nur die Berlinale. Wir haben hier noch zwei andere kulturelle Aushängeschilder in der Stadt, die jetzt im März den Namen eines Unternehmens mit einem doch etwas zweifelhaften Ruf tragen sollen. Ich hätte mir eher gewünscht, dass man sagt: Okay, die Arena soll Marlene-Dietrich-Arena heißen, aber, gut, Geld spielt hier einfach mal die Rolle, und solange das oberste Priorität hat, ist das halt so. Aber, wie gesagt, der Senat kann sich ja hier vielleicht auch mal in irgendeiner Art und Weise äußern, auch wenn das schwierig ist.

Was ich noch gerne wissen möchte, ist: Es gab ja den Vorschlag der Polizei, von Herrn Woitzik, bezogen auf den Wunsch, dass da entsprechende Genehmigungsurkunden digital gestellt werden. Meine Frage wäre, ob man diesem Wunsch, dieser Bitte nachkommen kann, ob das rechtlich möglich ist. Das wäre noch mal wichtig.

Vorsitzender Lars Bocian: Jetzt ist gleich die Senatsverwaltung dran. Die Anzuhörenden bitte ich schon mal zu überlegen, wer sich angesprochen fühlt, und mir dann zu signalisieren, wer noch etwas sagen möchte. Die Polizei Berlin habe ich gesehen und die anderen Herren auch. Ich bitte, dass Sie sich vielleicht kurz melden, damit ich Sie nicht alle drannehmen muss. – Frau Senatorin, bitte schön!

Senatorin Manja Schreiner (SenMVKU): Vielen Dank! – Ich möchte noch einmal persönlich einleiten. Ich bin ja Geschäftsführerin der Baugewerks-Innung Berlin gewesen, und wer den Bausektor in Berlin kennt, der weiß, dass im Bau ziemlich viel Schwarzarbeit vorherrscht, und das ist in einer Stadt wie Berlin angesichts der Anonymität der Stadt auch relativ einfach umzusetzen gewesen. Wir haben uns als Innung immer dafür eingesetzt, dass wir die ehrlichen Betriebe sind, und deswegen habe ich mich tatsächlich – und das beantwortet Ihre Frage, Herr Schopf – natürlich direkt am Anfang für dieses Thema interessiert, und deswegen habe ich mich ja auch direkt im Juni – keine Ahnung, so sechs, acht Wochen, nachdem ich angetreten bin – auch sofort mit allen Taxiverbänden genau zu dem Thema an den Tisch gesetzt, dass wir alle rechtlichen Wege, die man hat – die sind wir jetzt zur Genüge durchgegangen –, gehen und vernünftig gehen. Wir haben die Organisationsuntersuchung ja auch jetzt auf den Weg gebracht, das wird ja demnächst losgehen, sodass wir auch da, was den ganzen Zuschnitt angeht, noch mal nachjustieren werden.

Wir haben im Referat von Herrn Schötz, ein bisschen umgestaltet, sodass wir auch eine bessere Fokussierung auf diesen Bereich bekommen. Zu dieser Frage, warum das in Hamburg anders ist, muss man einfach sagen: Hamburg hat in dem Moment, in dem das Mietwagengeschäft so en vogue wurde, anders reagiert als Berlin damals und Konzessionen eben gar nicht so zugelassen. Das heißt, wir rennen jetzt auch einer Problematik hinterher, die sich über Jahre aufgebauscht hat und größer geworden ist, und da ist es natürlich auch immer schwieriger, jetzt von diesem Ist-Zustand runterzukommen.

Was das Thema Fashion Week und Berlinale angeht: Das sind natürlich private Eigentümer, genauso wie bei der jetzigen Mercedes-Benz-Arena, und deswegen können aus meiner Sicht wir und ich als Verkehrssenatorin sowieso erst mal gar keinen Einfluss haben. Aber ich fand es noch mal ganz interessant, ich habe mich gerade mit Frau Dr. Stutz unterhalten, und die hat sich nämlich mit Herrn Tjarks in Hamburg unterhalten.

Staatssekretärin Dr. Claudia Elif Stutz (SenMVKU): Ja, genau! Genau diese Frage, die Sie gerade aufgeworfen haben, Herr Schopf: Was ist eigentlich anders in Hamburg? – habe ich Herrn Tjarks, meinen Kollegen, im Herbst bei einem gemeinsamen Treffen gestellt, und er hat gesagt: Wir haben es gar nicht so weit kommen lassen. – Sie haben von Anfang an dafür gesorgt – um es mal so zu formulieren –, dass es einfach eine andere Ausgangssituation ist, und – wie die Senatorin gesagt hat – bei uns ist es jetzt so, wie es ist. Wir müssen, wenn man so will, reparieren, regulieren und reorganisieren. Die Senatorin hat es ja gesagt: Bei der Organisationsuntersuchung, die wir jetzt machen, geht es genau darum zu schauen: Was können wir jetzt konkret an Maßnahmen verbessern? Wir werden da auch einen Vergleich – nicht nur mit Hamburg aus den besagten Gründen – mit anderen Städten wie Düsseldorf, München – ich habe es jetzt nicht mehr genau vor Augen – ziehen und dabei ganz konkret die Frage stellen: Was ist es eigentlich, was hilft?

Weil Herr Ronneburg danach fragte: Wie ist das mit der Zusammenarbeit? – Diese Ausschreibung für die Organisationsuntersuchung haben wir auch ganz eng mit der Innenverwaltung abgestimmt, weil wir ja diese verschiedenen Zuständigkeitsbereiche haben. Das ist deswegen wichtig, weil es eigentlich nur funktioniert, wenn wir alle Instrumente gut nutzen – weshalb sich natürlich auch unsere Zusammenarbeit schon deutlich verstärkt hat –, aber auch da noch mal gucken: Wo sind da Fäden, an denen wir noch stärker ziehen können?

Vorsitzender Lars Bocian: Gut. – Ich sehe keine weitere Wortmeldung bei der Senatsverwaltung. Dann übergebe ich das Wort der Polizei Berlin. – Bitte schön, Frau Stojanoff!

Katrin Stojanoff (Polizei Berlin): Vielen lieben Dank! – Zur Beantwortung der gestellten Fragen hinsichtlich der gefälschten und verfälschten Genehmigungen beziehungsweise der besonderen Bearbeitung im LKA möchte ich Ihnen ganz kurz noch Herrn Konrad vorstellen vom Gewerbeaufsichtsdienst aus dem LKA, der kurz dazu Stellung nehmen wird.

Douglas Konrad (Polizei Berlin): Schönen guten Abend mittlerweile! Mein Name ist Douglas Konrad. Ich bin Kommissariatsleiter beim LKA 331, und wir bekommen tatsächlich die Straftaten, die durch die Kontrollmaßnahmen der Polizei oder vom LABO festgestellt worden sind. Es handelt sich dann um die Urkundenfälschung und um den Betrug zum Nachteil der Versicherung. Insofern sind wir bei der Beurteilung der Urkunden auf die Fachexpertise vom LABO angewiesen. Da gibt es einen Kollegen, der uns immer tatkräftig zur Seite steht, um uns dann mitzuteilen, ob die Urkunde gefälscht oder nicht gefälscht ist. Die weiteren Maßnahmen werden dann von uns gefahren und an die Staatsanwaltschaft zur weiteren Beurteilung abgegeben. – Vielen Dank!

Vorsitzender Lars Bocian: Danke schön, Herr Konrad! – Ich habe vorhin gesehen, Herr Weigler hatte so – – Ja, da sind ein paar Fragen offen, aber ich hatte ja gesagt, dass die Anzuhörenden sich doch bitte melden sollen, wenn Sie diese Fragen beantworten wollen in der Kürze der Zeit. – Herr Weigler, bitte schön!

Christoph Weigler (Uber): Erste Frage war: Wie läuft der Dispositionsprozess bei Uber? – Hängt natürlich davon ab, welches Verkehrsmittel vermittelt wird. Beim Taxi geht die Anfrage bei uns ein und wird direkt ins Taxi übermittelt. Bei Mietwagen ist es so, dass vor der Vermittlung in den eigentlichen Wagen eine Disposition durch den Unternehmer stattfinden muss. Die Frage, ob oder wie diese Unternehmer mit gefälschten Konzessionen diesen Prozess beeinflussen, kann ich nicht beantworten. Was ich aber glaube, ist, dass wir mit den Maßnahmen, die wir heute diskutiert haben, das Problem ausmerzen müssen, dass es Leute ohne Konzession gibt. Ich glaube, das ist das Wichtigste, und da sind wir auf einem guten Weg.

Die zweite Frage war: Wie funktioniert dieses dynamische Pricing, und kann das manipuliert werden und zum Nachteil von Konsumenten manipuliert werden? – Vereinfacht gesagt ist es so: Je nachdem, wie die Angebots- und Nachfragesituation ist, entwickeln sich die Preise in einem Korridor. Auch da haben wir als Unternehmen natürlich ein bisschen dazugelernt. In der etwas länger zurückliegenden Vergangenheit gab es Auswüchse, die es so nicht mehr gibt. Aber es ist auch so, dass durch Stornierungen von Fahrern das nicht beeinflusst werden kann oder das zumindest durch den Algorithmus erkannt wird.

Dann gab es die Frage, ob und wie alle Unternehmer und Fahrer für verschiedene Produkte oder Fahrten ausgewählt werden. Es ist natürlich so, dass es gewisse Produktkategorien gibt, die vom Fahrzeug abhängig sind. Sie müssen als Unternehmer Elektrofahrzeuge haben, um sich für dieses Produkt vermitteln zu lassen. Darüber hinaus behält sich unser Generalunternehmer in Berlin vor, dass Fahrer, die durch schlechten Service, oder Unternehmer, die durch Praktiken, die wir heute diskutiert haben, auffallen, von der Vermittlung ausgeschlossen werden.

Dann gab es noch mal eine Frage zu Versicherungen. Es wurde gerade auch von der Polizei schon gesagt: Das, was ich geschildert bekomme, ist die Herausforderung, dass die nicht konzessionierten Fahrzeuge nicht konzessioniert sind, aber als normale Fahrzeuge zugelassen sind. Wenn etwas passiert, zahlt die Haftpflichtversicherung des Fahrzeugs. Das ist natürlich kein guter Zustand. Wir müssen das in den Griff bekommen. Aber sollte es, was bisher zum Glück noch nicht passiert ist, zu Unfällen kommen, würde eben die Haftpflichtversicherung einspringen.

Es wurde gesagt, 30 Personen sind wenig, um die Dokumente zu prüfen. Ich glaube, Sie überschätzen, wie viele Dokumente jede Woche reinkommen. Das sind zweistellige Zahlen. Der Markt sind 5 000 Konzessionen, aber was an Neuanträgen bei uns auf der Plattform reinkommt, ist deutlich geringer. 30 Personen reichen absolut aus, und auch im Vergleich mit anderen Märkten ist das viel. Die Herausforderung, die wir haben, ist nicht das Personal, die Herausforderung ist einfach die Fähigkeit, diese Themen zu erkennen. Da haben wir, glaube ich, durch den Prozess, dass wir neue Konzessionen erst auf die Plattform nehmen, nachdem wir von der Behörde das grüne Licht bekommen, einen wesentlichen Schritt gemacht.

Die letzte Frage war zum Thema Facial Recognition, Gesichtserkennung, wie oft das passiert. Zunächst einmal ist es so, dass wir meiner Kenntnis nach die einzige Plattform sind, die solche Technologien einsetzt. Auch beim Thema Disposition am Betriebssystem oder auch Rückkehrpflicht sind wir die Ersten gewesen und sind teilweise die einzige Plattform, die diese Sicherheitsfeatures haben. Einmal muss man sich beim Einwählen als Fahrer authentifizieren, aber es gibt eben auch nach dem Zufallsprinzip noch weitere Momente, wo man sich zu erkennen geben muss. Es kann also nicht der von Ihnen beschriebene Fall passieren, dass man sich am Schichtbeginn einwählt und dann jemand anderem das Handy in die Hand drückt. – Danke!

Vorsitzender Lars Bocian: Die nächste Wortmeldung ist von Herrn Waldner. – Bitte schön, Herr Waldner, Sie haben das Wort!

Hermann Waldner (Bundesverband Taxi und Mietwagen): Ja, danke schön! – Ich wollte noch mal daran erinnern: Wir haben jetzt viel über die ganz schwarzen Mietwagen gespro-

chen. Die sind ja völlig außer Kontrolle, aber wir sollten nicht vergessen, dass ungefähr 70 Prozent – genaue Zahlen habe ich nicht, das sind Schätzungen – aller Mietwagen noch ohne Wegstreckenzähler herumfahren. Die sind auch außer Kontrolle, denn Sie haben keine Möglichkeit, die zu kontrollieren. Denn wie? – Gott sei Dank gibt es seit zwei Jahren die Verpflichtung, dass dieser Wegstreckenzähler eingebaut werden muss, aber der hat noch einen gravierenden Schönheitsfehler: Dem fehlt einfach noch ein Datensicherungssystem. Da ist die Senatsverwaltung für Finanzen gefragt, da muss der Anschub kommen, gemeinsam mit der Senatsverwaltung für Verkehr, dass man dafür sorgt, dass alle Mietwagen, auch die, die jetzt noch keinen haben, unbedingt diesen Wegstreckenzähler, mit einem Datensicherungssystem versehen, haben, damit dieser extrem unfaire Wettbewerb aufhört. Taxis sind mit dem Fiskaltaxameter gläsern, und hier können wir noch nicht mal die Arbeitszeiten nachvollziehen; die können einfach rein aus der Fantasie festgelegt werden. Das ist ein ganz gravierender Punkt, der bitte nicht vergessen werden sollte.

Vorsitzender Lars Bocian: Recht herzlichen Dank! – Herr Osmenda, bitte schön!

Axel Osmenda (Hauptzollamt Berlin): Ich bin noch direkt von der Abgeordneten Kapek angesprochen worden, weil ich in der ersten Fragerunde die Frage leider nicht beantwortet hatte. Tut mir leid, dafür möchte ich mich ausdrücklich entschuldigen.

Sie fragten, ob nicht noch mehr Personal in diesem Bereich prüfen könnte. Wir prüfen ohnehin schon risikoorientiert. Der Gesetzgeber hat in seinem Weitblick im § 2a schon festgelegt, dass die Personenbeförderungsbranche eine besonders von Schwarzarbeit betroffene Branche ist, sodass wir ohnehin schon auf diese Branche einen erhöhten Fokus legen und relativ viel Personal in diesem Bereich einsetzen.

Vorsitzender Lars Bocian: Recht herzlichen Dank auch an Sie! – Gut, dann sind wir jetzt am Ende der Anhörung angelangt. Ich möchte Ihnen und allen Gästen danken, dass Sie uns heute mit Ihrer Expertise zur Verfügung gestanden haben. Ich würde sagen, der Geist ist aus der Flasche. Der Ausschuss wird das Fortschreiten weiter verfolgen und im Auge behalten. Wir vertagen diesen Tagesordnungspunkt, bis das Wortprotokoll vorliegt. – Ich höre keinen Widerspruch.

Punkt 5 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.